

# L'écho de l'Amicale



Le groupe de nos amis en Toscane

## Dans ce numéro

Page 2  
AGO  
Page 3  
Mot du Président  
Page 4  
Marcel Proust  
Page 5  
Thierry Mugler  
Page 7  
Machu Picchu

Page 8  
Champollion  
Page 10  
Toscane  
Page 13  
Madère  
Page 17  
Nouvelles de nos amis  
Point sur nos activités

Page 18  
Info Flach  
Page 21  
Drapeau à damier  
Page 24  
Citroën Ami

Numéro : 149

Juillet 2022

Association régie par la loi de 1901. Siège social : GROUPE PSA-AMICALE DE RETRAITES Paris et région parisienne  
Centre d'Expertise Métiers et Régions 2-10 boulevard de l'Europe case YT034 78300 POISSY N° de Siret : 84906865500018  
☎ : +33 9 61 60 10 63 Courriel : [amicale retraites-psa@orange.fr](mailto:amicale retraites-psa@orange.fr) Site Internet : <http://www.amicale-retraites-psa-paris.fr>

*L'écho de l'Amicale* Publication trimestrielle Diffusion adhérents

Directeur de Publication : André COMMUNOD

Conception : Daniel MICHEL

Internet : Jean-Claude FRECHAULT

Rédacteurs : Pierrette SIADOUS, André COMMUNOD, Jean-Claude FRECHAULT, Nicole TRICHARD

## **Assemblée Générale Ordinaire du 21 octobre 2022 Forum Armand PEUGEOT Poissy**

L'Amicale des Retraités du Groupe PSA Paris et Région Parisienne tiendra sa 42<sup>ème</sup> Assemblée Générale Ordinaire le 21 octobre 2022 au Forum Armand Peugeot de Poissy.

Cette année, est une année exceptionnelle pour le Groupe PSA.

Le 31 octobre 2019, un communiqué de presse annonçait que les Groupes PSA et FCA envisageaient d'unir leurs forces pour construire un leader mondial et entrer dans une ère de mobilité durable. Le processus de fusion 50/50 était lancé.

Le 16 janvier 2021, naissance et lancement de STELLANTIS devenait une multinationale, avec son siège aux Pays Bas et pour la France à Poissy.

Très rapidement FCA Italie et Engie EPS signent des accords pour la création d'une coentreprise européenne dans le secteur de la mobilité électrique.

Le 16 janvier 2022, premier anniversaire de cette naissance qui a apporté des résultats satisfaisants.

A présent, nous pouvons apprécier et être fiers de la situation actuelle du Groupe STELLANTIS.

Le Groupe a su mener à bien une fusion compliquée dans un contexte chahuté en raison de la crise sanitaire.

Dans la situation actuelle, les Amicales de retraités ont un rôle à jouer, nous devons nous adapter à la situation du Groupe pour partager et continuer à accueillir les nouveaux retraités STELLANTIS indispensables à la pérennité de nos associations.

**André COMMUNOD**

## *LE MOT DU PRESIDENT*



*Chers Adhérents (es), Chers Amis (es),*

*Avant d'amorcer la période estivale toujours très appréciée, c'est avec plaisir que nous sommes heureux de retrouver la vie de nos activités interrompues par cette crise sanitaire mondiale. Restons toujours prudents !*

*Dans l'ensemble, depuis le début de l'année nos activités prévues ont été réalisées à l'exception des sorties de la journée Provins et Troyes par manque de participants.*

*Tous mes remerciements et encouragements aux responsables de ces activités. Je lance un appel à tous nos adhérents pour venir nombreux, découvrir et participer à nos rencontres culturelles, sorties de la journée ou voyages. Rappelant que l'ensemble de ces activités ainsi que les reportages photographiques et comptes rendus se retrouvent sur notre site que nous vous invitons cordialement à venir les consulter.*

*Comme chaque année, et **dès à présent nous vous demandons de retenir la date du 21 octobre 2022.***

*Vous êtes tous invités à participer à notre Assemblée Générale Ordinaire qui se déroulera au Forum Armand Peugeot 45 rue Jean Pierre Timbaud à Poissy avec parking assuré et surprise aux participants. Informations complémentaires vous seront données ultérieurement.*

*Votre fidélité nous est précieuse et nous avons besoin de vos adhésions pour continuer à vous offrir notre programme d'activités et d'informations.*

*Nous ne manquerons pas de nous placer quotidiennement au service de nos adhérents, et nous continuerons à mener à bien toutes nos actions.*

*N'hésitez pas à promouvoir l'association et à inciter vos amis retraités de l'entreprise à venir nous rejoindre.*

*Nous vous adressons d'excellentes vacances en famille ou entre amis en restant toujours prudents.*

*Le Président  
André COMMUNOD*

## **I - Marcel PROUST, un roman parisien le 25 Mars et 1<sup>er</sup> Avril – Exposition au Musée Carnavalet, 15**

### **participants**

**Marcel Proust** naît le **10 juillet 1871** dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, pendant le siège de la ville. Scolarisé au Lycée Condorcet (9<sup>ème</sup>), il étudie ensuite à la Sorbonne (Paris 5<sup>ème</sup>). PARIS forme le cadre quasi exclusif de sa vie. Hormis quelques voyages, l'existence de l'écrivain se déroule essentiellement sur la Rive Droite de la Seine.

Issu d'une famille aisée et cultivée (son père est professeur de médecine à Paris), Marcel Proust est un enfant de santé fragile, et il a toute sa vie de graves difficultés respiratoires causées par l'asthme. Très jeune, il fréquente l'aristocratie et la bourgeoisie parisienne, les salons, les restaurants, les cafés concerts où il rencontre artistes et écrivains, ce qui lui vaut une réputation de dilettante mondain.

Profitant de sa fortune, il n'a pas d'emploi et entreprend en **1895** un roman qui reste à l'état de fragments (publiés en 1952, à titre posthume, sous le titre *Jean Santeuil*).

En **1900**, il abandonne son projet et voyage à Venise et Padoue, pour découvrir les œuvres d'art, en suivant les pas de John Ruskin (écrivain, poète, peintre et critique d'art britannique), sur qui il publie des articles et dont il traduit deux livres : *La Bible d'Amiens* et *Sésame et les Lys*. En **1906**, il s'installe au 102 Boulevard Haussmann (8<sup>ème</sup>) où il commence l'écriture de son grand œuvre : « *A la Recherche du Temps Perdu* », un roman qui fera 7 tomes... dont il publie le 1<sup>er</sup> Tome : « *Du côté de chez Swann* » en **1913**. Il s'installe en **1919** au 44 rue Hamelin (16<sup>ème</sup>) et publie cette même année « *A l'ombre des jeunes filles en fleurs* » pour lequel il reçoit le Prix Goncourt. Entre **1920 et 1922** paraissent « *Le côté de Guermantes* » et « *Sodome et Gomorrhe* » tomes 1 et 2. Il meurt épuisé, dans sa chambre, le **18 novembre 1922**, d'une bronchite mal soignée. Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise, accompagné par une assistance nombreuse qui salue un écrivain d'importance et que les générations suivantes placent au plus haut, faisant de lui un mythe littéraire. « *La Prisonnière* », « *Albertine disparue* », « *Le Temps retrouvé* » seront édités après la mort de l'écrivain.

La première partie de l'exposition ayant exploré l'univers parisien de Marcel Proust, la seconde partie ouvre sur le Paris de fiction de l'auteur et s'attache à offrir un voyage dans l'œuvre et dans l'histoire de la ville, en s'attachant aux principaux protagonistes du roman qui sont des figures inspirées par des personnes réelles qu'il a connues... (entre autres : **Jean Lorrain**, écrivain, poète et critique d'art avec qui il eut un pseudo-duel au pistolet - **le comte Robert de Montesquiou**, poète, dandy et critique d'art – **Mme Lemaire**, artiste peintre qui reçoit le tout-Paris....).

Il arrivait à ces dernières de l'interpeler en l'accusant de les avoir stigmatisées... mais Proust savait d'une pirouette leur prouver qu'elles se trompaient !!

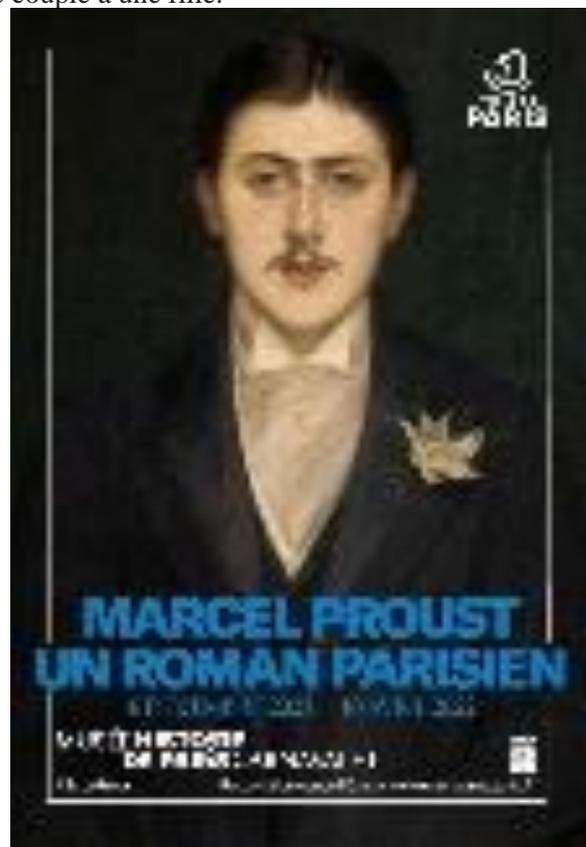
L'œuvre romanesque est en effet une longue réflexion sur le temps et la mémoire affective, sur l'amour et la jalousie, avec un sentiment de l'échec et du vide, qui a coloré en gris la vision de Proust sur l'existence, où l'homosexualité tient une place importante.

### **Le héros du roman :**

De Paris où il vit, à Combray chez sa tante Léonie, où il se rend en vacances, il reste anonyme tout au long du roman. Il évolue principalement dans les quartiers bourgeois de la ville, entre le Bois de Boulogne et le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Guidé par le désir de pénétrer les milieux aristocratiques parisiens qui le fascinent autant que les œuvres d'art, il traverse une succession de situations qui le mènent à la révélation de sa vocation : être écrivain.

### **Charles Swann :**

Issu d'une famille juive très fortunée, Swann est un esthète mondain et cultivé. Il initie le héros à sa connaissance des arts et aux cercles très fermés dont il fait partie. Obsédé par Odette de Crécy, « une femme qui n'était pas son genre », il l'épouse en scandalisant tout son entourage. Marié, il quitte son hôtel particulier de l'île Saint-Louis, éloigné des quartiers aristocratiques, pour s'installer près de l'Arc de Triomphe dans un quartier qui deviendra à la mode. Le couple a une fille.



### **Odette de Crécy :**

« Cocotte » au passé sulfureux, Odette de Crécy est une femme élégante dont chaque vêtement est un chef d'œuvre. Elle éveille progressivement chez Swann une violente passion. Pour la voir, il fréquente le salon des Verdurin. Malgré leur différence de statut social, Swann épouse Odette. A la mort de Swann, elle épouse le comte de Forcheville et acquiert une respectabilité qui lui permet de marier sa fille Gilberte avec Robert de Saint-Loup, membre de la famille de Guermantes.

### **Gilberte :**

Gilberte est la fille de Swann et d'Odette, née avant leur mariage. Le héros l'aperçoit à Combray, mais c'est aux Champs-Élysées à Paris, qu'il fait sa connaissance. Il en tombe amoureux et se rend souvent chez elle, près de l'Arc de Triomphe. Par son mariage malheureux avec Robert de Saint-Loup, Gilberte assoit sa position sociale parmi les milieux aristocratiques parisiens.

### **M. Verdurin :**

Bourgeois aux goûts bohèmes, M. Verdurin est dévoué à sa femme qu'il soutient dans tous ses avis et toutes les situations. Particulièrement égoïste et cynique, il reste insensible à la mort de proches et traite cruellement ceux qui lui sont socialement inférieurs. Il habite avec sa femme, d'abord rue Montalivet (8<sup>ème</sup>), puis Quai de Conti, sur la rive gauche de la Seine, dans le fictif hôtel des Ambassadeurs de Venise.

### **Mme Verdurin :**

Riche bourgeoise ambitieuse et autoritaire, Mme Verdurin gouverne son salon et ses invités, contrôlant jusqu'à leur vie sentimentale. Elle ne supporte pas que ses fidèles fréquentent des maisons plus mondaines que la sienne. Après la mort de M. Verdurin, elle devient Princesse de Guermantes. Depuis l'immense hôtel particulier qu'elle fait construire, Avenue du Bois (aujourd'hui Avenue Foch, 16<sup>ème</sup>), elle règne sur le Paris mondain de l'après-guerre.

### **Duchesse de Guermantes :**

Oriane de Guermantes est une femme belle, brillante parfois superficielle qui fascine le héros depuis son

enfance. Aux côtés de son époux, elle tient un salon mondain très fermé dans son hôtel particulier de la rue Saint-Honoré. La société la plus élégante s'y retrouve, avide de recueillir « l'esprit des Guermantes », mélange d'ironie et de snobisme. Quand sa famille loue un appartement au sein de ce même hôtel particulier, le héros y trouve un lieu d'observation privilégié de la société mondaine qui le fascine.

### **Palamède de Charlus :**

Palamède de Charlus est le frère du duc de Guermantes. Aristocrate cultivé, il possède un caractère changeant et emporté. Il dissimule son homosexualité et ses liaisons avec des hommes du peuple, dont Jupien, futur tenancier du « Temps de l'impudeur ». Le héros rencontre le baron par l'intermédiaire de Saint-Loup, son neveu.

### **Robert de Saint-Loup :**

Ami du héros, neveu du duc et de la duchesse de Guermantes ainsi que du baron de Charlus, c'est un beau jeune homme au caractère anticonformiste. Marié à Gilberte, il entretient des relations extraconjugales homosexuelles et meurt en héros pendant la première guerre mondiale.

### **Albertine :**

Orpheline et pauvre, elle est néanmoins invitée dans les cercles bourgeois par l'intermédiaire de sa tante, Mme Bontemps, femme d'un haut fonctionnaire, qui l'élève. Le héros en tombe amoureux, mais le soupçon qu'il développe au sujet de son homosexualité alimente sa jalousie autant que sa fascination.

### **Bergotte :**

Ecrivain célèbre et admiré du héros, il fréquente le salon de Mme Swann où il fait sa connaissance. Caractérisé par sa vision du monde, il est un des modèles dans « *La Recherche* » de Marcel Proust.

Retenons et n'oublions pas le rôle tenu par **Céleste Albaret**, la servante, dans la préservation des notes ou « *Paperolles de Proust* ».

Pour en savoir plus.... Courons à la bibliothèque !!....

**Pierrette SIADOUS**

## **II - Thierry MUGLER, Couturissime ! » – Exposition du 15 Avril au Musée des Arts Décoratifs – 12 participants**

*Thierry Mugler est décédé le 23 janvier 2022, clin d'œil du destin pour celui qui refusait qu'une exposition lui soit consacrée, car « les rétrospectives sont pour les morts... » disait-il..*

*Homme discret, obsédé par son corps, comme celui des autres qu'il n'a cessé de métamorphoser, il est le couturier des années 1990, imposant un style de « Working-Girl » aux femmes, à la fois vulnérables et dominatrices, guerrières et sexy, avec l'utilisation de nouvelles matières, comme le latex ou le métal !*

*L'exposition qui présente ses créations de 1974 à 2003 s'applique aussi à montrer ses nombreux talents*

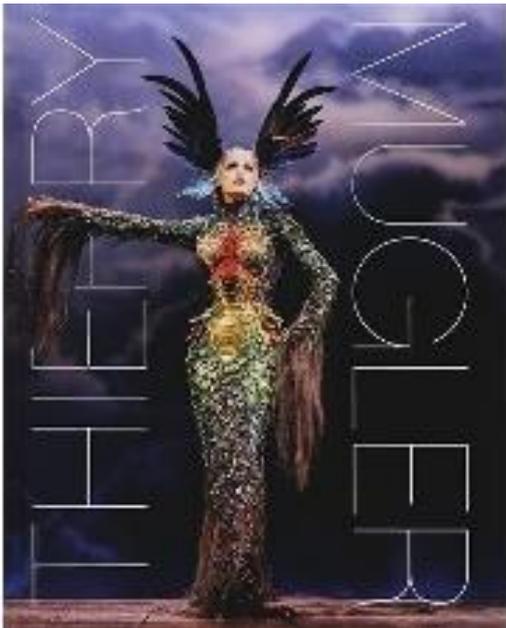
*dans le monde de la photo, du parfum, de la mise en scène, ou de la réalisation.*

*Un second souffle, fin des années 2000, en avait fait un ami des nouvelles stars américaines (Beyonce, Kardashian) qui le portaient aux nues, et remettaient ses robes emblématiques...*

*Plein de projets à venir... ceux-ci se sont vus stopper net par son départ inattendu.*

140 tenues, pour la plupart jamais exposées, sans compter les accessoires, costumes de scène, vidéos, archives, croquis inédits, et une centaine de précieux

tirages des plus grands artistes et photographes de Mode se révèlent à nous !



**Thierry Mugler**, de son vrai nom **Manfred Thierry Mugler**, est né le 21 décembre 1945 à Strasbourg, à quelques pas de la cathédrale, de parents issus de la bourgeoisie (son père est médecin). C'est un enfant rêveur et solitaire. Dès l'enfance, il se révèle d'un caractère solitaire et s'échappe dans un monde imaginaire. Dès 9 ans, il prend des cours de danse classique et rejoint à 14 ans les ballets de l'Opéra du Rhin en dépit de la réprobation de ses parents. La danse lui ouvre les portes du théâtre où il découvre les jeux de lumière, la création de costumes et la mise en scène. Il garde de son expérience de danseur classique un talent développé pour l'expression corporelle et aussi le sens de la discipline du corps et de l'esprit. En parallèle il prend des cours à l'école des Arts Décoratifs de Strasbourg pour y suivre des cours d'architecte d'intérieur. **En 1968**, il part à Londres, **en 1969** à l'âge de 21 ans, il s'installe à Paris. Il fréquente le monde homosexuel parisien, notamment le « Fiacre », un bar-restaurant de St-Germain-des-Près. Il vend des dessins et des croquis dans le Sentier. Il porte ses propres créations, des vêtements confectionnés à partir de pièces achetées sur les marchés aux puces. Son style unique surprend mais plaît à son entourage. **En 1970**, il passe rapidement au stylisme de vêtements qu'il expose dans sa première boutique parisienne, rue de Bucci, dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement. Devenu styliste indépendant, il travaille pour de grandes maisons de prêt-à-porter à Paris, Milan et Barcelone. **En 1973** il crée sa première collection « Café de Paris » qui annonce le retour à l'image d'une femme sexy, parisienne, coquette, aguichante et sûre d'elle (rappelant l'élégance sobre des actrices du réalisateur Hitchcock). L'accent est mis sur les formes des femmes, une griffe qui sera désormais sienne : des silhouettes aux décolletés plongeants, des tailles de guêpes et des formes exacerbées par des rembourrages. **Il donne le nom de**

**Thierry MUGLER à sa marque.** Puis il lance une ligne masculine. **En 1978** il habille les serveurs du Palace, lance une collection pour homme (une coupe nette, précise et structurée qui dessine une silhouette épaulée, pour une allure dynamique et élancée). Il ouvre une boutique à Paris, Place des Victoires dans le 1<sup>er</sup> arrondissement. Dans **les années 1980-1989** sa renommée est internationale et ses collections rencontrent un grand succès commercial. Dans **les années 1990** il réalise sa 1<sup>ère</sup> collection en tant que « membre invité » à la demande de la Chambre syndicale de la Haute couture : **il fait maintenant partie des créateurs des années 1990** qui hissent la mode au rang d'art visuel. Ses créations sont des défilés de mode spectaculaires. **En 1992**, il prend la direction artistique des **parfums Mugler**. **En 1994** il joue son propre rôle dans le film « *Prêt à porter* » de **Robert Altman**. **En 1997** l'entreprise Thierry MUGLER est rachetée par le groupe Clarins. Dans **les années 2000**, il reprend son premier prénom, **Manfred**. **En 2002**, il s'éloigne du monde de la mode pour la photographie, la création de costumes de spectacles et la mise en scène, mais reste impliqué dans la création des parfums et le design des flacons. Il vit entre Paris et New York. **En 2012**, il est le scénariste et réalisateur du court-métrage « *Z Chromosome* ». **A partir de 2013**, il produit sous le nom de « **Manfred Thierry Mugler** » des spectacles revisitant le genre « Revue Music-Hall » (« *Mugler Follies* » à Paris, « *The Wild* » à Berlin, et dans de prestigieuses salles de spectacles en Allemagne). Cette reconversion s'accompagne d'une transfiguration physique et mentale : il a eu plusieurs accidents assez graves dont il est sorti, mais sa colonne vertébrale a été malmenée et son visage défiguré a dû subir de nombreuses interventions plastiques dont des implants, qui le rendent méconnaissable. Le culturisme, le yoga et la méditation sont ses règles de vie. **En 2019** après 20 ans sans avoir créé de nouvelles pièces, il dessine la robe que porte **Kim Kardashian** au « *Met Gala* » de New-York.

Il meurt le 29 janvier 2022 à son domicile à Vincennes, à l'âge de 76 ans, de mort naturelle (une crise cardiaque). Ses obsèques sont célébrées le 4 février 2022 au temple protestant de l'Oratoire du Louvre. Il est incinéré. Son urne funéraire est déposée au cimetière du Père-Lachaise, dans une chapelle transformée en mini-colombarium (division 49 – avenue Feuillant- en première ligne).

L'exposition nous a permis de voir ses créations dans une mise en scène conçue comme un Opéra. Les salles ont révélé les multiples univers d'un couturier visionnaire, metteur en scène, photographe, parfumeur et danseur.

Ecologiste avant l'heure, et amoureux de la nature et de sa beauté, ses créations ne sont ni issues de peaux ou poils d'animaux, encore moins d'ailes d'insectes...

Il utilisait les matières courantes telles le plastique ou le caoutchouc, ou des remplois (pneus, métaux, cuir...) dans une imagination à la fois fougueuse, ingénieuse et déconcertante avec un résultat époustoufflant de réalité !... Le monde aquatique et marin ont fait naître par exemple : la remarquable « Robe Sirène », qui a servi à l’affiche de l’exposition, est une splendeur ! C’est un fourreau avec corset articulé composé d’écailles, de plumes et de crins ornés de cristaux SWAROSKI. Concernant

« Les Atlantes » les robes sublimes semblent flotter comme des méduses. Les insectes ont inspiré la collection « Ailes de Papillons » faites de plumes brodées de paillettes. « Le Bustier BUICK » est confectionné à partir de pièces provenant de l’automobile de ce nom....

Pierrette SIADOUS

### III Le MACHU PICCHU et les Trésors du Pérou », exposition à La Cité de l’Architecture et du Patrimoine, le 30 Mai 2022 : 21 participants

Le Machu Picchu... construit aux alentours de 1450 et culminant à plus de 2450 mètres, est resté caché pendant 500 ans... jusqu’à ce qu’il soit découvert en 1911 par Hiram Bingham, historien à l’Université de Yale.

Site exceptionnel classé au patrimoine mondial de l’Unesco ! Sa seule évocation éveille en nous les images de la cordillère des Andes, la forêt luxuriante du Pérou, la mystérieuse cité perchée au-dessus des nuages qui représente le symbole éternel de l’empire Inca.

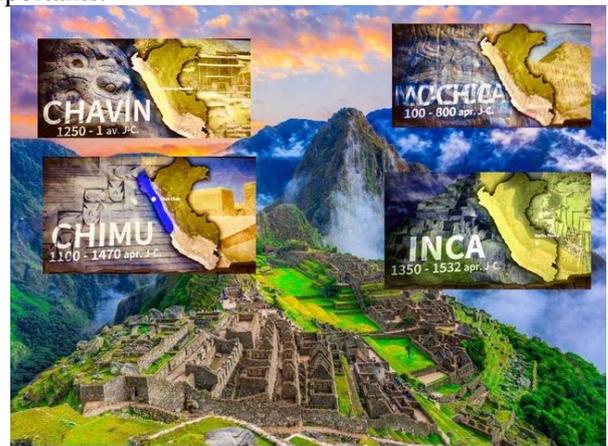
Dès l’entrée dans le couloir-vestibule aux murs tapissés de dessins, qui accède à l’exposition, nous savons que nous allons pénétrer dans un monde dont nous avons beaucoup entendu parler... et en découvrir ou redécouvrir les secrets. C’est une ambiance particulière qui nous accueille, faite de vidéos, de jeux de lumière, de sons et de musiques... Nous découvrons des représentations de divinités, d’êtres mythologiques et de récits sacrés matérialisés à travers des céramiques, des vaisselles, des textiles, des bijoux d’orfèvres en or et/ou en argent... provenant d’une civilisation vieille de 3000 ans.

Nous apprenons qu’à l’origine, il n’existe pas de peuple Inca, mais qu’il y avait un grand royaume situé dans le bassin de Cuzco, dans l’actuel Pérou, qui avait « le Sapa Inca » pour chef suprême. Celui-ci créa au début du 13<sup>ème</sup> siècle un empire qui se développa ensuite le long de l’océan Pacifique et de la cordillère des Andes, couvrant la partie occidentale de l’Amérique du Sud et qui s’étendra, à son apogée, de la Colombie jusqu’à l’Argentine et au Chili, en couvrant la plus grande partie des territoires actuels de l’Equateur, du Pérou et près de la moitié Ouest de la Bolivie.

Cet empire avait su intégrer, dans son organisation d’état, composée de populations hétérogènes, venues avec leurs histoires, leurs us et coutumes, une seule langue véhiculaire : le Quechua (qui était d’ailleurs la langue la plus répandue). Il fut conquis par les conquistadors espagnols sous les ordres de Francisco Pissarro à partir de 1532.

Il existait trois classes de population : la classe laborieuse constituée des paysans et artisans, la gouvernance locale, et au sommet la classe dirigeante.

Le royaume était riche. L’utilisation d’un ingénieux système d’irrigation, régulé par les barrages des rivières endiguées, détournées, des écluses permettant de contrôler les débits permettait l’utilisation d’un système de culture en terrasse produisant une grande diversité de céréales et de fruits (pommes de terre, quinoa, maïs, tomates, arachides, haricots, piments, ananas, cacao, coca). La pratique de l’élevage du lama et de l’alpaga pour la laine et la viande. Un réseau routier de communication sophistiqué. Une religion basée sur le culte du soleil, des astres, de la terre et du culte d’autres divinités. Les prêtres qui remplissaient les fonctions de devins, sorciers et médecins, vivaient dans les temples et autres sanctuaires religieux importants.



Les civilisations andines et pré-colombiennes

Les sacrifices et offrandes étaient quotidiens : sacrifices d’animaux (l’animal le plus utilisé était un lama, le choix des animaux sacrifiés étant soumis à des règles précises sur la couleur de la fourrure). Les sacrifices humains étaient relativement rares et ne se pratiquaient que lors de périodes graves de changements ou de grands troubles (maladie ou mort de l’Inca, catastrophes naturelles, risques de calamités (famine, épidémie, guerre) ou éclipse du soleil ou de la lune. Pour apaiser le ou les dieux irrités dans une démarche d’expiation, ou bien pour assurer des récoltes abondantes. Les personnes offertes, hommes, femmes ou enfants devaient être en bonne condition physique et de parfaite constitution. C’était parfois le

vaincu d'un combat armé d'homme à homme. Et c'était aussi des enfants ou des jeunes filles choisis pour être sacrifiés.

Ils cultivaient un art de vivre basé sur : l'HARMONIE et la complémentarité qui passe par l'équilibre dans les éléments naturels (climat, température, pluie, neige, soleil), l'équilibre entre le monde de la terre, le monde d'en-haut et le monde d'en bas, l'équilibre entre les relations humaines (homme et femme). Et recouraient au chamanisme.

Ainsi nous comprenons mieux, tout en les appréciant, les objets présentant les représentations multiples de la divinité au rang le plus élevé : **AI Apaec**, « le dieu créateur », au masque grimaçant et aux crocs de félin, le plus craint et adoré (dieu punisseur, dieu protecteur, fournisseur d'eau de nourriture et de triomphe militaire). Il figure en *masque funéraire* en cuivre au motif coquillages avec des crocs de félins, en tapis, en pot de céramique *en crabe* ou *en poisson-globe*, *en félin* sur une cruche ou encore au visage tout ridé comme les vagues de mer (ce serait son vrai visage), ou *en épi de maïs*, *en coiffe frontale* ornée de félins et de condors, en araignée, ou des serpents germant de la tête...

Nous admirons de nombreuses *céramiques et bijoux aux motifs en spirales*, les *ornements de nez* (qui n'étaient pas seulement réservés aux hommes), d'énormes *ornements d'oreilles* en mosaïque or-coquillage-turquoise, les *ornements de guerriers* (coiffes, plastrons,...). Nous restons admiratifs sur *les récipients servant aux rituels* tel le superbe bol, au rituel lié à la fertilité, constitué de deux feuilles d'or et d'argent soudées entre elles sur un axe central (qui symbolise à merveille le concept de complémentarité cher au monde andin). Ces peuples antiques possédaient déjà l'art et la technique des orfèvres...

Plus loin, nous sommes surpris par une œuvre pendue au mur, de couleur bleue et jaune, qui semble être un tissage (un tapis ou une tenture) ?... ou une peinture ?... Si c'est le cas elle ressemble à s'y méprendre à une œuvre moderne ! C'est un assemblage de 4 rectangles de 2 couleurs (Jaune et bleu). On nous engage à nous approcher... Nous sommes émerveillés par « *l'offrande en plumes* », un étendard impressionnant parce que confectionné en

plumes d'ara, sur un support en toile de coton, dont les deux couleurs qui la composent sont investies d'une puissante symbolique : le jaune renvoie à l'astre solaire et aux terres arides, tandis que le bleu turquoise est associé à l'eau et le ciel. Bien plus qu'une œuvre d'art, cette composition de plumes était une supplique adressée aux puissances divines afin qu'elles produisent les conditions climatiques favorables à de bonnes récoltes.

Plus loin, pendu au mur, un écheveau de cordelettes nouées, rassemblées sur un seul cordon porteur horizontal ; ces cordelettes présentent des noeuds de différentes sortes, de différentes couleurs et de diverses positions en laine, en coton, le tout selon un code précis et complexe ... C'est un « *quipu* » ! Un système d'écriture utilisé par l'empire inca qui ne communiquait pas semble-t-il sous forme de glyphes comme chez les Mayas. Un système très complexe, seulement en partie déchiffré aujourd'hui. On l'interpréterait comme un système numérique (en base de 10) qui servait de statistiques de l'Etat. Il revêtait probablement aussi un langage se rapprochant de l'écriture (une sorte de système idéographique). Il servait peut-être aussi en tant que calendrier (des chercheurs affirment que le quipus contenait des nombres astronomiques de caractère magique) ... Il aurait donc aussi servi à conserver la mémoire des grandes dates de l'histoire de l'empire et à consigner des récits, des messages religieux et textes de lois. Les découvertes archéologiques récentes, sur d'autres sites, démontreraient que les quipus étaient connus par les civilisations précolombiennes, il y a près de 4500 ans. Les « quipus » trouvés dans les tombes avaient donc aussi une valeur magique associée aux rituels funéraires.

Notre voyage dans l'histoire et les richesses de cette civilisation andine, s'est poursuivie en une immersion totale et inédite, par un vol en réalité virtuelle au-dessus du site mythique du Machu Picchu.

Que d'émotions évoquées au cours du repas qu'une douzaine d'entre nous a partagé ensuite.

**Pierrette SIADOUS**

#### **IV - L'Aventure de CHAMPOLLION dans le secret des hiéroglyphes-10 Juin 2022 à la BNF – 12 participants**

A l'occasion du bicentenaire du déchiffrement des hiéroglyphes, l'exposition de la BNF nous a invité à entrer dans les pas de **Jean-François Champollion** (1790-1832), un jeune français passionné par l'Égypte, né à Figeac dans le LOT, qui, poussé par son frère aîné **Jacques-Joseph** (1778-1867), lui-même féru d'archéologie, à su décrypter (à l'âge de 32 ans) les mystères d'une civilisation fascinante et su

déchiffrer en **1822** les hiéroglyphes de « *la pierre de Rosette* ».

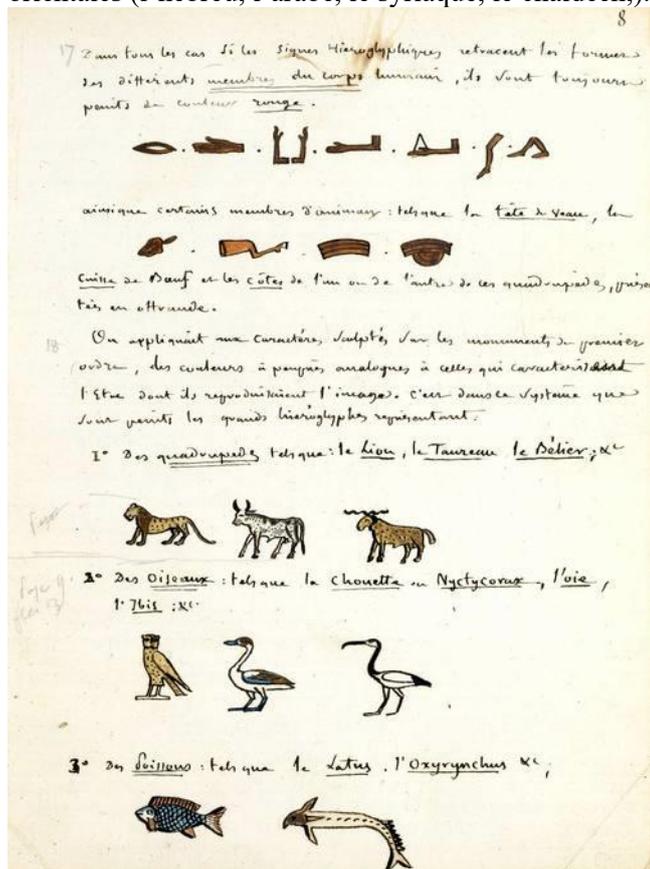
Ce fragment, haut d'environ 1 mètre et pesant 700 kilos, a été mis à jour en Juillet 1799, en pleine campagne d'Égypte, par les troupes de Bonaparte chargées de consolider les murs du **Fort de Rosette** situé à l'embouchure du Nil, pour barrer la route des Indes aux Anglais. Ce bloc avait été réemployé comme matériau de construction. Y figurent des inscriptions

différentes en 3 parties dont il manque une large part pour la première (en **hiéroglyphes**), la partie médiane n'est pas comprise, la partie inférieure quasiment complète est un texte en grec ancien, (en **démotique**), que les 150 savants des troupes Napoléoniennes traduisent sans mal.

Il s'agit d'un décret promulgué le 27 mars de l'an 196 Avant JC pour asseoir le pouvoir du culte divin d'un nouveau Pharaon, Ptolémée V, qui provient probablement d'un temple. Il est alors établi que les 2 écritures, non lues portent le même texte, sous des écritures inconnues. Des copies sont envoyées à l'Institut d'Egypte du Caire...à fin d'en découvrir l'énigme.

Pour information : concernant la famille Champollion, **Jacques**, le père, originaire du Dauphiné, s'était établi à Figeac comme colporteur de livres, puis libraire...C'est dans cet environnement que naissent ses enfants qui développent très tôt un goût prononcé pour la lecture et pour l'étude des auteurs classiques. C'est l'aîné **Jacques-Joseph** (1778-1867), qui a donné ses premiers cours à son cadet qui aurait appris à lire tout seul, en étudiant un missel dérobé à sa mère... Conscient de la grande intelligence de son frère, il le fait venir auprès de lui à Grenoble, en **1801**, afin d'assurer son éducation.

A 11/12 ans, **Jean-François** s'initie aux langues orientales (l'hébreu, l'arabe, le syriaque, le chaldéen,).



### Grammaire égyptienne

En **1802** l'arrivée à Grenoble de **Joseph Fourier**, ancien membre de l'expédition d'Egypte de Bonaparte, devenu Préfet du département de l'Isère,

qui est chargé de rassembler dans un grand ouvrage les matériaux rapportés par les savants, est un événement important pour les frères Champollion. **Jacques-Joseph** qui est bibliothécaire et professeur de grec, qui fait partie de la Société des Sciences et des Arts de Grenoble, pressent que son cadet parviendra à résoudre l'énigme de la «  **Pierre de Rosette** ». Il décide de mettre Jean-François sur la piste... La pierre ayant été prise comme butin de guerre par les Anglais après leur victoire sur la France, **Jean -François Champollion** commence alors par l'étudier à partir des copies réalisées par les savants de Bonaparte.

Le jeune garçon se lance seul, guidé, conseillé et encouragé par son aîné, pour 15 années de travail acharné !... L'exposition nous permet de suivre le cheminement de pensée de ce personnage passionné et d'une intelligence hors norme. Nous allons rencontrer un **HPI** (haut potentiel intellectuel), comme on dit de nos jours !

En **1804** au Lycée de Grenoble il suit des cours de latin et de grec (qu'il maîtrisera parfaitement), de mathématiques, de botanique et de dessins... il apprend en outre en cachette le soir dans son lit une dizaine de langues orientales et d'alphabets différents : le copte, le sanscrit, l'araméen, l'étrusque, les hiéroglyphes mexicains et même le chinois (aux tracés de caractères similaires aux hiéroglyphes)... et le gaulois par curiosité ! tout en recopiant toutes les inscriptions hiéroglyphiques sur lesquelles il met la main. En **1805**, la rencontre dans une soirée intellectuelle avec un ancien moine copte venu d'Egypte avec l'armée française, le persuade de la nécessité de travailler le copte avant de se lancer dans l'étude de la langue des anciens d'Egypte. En **1807** il poursuit ses études à Paris au Collège de France : une correspondance quasi quotidienne s'installe entre les deux frères. L'année d'après il revient à Grenoble près de son frère où il est nommé professeur adjoint d'histoire ancienne.

Le relevé des textes et dessins sur les obélisques (de Louxor qui sera donnée à Napoléon et une autre donnée aux Anglais), des notes de travail, des brouillons de textes, de fiches de lecture, de dessins, de calques, de planches découpées dans d'anciennes publications, des épreuves et calques de précieux papyrus qui lui sont confiés... s'ajoutent à sa documentation et rendent compte de sa progression dans la connaissance des langues et de la civilisation égyptienne. Il comprend que la partie médiane non lue de la pierre est l'écriture courante de l'Egypte antique dans une langue copte mêlée de grec et que la 1<sup>ère</sup> partie en hiéroglyphes est l'écriture ancienne et sacrée réservée aux prêtres et aux initiés. Il parvient à saisir les subtilités d'un système mêlant pictogrammes et signes phonétiques par déduction et recoupements entre les noms propres du texte grec, sa connaissance du langage copte dont il double le vocabulaire se développe dans la partie médiane, et se lit dans les

hiéroglyphes, il en a établi une sorte d'alphabet. En appliquant ce système à d'autres noms égyptiens présents sur d'autres documents il a compris que son intuition était bonne et que son système fonctionnait. La partie médiane de la pierre est lue... et permet de percer enfin le mystère de la partie haute des signes hiéroglyphiques ! En étudiant les inscriptions de la pierre de Rosette, de l'obélisque de Philae et du temple d'Abou-Simbel, il démontre que les hiéroglyphes phonétiques et les hiéroglyphes idéographiques, se combinent entre eux, pour former des mots perdus depuis si longtemps... et dont on lève enfin la signification qui semblait obscure. La découverte, qu'il décrit dans sa lettre à **Bom-Joseph Dacier** (Président du Conservatoire de la Bibliothèque Royale) publiée en Septembre **1822**, donne ainsi accès à une civilisation apparue dans la vallée du Nil il y a 5000 ans, à partir des sources directes, et non plus au travers de témoignages des Grecs ou des Romains. Environ 1500 ans séparent la dernière inscription hiéroglyphique connue...

Les papyrus qui accompagnent les momies dans le voyage vers l'eau-de-là n'auront plus de secret pour lui !

Il donne les clés qui permettront de connaître les noms des pharaons bâtisseurs des pyramides d'Égypte, de déchiffrer les livres des morts retrouvés dans les tombeaux, de lire la littérature la plus ancienne et de comprendre les colonnes de hiéroglyphes gravés sur les temples, voilà ce que JF Champollion offre au monde ! Aujourd'hui encore grâce à la lecture des hiéroglyphes, nous apprenons toujours des éléments nouveaux, et sans fin !

## V - Escapade en Toscane du 5 au 12 mai – 33 participants

**Jour 1** Paris CDG – Florence – La Versilia

Le 5 mai nous avons rendez-vous à Roissy à 6h30 pour les formalités d'enregistrement avec l'aide de notre correspondant Gallia qui a assuré l'enregistrement de tous les membres de notre groupe. Quel plaisir de recommencer à voyager. Malheureusement 7 personnes étaient absentes pour cause de maladie ou de blessure : Eliane et André Meyrou, Françoise et Michel Commecy, Joëlle et André Communod et Brigitte Parizot.

Nous avons embarqué comme prévu et l'avion a décollé à l'heure pour nous emmener à Florence. Après une arrivée musclée et un atterrissage très court, récupération des bagages. Malheureusement Geneviève et Roland Leriche n'avaient qu'une valise sur deux. Après les déclarations de perte nous avons embarqué dans notre car pour aller déjeuner dans un restaurant à proximité. Le temps était gris et avec de la bruine.

Après le déjeuner, nous sommes partis pour la côte de La Versilia au nord-ouest de la Toscane. Nous avons rejoint notre hôtel, Le Crystal sur la commune de

Ne s'arrêtant pas là, il met en place des outils pédagogiques comme sa Grammaire et son Dictionnaire pour l'apprentissage des hiéroglyphes : il veut transmettre son savoir, il désire rendre la science accessible par tous. **Il est le fondateur d'une discipline scientifique : l'égyptologie** qu'il déploie très rapidement au Musée du Louvre (où il occupe le poste de conservateur des antiquités égyptiennes), à l'Académie des inscriptions et belles-lettres ainsi qu'au Collège de France où il inaugure la chaire d'archéologie.

L'exposition nous montre que **Champollion**, travailleur acharné à la personnalité bien trempée et animé par une passion et une volonté qui forcent l'admiration **est aussi un amoureux de l'Égypte**.

En faisant partie d'une expédition égyptienne franco-toscane, **il finit par se rendre, dans la chère vallée du Nil qu'il aime tant, de juillet 1828 à fin 1829**,

Il meurt très jeune en **1832** (à 42 ans) soit seulement 10 ans après sa grande découverte, sans doute victime d'amibes. Son frère qui est en poste au cabinet des Manuscrits de la Bibliothèque insiste auprès du Roi pour acheter « **Les Papiers Champollion** » pour fournir une pension à sa veuve et à sa fille. Ces papiers sont alors reliés en 88 volumes. Si certains sont bien connus et souvent prêtés pour des expositions, ils n'ont pas été explorés dans leur totalité... Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise. Sur sa tombe s'élève un obélisque en grès...

## Pierrette SIADOUS

Pietrasanta. Après installation de notre groupe, nous avons dîné à l'hôtel et passé notre première nuit en Toscane.

**Jour 2** Rapallo – Portofino

Notre découverte de la Toscane commence enfin. En ce début de matinée, nous partons en direction de la Ligurie pour rejoindre la petite ville côtière de Rapallo. Sous la pluie qui a remplacé la bruine du premier jour, nous visitons cette charmante ville. Le long du Lungomare Vittorio Veneto, nous avons pu découvrir le golfe au creux duquel la ville a été construite. A l'extrémité orientale on découvre le Château de Rapallo, siège de nombreuses expositions d'art. Le château est un fortin construit par les génois suite à l'attaque au 16ème siècle des maures.

Après le déjeuner pris dans un restaurant du port, face à la mer, nous avons embarqué sur un bateau de ligne pour rejoindre la ville de Portofino.

Dès l'arrivée dans le port de Portofino, nos regards se portent sur trois yachts magnifiques par leurs tailles et leurs équipements apparents. Mais l'un d'entre eux, l'emporte par le gigantisme et la rutilance des

équipements. Il est de couleur anthracite avec une multitude de nuances allant du gris au noir. Il a pour nom l'Atlante. Une fois dans le car du retour nous apprenons, grâce à notre guide Ilaria et ses recherches sur internet qu'il appartient à un riche industriel italien.

Portofino et sa baie ont été totalement préservés malgré l'afflux des touristes. Rien n'y a été construit depuis cinquante ans. Ses maisons colorées dans les tons de vert, jaune, orange et de rouge, se détachent du vert des arbres et du gris des rochers. Une fois sur la place qui dessert le port, nous nous engageons sur une côte qui nous mène à la chapelle San Giorgio d'un jaune éclatant dont un côté se situe sur un flanc de rocher et surplombe la mer. Certains d'entre nous décident ensuite sur les conseils d'Ilaria de se rendre au château Brown. Commence alors une ascension entre la mer visible à travers les arbres et un muret qui sépare le chemin des plateaux qui le surplombe. Le retour vers le port se fera sous une pluie battante qui aura bien détrempé les audacieux qui seront allés voir le château et au-delà.

Le retour vers Rapallo se fait en bateau ce qui nous permet de profiter une fois encore des paysages côtés magnifiques et colorés.

### **Jour 3** Les Cinque Terre

En ce samedi matin, le soleil pointe enfin le bout de son nez à la satisfaction de tout le groupe.

Cette journée sera totalement consacrée à la visite des Cinque Terre, un des trois buts de ce voyage. Les Cinque Terre constituent aujourd'hui un parc national pittoresque classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette côte escarpée et sauvage, parsemée de petits villages est surprenante de beauté éclatante de couleurs.



Le monument de Christophe Colomb

Cette côte escarpée abrite cinq villages surprenants qui ont su garder presque intacts leurs paysages et traditions : Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza, sans doute le plus attrayant avec ses hautes maisons colorées, et enfin Monterosso.

Durant notre trajet en autocar, nous traversons la ville

de Spezia, avec son arsenal militaire et ses bateaux de guerre. Ensuite nous arrivons à Manarola par la route panoramique qui longe la mer, avec de superbes vues sur les vignobles. Nous prenons le temps de visiter cette petite ville aux multiples escaliers puis nous partons en train vers Monterosso. Durant le trajet nous traversons de nombreux tunnels percés dans la montagne à la fin de la seconde guerre mondiale. Arrivés à Monterosso, nous visitons la vieille ville avec ses églises et ses rues typiques. Nous découvrons ainsi de magnifiques jardins dans lesquels poussent oliviers, citronniers et orangers. De belles couleurs pour de belles photos. A la fin de la matinée tout le groupe est harassé et aspire à un repos bien mérité. Le déjeuner y pourvoira. Une fois reposés et les batteries rechargées, nous embarquons à bord d'un bateau pour le retour, ce qui nous permet de découvrir les magnifiques paysages des Cinque Terre vus de la mer. Nous nous arrêtons à Portovenere pour visiter ce bourg pittoresque entre ciel et mer. Nous y verrons la grotte auprès de laquelle Lord Byron aimait à nager en pleine mer, et l'église de San Pietro. Avant de nous retrouver sur la place centrale, nombreux parmi nous se sont promenés à travers les rues étroites du bourg pour y faire des emplettes.

Après cette journée bien remplie, chargée de couleurs et de souvenirs, nous débarquons à La Spezia avant de retourner à l'hôtel pour la nuit.

### **Jour 4** L'Île d'Elbe

Aujourd'hui, toujours sous un beau soleil, nous partons de bonne heure, avec nos valises, car nous changeons de lieu de résidence. Nous allons marcher sur les traces de Napoléon durant son séjour à l'île d'Elbe. Nous commençons par prendre la route en direction de la Toscane du sud. Nous arrivons à Piombino, où se trouve le ferry qui nous permettra, ainsi que le car, de rejoindre l'île. La particularité du ferry dans lequel nous avons voyagé est qu'il était sous le signe de Batman, avec toutes sortes de représentation de ce personnage de BD y compris une statue plus grande que nature sur le pont principal, disposée face à la mer avec les bras croisés.

Après une traversée d'une heure environ nous arrivons enfin à Portoferraio qui est le chef-lieu de l'île, niché au creux d'une rade.

Flottant au large de la Toscane, face à la Corse, la grande île d'Elbe est entrée dans l'Histoire lorsque Napoléon y fut exilé en mai 1814

Découpée, montagneuse, alternant falaises, forêts de chênes verts, pins parasols, petits ports, côtes sauvages et plages de sable doux ou de galets, l'île d'Elbe surprend par sa relative virginité. C'est la plus grande île du Parc National de l'archipel toscan, une oasis verte aux horizons infinis...

L'archipel toscane est un groupe d'îles italiennes situées entre la Toscane continentale et la Corse, dans le canal de Corse, en mer Tyrrhénienne. L'île

principale, Elbe, est localisée à 10 kilomètres au sud-ouest de Piombino, sur la côte de Toscane. Capraia est l'île la plus proche de la Corse, une distance de 27 kilomètres la sépare du cap Corse, situé à l'ouest. Les îles majeures de cet archipel sont : Elbe, Giglio, Capraia, Montecristo dont Dumas a employé le nom pour son illustre roman, Pianosa, Giannutri et Gorgone dont une partie du territoire est occupée par un centre de détention pénale créé en 1869.

Durant deux jours nous avons été guidés par un spécialiste de l'île, Simone, qui nous a fait découvrir cette île célèbre et pourtant méconnue.

Dès notre arrivée, nous avons visité la résidence d'été de l'empereur à San Martino située en pleine campagne. Nous sommes ensuite partis pour Porto Azzuro.

L'après-midi a été consacrée à la visite d'un musée géologique dans lequel nous avons pu découvrir toutes les particularités du sol de l'île d'Elbe. La journée s'est terminée par une dégustation de vins locaux dans un décor absolument magnifique.

#### **Jour 5** Porto Azzurro

La matinée a été dédiée à la découverte guidée, en autocar, de la merveilleuse côte occidentale de l'île, le long du Mont Capanne, montagne la plus haute de l'archipel. Nous avons ainsi pu découvrir les bourgs de Poggio et Marciana pour poursuivre le long de la côte et voir des belles plages jusqu'à arriver à Marina di Campo.

L'Après-midi a été consacré essentiellement à la découverte de Portoferraio, l'une des villes les plus importantes de l'île d'Elbe et plus particulièrement à la visite de la célèbre Villa Dei Mulini, résidence de Napoléon Bonaparte et de sa cour lors de son exil sur l'île et où sont exposés meubles d'époque, peintures et souvenirs.

#### **Jour 6** Pise

Le jour du retour vers le continent est arrivé. Nous rejoignons Portoferraio afin de prendre de nouveau le ferry. Celui-ci est encore sous le signe des bandes dessinées, mais cette fois se sont les personnages de Titi, Gros minet, Le Coyotte, etc. qui sont à l'honneur. La traversée vers Piombino se déroule sous un soleil magnifique, encore une belle traversée maritime. Dommage que l'odeur de gasoil dégagée par le ferry ait été aussi forte, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du bateau. Une fois le bus et notre charmant chauffeur retrouvés nous avons pris la route pour Pise. Lors du déjeuner pris au restaurant nous avons eu la surprise d'avoir de la pizza au menu. Certains d'entre nous commençaient à trouver que le régime pâtes avant chaque plat principal devenait trop répétitif.

L'après-midi a été consacré à la visite guidée de la célèbre Place des Miracles. C'est là que se dressent le Dôme, qui représente l'un des plus importants édifices de l'architecture romane pisane, le Baptistère

également de style roman, avec sa coupole pyramidale et enfin la célèbre Tour Penchée, véritable emblème de la ville, connue et appréciée pour son élégance, mais surtout pour son inclinaison exceptionnelle.

#### **Jour 7** Carrara – Lucques

Ce dernier jour de visites commence par la visite guidée de Carrare, ville connue dans le monde pour ses carrières de marbre blanc où Michel Ange allait personnellement choisir les matériels pour ses sculptures. Nous avons, avec notre guide pour la matinée fait une balade à travers les Alpes Apuanes et les carrières de marbre, durant laquelle nous avons appris une multitude de choses concernant les techniques d'extraction depuis le temps des Romains jusqu'à nos jours, les techniques de transport ainsi que les principales variétés de marbres extraites et travaillées à Carrare.

Nous avons terminé cette matinée par une visite de musée du marbre et une dégustation de gâteaux italiens.

L'après-midi a quant à lui été consacré à la visite guidée de Lucques, typique ville médiévale enfermée à l'intérieur d'imposants remparts, qui dispose de beaucoup de richesses. La visite nous a permis de découvrir la cathédrale San Martino, la via Guinigi, une des ruelles les plus typiques de la ville, ses nombreux palais et tours, comme la Tour Guinigi, datant du XIV<sup>ème</sup> siècle, la via Fillungo, axe principal du centre historique et la Piazza del Mercato, caractérisée par sa forme elliptique...

#### **Jour 8** La Versilia – Florence – Paris CDG

Le jour du retour est arrivé. Après un dernier petit déjeuner à l'hôtel, nous rejoignons tous le bus pour le dernier trajet qui nous mènera à l'aéroport de Florence.

Après l'enregistrement rapide et efficace, nous allons attendre longuement notre avion qui a pris du retard pour le retour sur Paris. Le point majeur et positif, c'est que nos amis Roland et Geneviève ont enfin retrouvé leur valise égarée au départ de ce voyage.

Nous sommes enfin partis vers 12h40. Puis le retard a été rattrapé, ce qui nous a fait arriver à Paris vers 14h15.

#### **Remerciements**

Je tiens à remercier toutes celles et tous ceux, ils se reconnaîtront, qui, tout au long de ce voyage, m'ont aidé de leur remarques et conseils avisés afin de me permettre d'assurer mon rôle de leader du groupe.

J'adresse également mes plus vifs remerciements à Marie-Pierre CAVAILLES qui a réalisé le virement au dernier moment, suite à l'absence d'André COMMUNOD, afin de garantir les pourboires des guides et chauffeurs.

Enfin, ma reconnaissance infinie pour André MEYROU et André COMMUNOD qui, malgré la

distance et leur état de santé, ont fait en sorte d'être toujours présents pas téléphone ou SMS afin de garantir le bon déroulement de ce voyage. Encore merci à André MEYROU qui nous avait concocté un beau voyage pour cette reprise après toutes ces

périodes de confinements.

**Jean-Marc BONICI**

## **VI - Voyage à Madère du 14 au 21 juin**

### **Jour 1 - Voyage aller - Paris Orly - Funchal via Lisbonne - Ponta Delgada**

Nous avons rendez-vous à Orly à 9h55 afin de procéder à l'enregistrement des bagages et aux contrôles habituels. Il y avait foule ce matin là sur l'aéroport. A se demander si tous les parisiens n'avaient pas décidé de partir en voyage en même temps. Une fois les files d'attente interminables franchies, certains d'entre nous sont arrivés en salle d'embarquement alors que de nombreux membres de notre groupe étaient déjà à bord. Le vol pour Madère est finalement parti avec un peu de retard vers 12h20. Nous avons fait escale à Lisbonne pour une durée qui nous a semblé interminable. Nous avons en effet

décollé à 18h18, avec plus d'une heure de retard. Nous avons atterri à Funchal après 20h. L'accueil de notre guide, Paula, a été plus que chaleureux et rapidement elle nous mène au car. Nous avons ensuite rejoint notre premier hôtel à Ponta Delgada à une heure de route environ, situé au nord de l'île. Arrivés vers 21h20 nous avons juste eu le temps de laisser nos valises à l'accueil pour nous rendre au plus vite dans la salle du restaurant avant qu'elle ne ferme pour la nuit.

### **Jour 2 - Ponta Delgada - Santana - Faial - Ribeiro Frio - Pico De Areir**

Remis de nos émotions de la veille, la journée commence toutefois assez mal. Il crachouille et le fond de l'air est frais. Mais le moral du groupe est bien accroché. Nous allons profiter du séjour ! Une fois montés dans le car, nous allons de surprises en surprises. Cela commence par des routes plus sinueuses les unes que les autres auxquels succèdent de nombreux tunnels gagnés sur les montagnes. Il y a plus de 150 tunnels dans cette petite île de l'Atlantique représentant plus de 100 km. Il y a ensuite ces vallées encaissées encadrées de montagnes plus escarpées les unes que les autres. A cela s'ajoute le réseau routier « empilant » les routes les unes au-dessus des autres. A un carrefour, nous avons pu constater que trois niveaux routiers étaient déroulés les uns au dessus des autres. Et enfin nos yeux ont été éblouis par toutes les nuances de verts et toutes les couleurs que les mille et une espèces végétales exhibent aux flancs des montagnes et le long de ces routes sinueuses. Ainsi, déjà envoutés par cette île, nous avons fait une véritable ascension via des routes de plus en plus étroites et enchaînant les lacets vers Le Pico Do Arieiro, érigé à 1818 m, où nous attend un paysage à couper le souffle, rendu encore plus spectaculaire par le retour du soleil et des nuages floconneux qui flottaient dans un ciel d'un bleu

intense. Alors que le pic commence, à nouveau, à être envahi par des nuages, nous redescendons vers Ribeiro Frio où nous visitons rapidement un élevage de truite avant d'entamer une randonnée d'une petite demi-heure qui nous mènera à un belvédère plongeant sur la vallée. Après les prises de photos traditionnelles, nous revenons sur nos pas pour rejoindre le car.

Nous partons ensuite vers Faial pour rejoindre la Casa de Ribeiro Freio, où nous découvrirons la recette de la confection de « poncha » ou punch, boisson locale à base de rhum, de miel et de citron. Après dégustation de ce breuvage enivrant, nous reprenons le car pour aller déjeuner à la Casa de cha do Faial.

Après nous être restaurés, nous partons vers Santana situé sur un plateau côtier. Nous y découvrirons ces maisons typiques aux toits de chaumes, entourées de jardins fleuris et clos de haies de buis, dans lesquelles vivaient les habitants de cette région.

En fin de journée, déjà chargés d'images plus éclatantes les unes que les autres, nous retournons sur Ponta Delgada et notre hôtel. Nous y prendrons le cocktail de bienvenue, du madère, région oblige, que nous n'avons pas pu boire la veille, par manque de temps.

### **Jour 3 - Ponta Delgada - Sao Vicente - Porto Moniz**

A partir de cette journée, nous allons avoir un temps magnifique qui nous permettra de profiter totalement du voyage et des visites prévues. Nous voilà donc partis vers Ribeira Brava, le plus joli village de la côte nord de l'île. Ses vieilles maisons fraîchement restaurées se serrent autour d'une église du 17<sup>ème</sup>

siècle au clocher revêtu de céramiques noires et blanches. Au sommet du clocher trône l'astrolabe qui est le symbole de l'île de Madère. Bien entendu, lorsque l'église a été bâtie, il y avait une couronne royale au sommet du clocher, mais suite à la

révolution dite des œillets, tous les symboles royaux ont été abolis.

Nous sommes ensuite partis sur une bananeraie, à quelques kilomètres de là, au sein de laquelle nous avons pu découvrir comment la culture de la banane est pratiquée sur l'île. Paula, notre guide, était totalement inépuisable sur le sujet et nous avons ainsi découvert tous les secrets présidant à cette culture.

Nous reprenons alors notre car en direction de Porto Moniz. Sur le trajet, nous nous arrêtons afin de prendre un sentier de randonnée nommé la Levada dos Lamaceiros. Ce sentier longe un canal d'irrigation ce qui nous permet de toucher du doigt l'ampleur des travaux de génie civil qui ont été menés sur l'île depuis des siècles. En effet, si l'île est « couverte » de routes et de tunnels pour faciliter les déplacements, elle dispose d'encore plus de canaux d'irrigation qui, sur des kilomètres et des kilomètres, permettent d'arroser toutes les plantations de Madère. Bien entendu, durant cette petite randonnée nous sommes

#### **Jour 4 - Ponta Delgada – Funchal – Monte**

En ce quatrième jour, nous quittons Ponta Delgada et notre hôtel, avec nos valises, pour rejoindre Funchal où nous résiderons jusqu'à la fin de notre séjour.

Dès notre arrivée dans la capitale de Madère, notre car nous arrête sur l'artère principale qui longe le port. Nous découvrons alors le port commercial, repérable à

plongés dans un véritable océan de verdure et profitons, au détour d'un lacet ou d'un autre tournant de paysages à couper le souffle.

Après le déjeuner pris dans le restaurant Quebra Mar, avec une vue exceptionnelle sur la mer, nous avons rejoint Porto Moniz où nous avons découvert des piscines naturelles d'eau salée, « grand symbole » de la ville qui sont composées de roches volcaniques, à l'intérieur desquelles la mer entre naturellement.

Avant notre retour à l'hôtel, nous passons par Sao Vincente pour découvrir ses ruelles serpentant entre les maisons blanches et son église datant de 1692.

Nous profitons également d'une exposition écologique présentant des œuvres d'étudiants. Cette exposition est généralisée à toute l'île, ce qui nous permettra de voir d'autres œuvres sur d'autres sites, durant le séjour.

Bien fatigués, nous reprenons notre car qui nous ramènera à l'hôtel, à Ponta Delgada où nous finirons la journée.

sa longue digue qui accueille les navires de marchandises ainsi que les paquebots de croisière, puis le port de plaisance, qui abrite des voiliers de toutes nationalités et fait face au centre ville où se trouvent les commerces, les administrations et la plupart des monuments historiques.



Le groupe de nos amis à Madère

Nous poursuivons ensuite par une visite guidée à pied, du centre ville dominé par la cathédrale, de style manuelin, construite par les chevaliers de l'ordre du Christ à la fin du 15ème siècle. Elle fut la première cathédrale portugaise d'outre-mer.

Notre guide nous propose ensuite une petite heure de liberté afin de permettre des achats souvenirs. J'en profite pour acheter le cadeau de Didier Salles qui fêtera son anniversaire le samedi qui suit.

Nous reprenons ensuite la visite, toujours guidés par Paula, en descendant l'avenue Arriaga puis en

marquant l'arrêt devant le fort de Sao Lourenço qui est la résidence officielle du ministre de la République pour la région de Madère.

La matinée se poursuit par une dégustation de 3 madères dans la cave Oliviera, une des plus anciennes de Funchal, qui occupe l'ancien monastère des franciscaines, construit au 16<sup>ème</sup> siècle.

Chargés de nos bouteilles de madère, nous rejoignons ensuite le fort de Sao Tiago, cette forteresse d'architecture militaire est située dans la Vieille ville, juste au-dessus de la zone historique de Funchal. Elle a été construite au début du 17<sup>ème</sup> siècle pour défendre le port. Après nous avoir raconté l'histoire de ce fort, notre guide nous réserve une double surprise. Tout d'abord un apéritif pris sur la plus haute tour du fort avec une vue imprenable sur la mer, suivi d'un repas gastronomique avec entremets et cave à liqueurs. Finalement, il ne manquait que les cigares !

Repus et un tantinet fatigués par ce repas digne de Gargantua, nous marchons vers le terminal du téléphérique pour rejoindre Monte, à 600 m d'altitude. Une petite promenade dans le jardin municipal de Monte, lieu populaire qui surplombe la baie de

#### **Jour 5 - Funchal - Camache**

La journée commence avec une explosion de couleur et se terminera de même. Mais n'anticipons pas.

Le marché des travailleurs est installé dans un édifice récent et est particulièrement animé le matin. A l'entrée, les marchandes de fleurs vêtues du traditionnel costume madérien (jupe rayée, corselet et bottes de cuir) proposent des bouquets multicolores. L'atmosphère est toute particulière avec les vendeurs de fruits et légumes, la halle aux poissons, les épices exposées, les senteurs qui enivrent. Certains chanceux, parmi nous peuvent même prendre des photos des marchandes de fleurs rencontrées à l'entrée du marché.

Nous partons ensuite pour la ville de Camache.

La fin de matinée est consacrée à la nature avec une nouvelle marche courte et aisée sur la Levada do Vale Paraiso, le long d'un canal d'irrigation, qui nous conduit à une quinta pour un déjeuner « barbecue ». On nous y sert des poulets grillés sur des braséros placés au centre des tables, accompagnés de divers légumes locaux.

L'après-midi se poursuit avec la découverte du belvédère du Christ rédempteur, une version réduite du Christ rédempteur qui domine la baie de Rio de Janeiro au Brésil.

Funchal, sillonné d'allées bordées d'une grande diversité de fleurs, plantes et arbres centenaires, nous permet de prendre des forces avant le moment fort de l'après-midi et même de la semaine. Mais auparavant, nous avons également visité l'église Nossa Senhora de Monte qui abrite dans une chapelle le tombeau en fer de l'empereur Charles d'Autriche.

S'ensuit ce fameux moment chargé d'adrénaline, la descente en traîneaux de rotin, mode de transport inventé par un Anglais vers 1850. Poussés, dirigés et retenus par deux hommes en costumes blancs, coiffés d'un canotier et chaussés de bottines à semelles découpées dans des pneus, ces toboggans à deux places dévalent à vive allure le caminho do Monte jusqu'à Livramento, 2 km plus bas. Chacune et chacun d'entre nous a pu apprécier à des degrés divers le plaisir apporté par ce moment fort !

Comblés par cette première journée à Funchal, particulièrement riche de plaisirs, de sensations, de couleurs et d'images, nous revenons enfin à l'hôtel pour un quartier libre, bien mérité après une telle journée. Avant le dîner, nous aurons un pot de bienvenu dans notre hôtel.

Dans un deuxième temps qui clôturera l'après-midi, nous avons visité le Jardin Botanique de Funchal. Le souhait de doter Madère d'un tel jardin remonte au 17<sup>ème</sup> siècle, et fut réalisé en 1960. Le Jardin Botanique, avec une superficie de plus de 35 000 m<sup>2</sup>, est doté de plus de 2000 plantes exotiques, provenant de tous les continents, dont certaines espèces sont en voie de disparition.

Après le dîner pris à l'hôtel, une majorité d'entre nous s'est rendue sur le port de plaisance, qui en autobus, qui en taxi ou même à pied, pour assister à un des événements du Festival Atlantique de Madère. Le festival qui lance traditionnellement la saison estivale sur l'île, se compose d'un ensemble d'initiatives. La favorite des madériens est constituée de spectacles pyrotechniques musicaux qui se déroulent les quatre samedis consécutifs du mois de juin. Chaque spectacle musical pyrotechnique envahit le ciel au-dessus du port pendant près de 20 minutes et essaie littéralement de surpasser les autres. Ce samedi là, la Belgique était à l'honneur. Elle avait choisi pour thème musical les musiques des films et dessins animés de Disney. Le spectacle était pour le moins époustouflant.

### **Jour 6 - Funchal - Eira Do Serrado - Curral Das Freiras - Camara De Lobos**

La matinée a été essentiellement consacrée à la découverte de points de vue particulièrement saisissants.

Cela a commencé par le Pico dos Barcelos d'où nous avons pu admirer une vue complète sur l'amphithéâtre de Funchal (Vallée des Fenouils).

Nous avons poursuivi par un arrêt au Cabo Girao qui offre depuis son belvédère aménagé une vue étendue sur les plaines côtières jusqu'à la baie de Funchal. Ce belvédère a la particularité d'avoir un plancher en deux parties permettant de voir le sol en contrebas à plus de 100 m, la première est composée d'un grillage métallique et la seconde d'un plancher en verre. Sensations garanties !

Nous avons ensuite repris la route vers Camara de Lobos qui signifie la « chambre des loups » en raison du grand nombre de phoques (lobo marinho) qui y vivaient au moment de l'arrivée de Zarco, qui découvrit l'île. La ville, pittoresque, est bâtie autour d'un port protégé par deux falaises volcaniques. Sur la plage, ombragée de palmiers et de platanes, les barques colorées portent, suspendus à des arceaux d'osier, de curieux filets noirs en train de sécher.

Pour terminer cette matinée riche en paysages grandioses, nous avons rejoint le village de Curral das Freiras, qui signifie « l'étable des nonnes », occupant un site encaissé, au fond d'un cirque volcanique époustouflant. Cet endroit était la propriété des religieuses de Santa Clara qui vinrent s'y réfugier lors

### **Jour 7 - Funchal - Croisière à bord de la Nau Santa Maria**

En ce matin du 7ème jour nous avons toutes et tous été des « Christophe Colomb » pour une navigation de 3h00 sur une réplique de sa caravelle la Nau Santa Maria pour une découverte de la côte depuis la mer. Au cours de cette promenade en mer nous avons pu voir des dauphins. Bien heureux ceux et celles qui ont réussi à les prendre en photos ! Un « calice » de

### **Jour 8 - Funchal - Voyage retour - Funchal - Paris Orly via Lisbonne**

Notre avion devant partir en fin de matinée, nous quittons l'hôtel à 10h. Commence alors un voyage qui semblera ne pas avoir de fin, tant les attentes et retards divers auront marqué la journée. Cela commence par un retard au décollage de Madère. A l'arrivée à l'escale de Lisbonne, nous allons attendre une bonne demi-heure dans l'avion que les cars viennent nous chercher pour franchir le tarmac et nous emmener

du pillage de Funchal par des pirates français en 1566. De la place de ce minuscule village, nous pouvons déjà découvrir la restaurant dans lequel nous allons déjeuner. Il s'agit d'un véritable nid d'aigle perché à un peu moins de 1026 m. Le belvédère qui surplombe le restaurant est quant à lui à cette altitude. Une fois sur le belvédère, dont l'ascension se mérite, le panorama qu'il offre est remarquable. Le village de Curral das Freiras, que nous avons quitté quelques instants auparavant, par une minuscule route étroite et en lacets, constelle de ses maisons blanches le creux d'un cirque montagneux aux parois ravinees. La vallée des Nonnes et les pics les plus hauts de l'île s'offraient ainsi à nous.

Alors que nous déjeunions dans ce véritable restaurant d'altitude, les nuages, qui avaient commencé à remonter la vallée pendant les prises de vues, ont totalement atteint le sommet et toutes les baies vitrées étaient comme recouvertes d'un véritable coton.

Après le déjeuner, nous sommes revenus à notre hôtel pour un après-midi de liberté.

Enfin, pour clore cette riche journée nous avons encore profité d'un diner madérien typique avec un spectacle folklorique riche en couleur, en danses et musiques endiablées. L'une d'entre nous s'est même laissée emporter par la danse et les farandoles qui ont suivi.

Madère et un petit gâteau traditionnel été servis à bord.

L'après-midi chacun d'entre nous a profité du temps libre qui était prévu. Certains ont en profité pour dormir, car beaucoup commençaient à être malades. Finalement la COVID était revenue au Portugal.

dans l'aéroport. Il s'ensuit que nous aurons peu de temps pour déjeuner sur place. Lors de l'embarquement pour Paris, commence une nouvelle fois l'attente avec un décollage, encore en retard. Mais le pilote et le vent favorable font que nous arriverons à Paris à l'heure prévue.

**Jean- Marc BONICI**

## VII – Nouvelles de nos amis

Bienvenue aux nouveaux amis qui nous ont rejoints (de l'Amicale de Retraités du Pôle Tertiaire de Poissy) :

M.	AGATHON	Pierre	M.	MARTIN	Gérard
M.	BANCAL	Jacques	M.	MARTIN LEDO	Henrique
Mme	BARBIEUX	Jannet	M.	MUZARD	Daniel
M.	BASA	Michel	M.	OUARY	Jean-Pierre
M.	BASQUIN	Bernard	Mme	PESIN	Chantal
M.	BOMBARD	Jacques	M.	QUITTELIER	Roger
M.	CATTIAU	Philippe	M.	RENAUDEAU	Alain
M.	CHAMAILLARD	Christian	M/Mme	RONCIERE	Dominique et Brigitte
M.	COUMOUL	Jean-Paul	M.	ROUDIER	Régis
M.	DE COMMINES	Renaud	M/Mme	SAINT	Francis
M.	EVANGELISTI	Gilberto	M.	SAVOIE	Alain
M.	FAYEMENDY	Michel	M.	SIMON	Philippe
M.	FOURMENTRAUX	Jacky	M.	SOULIER	Pierre
M.	GALIBERT	Jean-François	M.	SZWARCENSZTEIN	Nathan
M.	GERBER	Marcel	M.	THURET	Philippe
M.	GRALL	Jean-René	M.	TOURNIER	Patrick
M.	GREGOIRE	Pierre ou Danielle	M/Mme	VALLS	Jean-Michel et Brigitte
M.	HALETTON	Jacques			
M.	HECKLE	Igor			
M.	HEDIN	René			
M.	HERTH	Yves			
M.	JANVIER	Claude			
Mme	LARROUZE	Constance			
M.	LEBRAVE	Joseph			
M.	LORIOT	Hubert			

Nous ont également rejoint du site de Poissy  
CEMR :

M.	BASMA	Jayr
M.	CASTEL	Philippe
Mme	GAILLARD	Nadine
M.	PORZIO	Pascal
Mme	THABART	Evelyne

## **Point sur les Activités, 2022 et prévisions 2023**

### **VOYAGES**

#### **2022**

Les 2 premiers voyages de 2022 se sont déroulés aux dates prévues :

- Italie du 5 au 12 mai : 33 personnes ont participé à ce voyage car 5 inscrits ont dû annuler pour des raisons médicales intervenues dans les jours précédant le départ. Satisfaction globale des participants.
- Madère 7 au 14 juin : Le voyage, agréable, s'est déroulé dans de bonnes conditions même si l'attente à l'aéroport de Lisbonne a été jugée trop longue à l'aller et si nous avons déploré des malades du covid au retour !

Les 2 comptes-rendus sont dans ce bulletin et également sur le site avec les reportages photos.

Le 3<sup>ème</sup> voyage se déroulera du 23 au 26 septembre à Lyon et dans le Beaujolais. 29 personnes sont inscrites, les inscriptions sont terminées.

#### **2023**

Les invitations aux 4 voyages 2023 ont été diffusées.

- Malte du 6 au 13 mai,
- Les Cyclades du 12 au 19 juin,
- Randonnée sur la côte amalfitaine du 30 septembre au 7 octobre,
- L'Ouzbékistan du 6 au 17 octobre, voyage commun avec l'Amitié Continue.

Les inscriptions sont d'ores et déjà en cours.

## **SORTIES JOURNEES**

### **2022**

7 avril : Vincennes a eu lieu avec 21 participants

Les deux sorties (Provins le 19 mai et Troyes les 23 et 24 juin) ont été annulées faute de participants.

6 octobre : Noyon - les invitations ont été diffusées.

### **2023**

En cours de préparation.

## **VISITES et RENCONTRES CULTURELLES 2022 :**

### **-Réalizations Semestre 1 :**

**12 thèmes / 13 sorties : le nombre de participation cumulée est de 228 personnes.**

17 janvier : BOTTICELLI -visioconférence

24 janvier : Paris-Athènes, naissance de la Grèce Moderne -exposition au Musée du Louvre

28 janvier : BAUDELAIRE, la modernité mélancolique -exposition à la BNF

4 février : Napoléon, pour le meilleur et pour l'Empire -exposition à la Monnaie de PARIS

7 février : Gérard Philipe (centenaire de sa naissance) -visioconférence

14 février : PASTEUR (bicentenaire de sa naissance) -visioconférence

7 mars : BLERIOT (commémoration des 150 ans de sa naissance) -Visioconférence

14 mars : Steve Mc Curry – Exposition au Musée Maillol

25 mars et 1<sup>er</sup> avril : Marcel PROUST, un roman parisien – exposition au Musée Carnavalet

15 avril : Thierry MUGLER, couturissime – exposition au Musée des Arts Décoratifs

30 mai : Le Machu Picchu et les trésors du Pérou – exposition à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine

10 juin : L'Aventure de Champollion dans le secret des hiéroglyphes – exposition à la BNF

### **-Programme Semestre 2 :**

En cours de préparation... Elles figureront au programme

Deux visioconférences prévues au premier semestre n'ont pu se réaliser :

- **Histoire du sacre des Rois de France**
- **Napoléon et l'Europe**

## **VIII – Info-Flash**

### **Le produit**

**Edition limitée My Ami Buggy : les 50 exemplaires vendus en moins de 18 minutes**

*Près de 1 800 personnes ont exprimé leur désir d'acheter la nouvelle version*

Seuls 50 exemplaires de My Ami Buggy ont été mis en vente le mardi 21 juin à partir de 12h00. En 17 minutes 28 secondes, ils étaient tous vendus.

Citroën Ami se caractérise par son mode de commercialisation entièrement digital : depuis la découverte du produit, la commande jusqu'au paiement et la programmation de la livraison, tout s'effectue simplement sur le site de vente en ligne [www.citroën.fr/ami](http://www.citroën.fr/ami). Aujourd'hui, le client le plus rapide a pu réaliser l'ensemble du parcours d'achat pour acquérir son My Ami Buggy en 2 minutes et 53 secondes seulement. Il recevra ainsi l'un des 50 exemplaires numéroté et personnalisé à son nom, qui lui sera

livré sur le lieu de son choix durant la 2<sup>ème</sup> quinzaine du mois d'août.

L'engouement pour le caractère aventurier du concept présenté en décembre 2021 a suscité chez Citroën, l'envie de réaliser une série très limitée pour satisfaire la demande très forte du public. Près de 1 800 personnes ont exprimé leur désir d'acheter cette nouvelle version exclusive d'Ami.

My Ami Buggy au look aventurier incarne la liberté de mouvement et l'esprit des vacances avec son habitacle ouvert sur l'extérieur. Exit

les portières qui ont cédé la place à des portillons métalliques tubulaires. Le toit a également disparu au profit d'une toile amovible pour profiter au maximum du grand air.

Difficile de passer à côté de son style baroudeur avec sa carrosserie Khaki inédite, ses élargisseurs d'aile, ses boucliers avant et arrière, ses jantes dorées. Difficile aussi de résister à ses accessoires jaunes pour un ensemble vitaminé.

Commercialisé dans 9 pays, Ami a déjà séduit plus de 21 000 clients en Europe depuis son lancement commercial en avril 2020. Le succès fulgurant de cette série limitée de 50 My Ami Buggy est un signal fort de l'intérêt du public pour des versions exclusives de ce petit objet de mobilité.

Citroën | Publié le 22/06/2022

## Tout savoir sur l'hydrogène

*La pile à combustible, un ravitaillement rapide et zéro émission*

Élément chimique le plus abondant de l'univers, l'hydrogène (symbole « H », présent sous forme de molécule diatomique gazeuse « H<sub>2</sub> » en conditions standard) est en passe de devenir l'un des carburants les plus utilisés dans le secteur de la mobilité électrique.

On le trouve partout sur Terre, où il est présent naturellement à l'état gazeux.

Comme l'hydrogène est produit à partir d'électricité issue de sources durables ou nucléaires, il est considéré comme un « carburant à faibles émissions de carbone ». En réalité, ni sa production ni son utilisation n'émettent de CO<sub>2</sub>, ce qui fait de lui une alternative de choix pour l'industrie des transports zéro émission.

De la même façon que les véhicules 100 % électriques, les véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) utilisent l'électricité pour alimenter un moteur électrique. Mais contrairement aux autres véhicules électriques, les FCEV produisent de l'électricité à l'aide d'une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène.

## LA PILE À COMBUSTIBLE

La pile à combustible est considérée comme un convertisseur d'énergie. Elle convertit l'hydrogène présent dans le réservoir du véhicule en électricité et en chaleur par le biais d'une réaction chimique. Le seul résidu libéré par la combustion de l'hydrogène est de la vapeur d'eau.



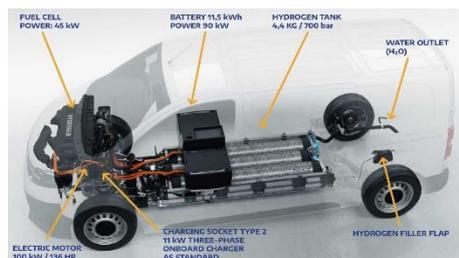
## LES TECHNOLOGIES UTILISANT L'HYDROGÈNE

Il existe actuellement 3 technologies différentes fonctionnant à l'hydrogène : les modèles hybrides à pile à combustible, les versions hybrides rechargeables toujours avec pile à combustible et les véhicules électriques avec « range-extend H<sub>2</sub> ».



Stellantis utilise une motorisation hybride rechargeable avec pile à combustible qui associe les avantages des piles à combustibles et de l'hydrogène à ceux des batteries électriques pour créer un véhicule électrique à pile à combustible (FCEV) offrant une autonomie de plus de 400 kilomètres en cycle WLTP.

Selon les conditions de conduite, la pile à combustible et la batterie alimentent le moteur électrique ensemble ou séparément, sans compromettre les performances du véhicule.



1. La batterie électrique assure seule les besoins en énergie pour les

phases de démarrage et à basse vitesse.

2. En phase d'accélération, la pile à combustible et la batterie s'associent pour alimenter le moteur électrique. Le fonctionnement devient alors mixte : hydrogène + électricité.

3. En vitesse de croisière, seule la pile à combustible à hydrogène alimente le moteur.

4. Enfin, durant les phases de décélération et de freinage, le moteur électrique se « transforme » en alternateur afin de régénérer la batterie (comme pour un véhicule électrique standard).

## LES POINTS FORTS

Les véhicules électriques à pile à combustible offrent une autonomie de plus de 400 kilomètres ainsi que la possibilité de faire le plein en seulement 3 minutes.

Il n'y a pas de pot d'échappement, seul un mince filet d'eau s'écoulera du véhicule via un tuyau situé à l'arrière, du côté droit. Et comme ces véhicules sont garantis zéro émission, ils peuvent rouler dans les zones urbaines à trafic limité.

Nous appelons cela la stratégie des « 5 zéros » :

**zéro émission - zéro odeur - zéro bruit - zéro changement de vitesse - zéro vibration**

## FAIRE LE PLEIN D'HYDROGÈNE

Faire un plein d'hydrogène est simple et rapide, et ressemble au plein d'un moteur thermique conventionnel.

1. Pour commencer la dépressurisation, appuyez sur le bouton placé dans l'habitacle qui commande l'ouverture de la trappe à hydrogène.

2. Enclenchez ensuite la pompe sur l'embout du réservoir et faites le plein.

## RECHARGER LA BATTERIE

La batterie se recharge comme celle des autres véhicules électriques : en branchant le véhicule sur une prise renforcée, une prise domestique ou une wallbox.

Toutefois, tant que le réservoir d'hydrogène n'est pas vide, la batterie se maintient en permanence

à 50 % de sa capacité. **Il n'est donc pas nécessaire de la recharger tous les jours.**



Battery capacity 11.5 kWh	Wall Box 11 kW Three-phase	Reinforced socket 3.2 kW	Domestic socket 1.8 kW
Daily use: 50 - 100%	45 min	1 h 45 min	3 h 30 min
Exceptional use: 0 - 100%	90 min	3 h 30 min	8 h 30 min

## LES OBJECTIFS DU GROUPE

Stellantis veut devenir le leader de la mobilité à hydrogène. Lors de la présentation du Plan Stratégique à long terme Dare Forward 2030, le PDG, Carlos Tavares a annoncé vouloir **vendre jusqu'à 10 000 unités par an à l'horizon 2024** (5 000 grands utilitaires et 5 000 utilitaires de taille moyenne).

Stellantis commercialise actuellement trois véhicules fonctionnant à l'hydrogène : le Peugeot e-Expert Hydrogen, le Citroën ë-Jumpy Hydrogen et l'Opel Vivaro-e Hydrogen.

## LES MYTHES

Dernier point mais non des moindres, nous allons essayer de démonter certains mythes entourant l'hydrogène et nos FCEV.

### L'hydrogène est dangereux

Les réservoirs à hydrogène sont extrêmement robustes. Le cycle de test pour l'homologation des réservoirs à hydrogène inclut des tirs à balles réelles auxquels doivent résister les conteneurs.

### Cela coûte trop cher !

La production à grande échelle des moteurs à hydrogène devrait rapidement faire baisser le coût total de possession. En outre, pour les clients B2B qui visent une « stratégie zéro émission » pour leur flotte, l'hydrogène représente déjà une réponse pratique et efficace.

### En cas de panne, il est compliqué de trouver de l'aide.

Stellantis a mis en place un numéro d'assistance spécifique pour les véhicules à hydrogène. En cas d'immobilisation du véhicule, celui-ci sera pris en charge par l'assistance routière. Les réparations seront ensuite effectuées dans un centre d'expertise de Stellantis spécialisé dans les véhicules à hydrogène.

## Il n'y a pas suffisamment de stations !

Le réseau de stations dédiées se développe rapidement. À titre d'exemple, le gouvernement français a annoncé un investissement de 7 milliards d'euros dans la technologie à hydrogène, englobant la production et le réseau de distribution. Des stratégies similaires sont sur le point d'être annoncées dans d'autres pays également.

## La production d'hydrogène génère beaucoup de CO2 !

Comme l'hydrogène est produit à partir d'électricité décarbonée issue de sources renouvelables ou nucléaires, ni sa production ni son utilisation n'émettent de CO2.

*\*Le principe de la pile à combustible a été découvert par l'anglais William Grove en 1839. Sa première application industrielle a eu lieu lors du programme spatial Gemini en 1966 pour l'alimentation en électricité la production d'eau à bord de capsule spatiale.*

Publié le 27/06/2022

## NOUVEAU PEUGEOT E-EXPERT HYDROGEN La solution de mobilité électrique sans compromis

Poussant toujours plus loin son exigence de **réduire drastiquement les émissions locales** de ses véhicules, PEUGEOT devient l'un des tout premiers constructeurs à proposer en **série un fourgon électrique** alimenté par une **pile à combustible à hydrogène** - (hydrogen fuel cell) : le **PEUGEOT e-EXPERT Hydrogen**. Avec ce nouveau modèle équipé des technologies d'électrification les plus en pointe, PEUGEOT continue de déployer l'éventail de ses offres de mobilité sans émissions.

La pile à combustible permet une **recharge rapide**, qui ouvre la possibilité d'un **usage intensif sans émission** jusqu'ici impossible avec les autres technologies disponibles : **trois minutes** seulement suffisent pour emmagasiner l'hydrogène nécessaire pour couvrir **plusieurs**

**centaines de kilomètres en mode purement électrique.** De quoi attirer vers l'électrique de tout nouveaux usagers.

Le PEUGEOT e-EXPERT Hydrogen vient tout juste d'être testé pour la première fois par des journalistes Européens lors d'**essais effectués à Rüsselsheim**, en Allemagne, où se trouve sa **ligne de production**.

Peugeot introduit la technologie de la pile à combustible dans sa gamme afin de proposer une solution correspondant au **besoin d'une nouvelle mobilité 0 émission** conforme aux **besoins d'un large éventail de clients**.

La technologie hydrogène du PEUGEOT e-Expert se distingue par : Sa capacité à **couvrir toutes les distances** avec une **technologie 100% électrique, sans émission locale de CO2**.

Sa capacité à faire le plein d'hydrogène en **3 minutes** pour plus de **400 km** d'autonomie en cycle d'homologation WLTP (en cours d'homologation),

Un combustible **hydrogène produit à 100% sur le sol français**.

La **suppression des nuisances sonores**.



Le PEUGEOT e-EXPERT Hydrogen vient tout juste d'être testé pour la première fois par des journalistes Européens lors d'**essais effectués à Rüsselsheim**, en Allemagne, où se trouve sa **ligne de production**.

Publié le 28/06/2022

## PEUGEOT 9X L'Hypercar électrifiée 100% PEUGEOT

L'**électrification de sa gamme est au cœur de la stratégie de PEUGEOT**, qui vise à offrir au

plus vite une mobilité décarbonée. Quel rapport avec les débuts en course de la marque aux 6 Heures de Monza le 10 Juillet prochain ? L'engagement de la marque en FIA WEC (Championnat du Monde d'Endurance) et aux 24 Heures du Mans dans la catégorie reine, le LMH, avec la PEUGEOT 9X8 dotée d'une motorisation hybride ultrasophistiquée, contribue à l'accélération des progrès en matière de technologies électrifiées. LMH ? La création de cette catégorie a été déterminante dans la décision de PEUGEOT d'opter pour les courses d'Endurance.

### **LE SPORT, ACCELERATEUR DE PROGRES ET SOMMET DE L'EXIGENCE**

Au fil des décennies, PEUGEOT a goûté à presque toutes les disciplines, s'y engageant en fonction des changements de règlements aussi bien que de ses orientations stratégiques. La création en juin 2019 de la catégorie LMH pour les courses d'Endurance a convaincu PEUGEOT de revenir à cette discipline et aux 24 Heures du Mans.

Tout d'abord, la nouvelle réglementation LMH ouvre la possibilité de faire un usage bien plus raisonné de toutes les ressources, avec un abaissement des coûts pouvant atteindre, selon les rédacteurs du règlement, 80% par rapport au LMP1, la catégorie reine précédente, en cours jusqu'en 2021.

Aussi, elle permet de créer des voitures qui reprennent les codes du design des voitures de série de leurs marques respectives. Et surtout, le LMH permet de choisir entre divers concepts techniques : les voitures peuvent être dotées d'un système de propulsion hybride, et c'est précisément la parfaite maîtrise de la chaîne d'électrification qui intéresse PEUGEOT au premier chef.

Le plan Dare Forward du groupe Stellantis prévoit que l'entreprise tout entière soit totalement décarbonée d'ici 2038 et réduise son empreinte carbone de 50% d'ici 2030. Il est évident que l'électrification des modèles de série jouera un rôle fondamental pour y parvenir. La maîtrise rapide de ses technologies est donc un enjeu crucial. Et les développements des groupes motopropulseurs électrifiés et des softwares de pilotage associés sont l'image du basculement de Stellantis de constructeur d'automobile à une entreprise technologique.

### **100% PEUGEOT !**

L'hybridation joue un rôle important dans le système de propulsion de l'Hypercar PEUGEOT 9X8. Le moteur thermique entraîne les roues arrière, le moteur électrique les roues avant. L'enjeu est de faire fonctionner l'ensemble en parfaite harmonie dans des situations extrêmes de stress mécanique et thermique, avec une exigence absolue en termes de réactivité, de fiabilité et d'efficacité.

La PEUGEOT 9X8, Hypercar hybride à 4 roues motrices, fera ses débuts en course aux 6 Heures de Monza le 10 Juillet. Même si elle n'a pas encore couru officiellement, elle a déjà contribué à la recherche sur l'hybridation de la Marque, puisque la PEUGEOT 508 PSE, qui a été développée en même temps qu'était conçue la 9X8 par la même équipe d'ingénieurs, est équipée d'une intelligence et d'un système hybride d'une puissance totale de 265 kW/360 ch directement dérivés du programme Hypercar.



Mais les échanges entre les équipes techniques de Peugeot Sport et celles chargées de créer les prochains modèles de la gamme ne s'arrêtent pas là. On verra bientôt apparaître des technologies de la 9X8 sur d'autres modèles PEUGEOT, notamment dans le domaine crucial de l'électrification

*Publié le 29/06/2022 –*

**Jean Claude FRECHAULT**

## **Premier drapeau à damier pour le Team Peugeot TotalEnergies**

Le Team PEUGEOT TotalEnergies a disputé sa première course, en Championnat du Monde FIA d'Endurance (WEC), en Italie, à l'occasion des 6 Heures de Monza. Une épreuve riche d'enseignements pour l'équipe qui a pu découvrir le comportement de la PEUGEOT 9X8 dans le trafic et les conditions extrêmes de compétition, l'apprentissage intense se poursuit avec notamment une prochaine séance d'essai avant la prochaine manche, à Fuji, en septembre.

**PREMIERE COURSE, PREMIERES INFORMATIONS**

Ce 10 juillet 2022, à midi, sur le mythique circuit italien, Mikkell Jensen et Loïc Duval ont pris le départ des 6 Heures de Monza, au volant, respectivement, des PEUGEOT 9X8 #93 et PEUGEOT 9X8 #94. A cet instant, les deux pilotes ont marqué officiellement l'entrée en compétition de PEUGEOT sous le regard attentif de Linda Jackson, directrice générale de Peugeot et Carlos Tavares, CEO de Stellantis,

En s'engageant à Monza, le Team Peugeot TotalEnergies savait ce qui l'attendait : des conditions nouvelles, jamais rencontrées en essais privés, des nombreuses informations, des questions, des problèmes aussi parfois, liés à ce contexte de compétition, auxquels il est nécessaire de se confronter pour les résoudre. En résumé, le schéma classique du développement d'une toute récente voiture de course et d'une équipe en consolidation.

Dès le départ, le déroulé de course pour la #94 et la #93 se présentait différemment. Quand Loïc Duval, sur la #94, s'élançait 5e, en haut de grille avec les concurrents de la catégorie Hypercar, Mikkell Jensen, sur la #93, partait derrière, en 36e position, suite à son absence de chrono en qualification

Pour le Français, il s'agissait de suivre le tempo. Pour le Danois, l'objectif était de se frayer un chemin au sein du peloton. En cinq tours, la #93 pointait déjà dans le top10, en six tours, elle rejoignait la catégorie Hypercar. Interrompue dans son élan par un problème technique, la #93 rejoignait le garage. L'intervention de l'équipe aura permis à Paul Di Resta de repartir avant d'être de nouveau stoppé.



Les aléas de la course ainsi que les conditions météorologiques n'ont pas échaudé le Team Peugeot TotalEnergies qui a poursuivi son déroulé de course avec la #94. A l'épreuve du trafic, de l'état de la piste et de quelques aléas techniques, la PEUGEOT 9X8 de Gustavo Menezes, James Rossiter et Loic Duval passait le drapeau à damier offrant ainsi à l'équipe un ensemble de données indispensables pour la suite de la saison.

**Olivier Janssonie, Directeur technique de Peugeot Sport**

*« Ces 6 heures de course ont été éprouvantes. Nous venions ici pour apprendre et effectivement nous avons beaucoup appris. Nous avons rencontré de nombreux problèmes liés à la course, qu'il est impossible de simuler en essais mais nous sommes rassurés par le potentiel de notre voiture qui a démontré durant les essais libres et les phases de course qu'elle a un bon niveau de performance. Nous étions dans le rythme mais nous sommes conscients de nos points d'amélioration. Nous avons des séances d'essais programmées dans les prochaines semaines qui nous permettront de corriger les problèmes afin d'être prêt pour Fuji. »*

**#93** Sur la #93, le trio formé par Mikkel Jensen, Paul di Resta et Jean-Eric Vergne, a connu une première course "délicate, tout comme la qualification, indique Jean-Eric Vergne. « Mais nous avons tout de même du positif à retenir, notamment pendant les essais libres. Le debriefing d'après course va être précieux, dans l'optique de Fuji, complète Paul Di Resta. Pour Mikkel Jensen, la satisfaction vient de « la #94 qui a pu elle rouler jusqu'au bout. Nous avons besoin de toutes les datas qu'elle a emmagasinées. Plus on boucle des tours en compétition, plus on apprend, c'est pour cela que nous avons décidé de venir à Monza. »

**#94 Loïc Duval** *« C'est bien d'être à l'arrivée. Comme la #93, nous avons aussi rencontré des problèmes, des difficultés liées notamment au trafic avec les autres voitures. Notre objectif était de faire une longue course, pas de tout perdre au départ. Ce premier double relais a été plutôt bon. Durant le régime de Full Course Yellow, nous avons pu constater que nous avons des difficultés à remettre en température les pneumatiques. C'est bien de le constater maintenant pour travailler dès aujourd'hui ce sujet. Nous ne pouvons pas en une course nous hisser auprès de concurrents qui ont dix ans d'expérience. »*

**James Rossiter** *« Pour cette première course, nous avons énormément appris. C'est une sacrée leçon que cette première expérience. Au début, on a un peu manqué d'équilibre sur la voiture, puis cela s'est amélioré. Cela donne confiance pour la suite. On est là, dans le rythme»*

**Gustavo Menezes** *« Ce n'est bien sûr pas la course parfaite mais pour une première, nous avons tant à apprendre. Notre premier objectif était de terminer, c'est fait. Le deuxième, de montrer que nous étions dans le rythme. Nous étions dans cette fenêtre. Maintenant nous allons pouvoir tout analyser et continuer à progresser ».*

**AGENDA** Prochaine épreuve : 6 Heures de Fuji, 11 septembre 2022

Communiqué de Presse du 10/07/2022

**André COMMUNOD.**

-

## CITROËN AMI : UN SUCCÈS SANS FRONTIÈRES

Le succès de Citroën Ami s'affranchit des frontières. Déjà commercialisé dans 9 pays en Europe, il est disponible depuis le mois de juin au Royaume-Uni et en Turquie pour les clients professionnels et particuliers.

Compact et pratique, utile aussi bien en ville qu'à la campagne, les clients particuliers représentent 84% des commandes. Cependant, dans certains pays, le mix s'inverse en faveur des entreprises, comme sur les marchés marocain ou turc.

Le Portugal a trouvé le parfait équilibre entre particuliers et professionnels qui se partagent les commandes à part égale.

Avec déjà plus de 23 000 commandes, « cette success story » illustre comment Citroën a su répondre aux nouvelles attentes de la société en matière de micro-mobilité pour tous les types de clients et de besoins.



Depuis son lancement en avril 2020, Citroën crée la surprise sur le marché de la micro-mobilité grâce à sa conception pensée pour en faire un objet abordable, son parcours d'achat en ligne comme n'importe quel bien de consommation courante, sa distribution élargie via les réseaux Fnac et Darty. Populaire, inspirateur de communautés, il est au cœur de nombreux événements comme la Design Week de Milan ou encore les Jeux Internationaux de la Jeunesse qui se sont déroulés à Bruxelles. Déjà commercialisé dans 9 pays en Europe, Citroën Ami est maintenant disponible au Royaume-Uni et en Turquie depuis le mois de juin. Adopté par les clients particuliers, les professions libérales ou les grands groupes industriels ou de services, totalisant plus de 23 000 commandes au compteur, dont le très exclusif My Ami Buggy, le succès de Citroën est sans frontières.

**André COMMUNOD**