

La Gazette 11 – Le sommaire

MESSAGES DE L'ASSOCIATION

<i>L'éditorial du Président</i>	3
<i>Les messages de l'Association</i>	4

LE MONDE DES RETRAITES

<i>La revue de presse des retraités</i>	6
---	---

NOTRE HISTOIRE

<i>La fabrication des bases synthétiques</i>	9
<i>Un ancien de Mobil Djibouti nous parle</i>	11
<i>La joyeuse colonie du Viseney</i>	12
<i>Curiosités du siècle dernier</i>	13
<i>Des anecdotes du siècle dernier</i>	14
<i>Les en-têtes de lettres Mobil</i>	15

LA VIE APRES MOBIL

<i>La pratique associative et le jeu de la carte</i>	16
<i>Voileux un jour, Voileux toujours</i>	17
<i>La création du site Mobil Collector</i>	18

PETROLE ET ENERGIES

<i>La revue de presse de l'industrie pétrolière</i>	19
<i>La fermeture de la centrale de Fessenheim</i>	21
<i>Un historique de la distribution des carburants</i>	22

DES CURIOSITES REGIONALES

<i>La Bibliothèque humaniste de Sélestat</i>	23
<i>Le port du Havre, son histoire et son activité</i>	24

LA PAGE SANTE

<i>La désertification médicale</i>	25
------------------------------------	----

LA PAGE CULTURELLE

<i>Des idées de lecture pour tous</i>	26
<i>Paul Bocuse et le restaurant de l'abbaye</i>	27
<i>Les coupés européens des 50's, Porsche 356</i>	28

NOS LECTEURS NOUS ECRIVENT

<i>Deux nouvelles du grand Sud</i>	30
------------------------------------	----

LES INFORMATIONS PRATIQUES

<i>L'assurance obsèques et la MIP</i>	31
<i>A propos de contrats et d'abonnements</i>	32

UN PEU D'HUMOUR

<i>L'action d'un poulet vu par...</i>	33
---------------------------------------	----

AU REVOIR

<i>La page nécrologique</i>	34
-----------------------------	----

Gazette réalisée par Claire Baleyte, Catherine Bougis, Denis Chauveau, Gérard Deschins, Dominique Fieux, Jean-Pierre Flouzat, Claude Lanoiselée, Gérard Minsat, Jean German, Jacky Sampic, Josette Thévenot et Alain Valadier. Faites vivre la Gazette, proposez-nous vos souvenirs, vos activités. Indiquez-nous vos coups de cœur en matière de livres... Ecrivez-nous, faites-nous des suggestions, nous vous appellerons pour vous interroger ...



MESSAGES DE L'ASSOCIATION

Editorial du Président

Vous tenez entre les mains « le dernier des meilleurs » numéros de La Gazette de 3 AM. Une mine d'or. Notre journal possède déjà la réputation, non usurpée, d'offrir chaque semestre (pour la version imprimée) et, en permanence (pour le site web), une vision non pas de l'actualité heureuse, mais du dynamisme de notre Association. Autrement dit, proposer un voyage au pays des relations entre collègues : des souvenirs de nos carrières, mais aussi de nos nouvelles aventures, des reportages sur les activités de chaque groupe régional dans le monde qui change, des analyses des révolutions en cours et des conseils pratiques-concrets-utiles pour la vie de tous les jours. Nous le faisons avec entrain, sans ce pessimisme exacerbé trop souvent de rigueur dans les médias classiques.

J'ai plaisir à vous annoncer que la dernière réunion plénière de bureau et responsables régionaux, à l'unanimité, a pris la décision de passer de deux numéros de Gazette à trois par an. Le numéro 3 ne sera pas une gazette classique mais un numéro « spécial » (avec un rédacteur en chef autonome) qui ne portera que sur un seul thème ; nous avons déjà en tête plusieurs thèmes : le Réseau, l'Industrie, l'Aviation, le Raffinage, les Transports Maritimes, la NOWA, la Compta, l'Informatique, les Services Généraux... Mais nous sommes néanmoins toujours à l'affût de bonnes idées !

Quand on me demande ce que nous faisons au sein de l'Association et principalement de quoi nous discutons lors de nos réunions de bureau, j'aime à répondre, qu'ensemble, nous tentons d'initier la métamorphose culturelle de la 3AM, au sein d'Arexxonmobil, par la sauvegarde des souvenirs et le développement des relations entre chacun de nos membres.

Notre Association ne cherche pas à convaincre les pessimistes, les sceptiques ou mêmes les cyniques. Elle s'adresse aux personnes qui ont opté pour l'optimisme, afin que leur réunion augmente la force et l'efficacité de leur enthousiasme. Nous avons décidé à la fin de l'année passée de contacter par téléphone ou par mail tous les membres de l'Association (environ 800 adhérents). Merci pour tous les encouragements reçus de chacun d'entre vous. J'attends le plaisir de vous revoir, tous en forme, au cours de nos prochaines réunions !

Dominique M Fieux

AAAMobil site Web en cours de fermeture.

Nous vous confirmons que l'ancien site Web **AAAMobil** va disparaître prochainement. Il est remplacé par le site Arexxonmobil.fr, commun aux associations 3AM et ARESSO. Pensez à aller sur ce nouveau site qui comporte de nombreuses informations, les revues des deux associations, les revues de la FNAR, des documents sur l'histoire de Mobil, des souvenirs et plus de 5 000 photos. Le site permet également de nous contacter par le biais d'un formulaire de contact.

LES MESSAGES DE L'ASSOCIATION



Quelques informations sur des sujets généraux qui concernent de nombreux adhérents :

■ **Les contacts téléphoniques avec les adhérents**

La crise sanitaire ayant réduit à sa plus simple expression les possibilités de rencontres avec les collègues, nous avons relancé le dialogue par téléphone.

En décembre et janvier, *plus de 250 adhérents* ont été appelés par les membres du bureau et à une très forte majorité nous avons reçu un excellent accueil ; pour preuve, les conversations ont été longues, souvent plus de quinze minutes. Nous avons découvert que certains traversaient des moments difficiles et s'ils le souhaitent, nous tenterons de les aider.

Parmi les satisfactions, nous avons noté que notre magazine La Gazette est apprécié du plus grand nombre et que le nouveau site internet est bien perçu.

Nous poursuivrons, en 2021, les contacts téléphoniques, attendez-vous à un appel...

■ **Des cartes postales pour garder le contact**

Avec ce double confinement, nous avons éprouvé le besoin de maintenir un lien avec les adhérents ; aussi, sur une idée de Savino Cicco, Denis Chauveau a conçu une carte postale qui a été diffusée largement en juin dernier. L'expérience a été renouvelée en février cette année avec l'envoi d'une nouvelle carte.

■ **Pensez au renouvellement d'adhésion**



A fin janvier, nous avons enregistré 493 renouvellements d'adhésions à l'Association. C'est peu comparé au chiffre de 788 de l'an passé.

Vous avez reçu en décembre dernier, avec les vœux du Président et le Calendrier, le bulletin d'adhésion 2021. *N'oubliez pas de nous le renvoyer*, complété des informations demandées.

Eventuellement réclamez-nous un autre bulletin d'adhésion ou prenez le sur le site Arexxonmobil.fr. Même si vous avez reçu cette Gazette, il n'est pas certain que vous ayez renouvelé votre adhésion.

■ **Le site internet s'enrichit**

En l'absence de sorties possibles, le calendrier reste vierge. Cependant, nous alimentons toujours le site arexxonmobil.fr avec de nouveaux documents :

- L'info du jour : le chantier de test de dépollution de Frontignan.
- *Sur la page d'accueil* : un film sur la Porsche X Mobil formula E et un film relatif à la vie sur la plate-forme d'Hebron ; nous avons également ajouté un document sur les visites virtuelles.
- *Dans l'onglet Photos / Souvenirs MOF* : ajout d'un album photo des transports maritimes
- *Dans l'onglet Notre Histoire / Histoire de notre compagnie* : des documents relatifs aux lancements de l'Aramis (Mobil Magazine de juin 1953) et de l'Athos (Mobil Magazine de décembre 1965).

Sur cette même page, en haut, n'hésitez pas à cliquer sur « Fusion de deux marques de Lubrifiants » et vous verrez une vidéo très entraînante qui date du début des années 2000 sur les lubrifiants Mobil distribués par ExxonMobil.

■ **Un second livre sur Mobil Oil Française**

Devant le succès du livre sur l'histoire de Mobil Oil Française, nous avons décidé de travailler sur un autre ouvrage (peut-être deux) consacré à la publicité chez Mobil (voir comme exemple l'évolution du papier à lettres dans les pages suivantes).

Ce projet dirigé par Jean-Marie Courtès devrait aboutir en fin d'année. Vous serez bien entendu informés en priorité de la disponibilité de ce second bouquin.

■ **Les recours juridiques contre la taxation des « pensions chapeau »**

Après plus de huit ans de démarches, la situation s'est éclaircie avec la décision de la Cour d'appel de Paris en date du 30/11/2020. Les 29 dossiers présentés ont été jugés favorablement pour les intéressés ce qui s'est traduit par un arrêt des prélèvements mensuels effectués par l'IGRS d'Esso.

Pour plus d'informations, contacter Gérard Minsat.

■ **La gestion des « pensions chapeau » change de prestataire**



Depuis le 1er janvier, la société Antex International a été remplacée par SD Worx pour la gestion des retraites supplémentaires versées par l'IGRS du groupe ESSO. Un courrier en date du 24 décembre 2020 a été envoyé à toutes les personnes concernées.

■ **Des réductions d'effectifs impactant les différents sites : Gravenchon, Fos et Nanterre.**

Les sociétés pétrolières ont également été affectées par la pandémie du Covid 19 avec pour conséquence des investissements revus à la baisse de même que les effectifs.

Le groupe ExxonMobil a annoncé, en octobre 2020, outre la fermeture de l'unité de plastique "Vistalon" de Gravenchon, une restructuration générale se traduisant également par des suppressions de postes sur les trois sites.

Un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) est en cours de négociation sur une base de 389 postes supprimés ce qui, en retirant les postes vacants et les reclassements, devrait impacter 323 personnes en termes d'emploi sur les sites des raffineries et du siège. L'objectif annoncé de la Direction est de favoriser au maximum le volontariat afin qu'il n'y ait pas de départs contraints.

■ **L'enfer administratif des Caisses de retraites**

La Cour des Comptes le répète depuis plusieurs années, le calcul de nombreuses pensions est erroné. En 2019 une pension sur sept (soit 14 %) comporte des erreurs et dans deux cas sur trois, l'erreur est en défaveur du retraité, ce qui conduit à un manque à gagner (754 € par an de moyenne).

Ce constat a été relayé par l'émission de télévision « Envoyé spécial » diffusée en janvier dernier, ce qui nous a valu quelques appels.

Lorsque l'erreur est détectée, le retraité se heurte souvent à un mur administratif qui peut durer plusieurs mois avant que l'erreur ne soit corrigée.

Interrogé, un responsable de l'Assurance retraite s'est défendu en précisant qu'en dix ans le nombre de retraités a augmenté de 40 % alors que ses effectifs ont baissé de 14 % ; en conséquence le retraité devrait privilégier internet pour communiquer avec les caisses.

Si vous souhaitez, pour les pensions complémentaires, passer par la voie postale, rappelons la dernière adresse :

Centre de réception Agirc-Arrco
TSA 36661 92621 Gennevilliers Cedex

Le Bureau 3AM

LE MONDE DES RETRAITES

Des informations utiles pour les retraités

Revue de presse n° 29



A propos de retraites :

- **Les retraités français comparés aux retraités européens.**

Les retraités français sont mieux lotis que ceux des autres pays européens et ce pour trois raisons principales : âge de liquidation plus bas, durée de retraite plus longue et niveaux de pension plus élevés ; trois raisons qui expliquent le budget important consacré aux pensions, dans notre pays, avec près de 330 milliards par an en 2019 (soit 14 % du PIB).

Enquête FNAR

- **Les caisses de retraites subissent un lourd déficit.**

Le Conseil d'orientation des retraites (COR) a, en novembre dernier, confirmé l'impact de la crise sanitaire sur la santé des régimes de retraites. La montée du chômage et le report des cotisations ont creusé le déficit estimé à 23,5 milliards en 2020 contre 1 milliard l'année précédente.

Dans ce contexte, le retour à l'équilibre, à législation égale, interviendrait entre 2030 et 2050 !

Pour retrouver l'équilibre de façon plus rapide, le Conseil préconise trois possibilités à mettre en place avant 2030 : le report de l'âge de départ à 64,2 ans, la baisse de la pension moyenne de 3,2 points et l'augmentation des cotisations de 2,1 points.

Notre Temps

- **Le rétablissement de l'équité entre les régimes de retraites.**

Dans ce contexte déficitaire, l'Association Sauvegarde Retraites (constituée essentiellement de retraités du privé) demande la fin des privilèges des régimes spéciaux, et surtout que leurs avantages ne soient plus financés par les impôts de tous les français.

Sauvegarde retraites

- **Le gel des pensions complémentaires.**

Ces pensions auraient dû être revalorisées (en fonction de l'inflation) en novembre dernier. Toutefois l'Insee ayant calculé une inflation proche de zéro, il n'y a pas eu d'augmentation.

Le Monde

- **Le pouvoir d'achat des retraités reste stable en 2020.**

Le niveau des pensions a été maintenu l'an passé et même augmenté pour les petites pensions ; quant aux actifs, ils ont vu, en raison de la crise sanitaire, leurs revenus baisser en moyenne de 5 %.

Pleine Vie

- **Une simplification pour la demande de pension de réversion.**

La lenteur du système était notoire lors d'une demande de pension de réversion par courrier.

Dorénavant la demande de réversion pourra s'effectuer sur Internet et l'intéressé sera en mesure de suivre l'avancée du dossier via son espace en ligne. Accessoirement cette démarche internet permettra de mieux lutter contre la fraude.

Le Figaro

- **Les réserves des caisses de retraites font des envieux.**

La caisse Agirc-Arrco, en raison de sa bonne gestion, dispose d'un fonds de roulement de l'ordre de 60 milliards €. Cette réserve correspondant à environ six (6) mois de prestations. Les pouvoirs publics s'intéressent à cette réserve compte tenu du contexte déficitaire général.



Le Figaro

- **La réforme des retraites suspendue ?**

Cette réforme adoptée en première lecture, au début du printemps, est restée au milieu du gué en raison de la crise sanitaire. A ce jour bien qu'elle soit absolument nécessaire, personne ne souhaite réellement aller plus loin.

Le Point

- **Le taux de pauvreté des retraités.**

Le Conseil d'Orientation des Retraites (COR) fournit un chiffre de pauvreté chez les retraités de 7,6 % soit un taux inférieur à celui des actifs. Un indicateur qui s'expliquerait par la hausse du nombre de retraités cumulant emploi et retraite.

Le Monde

- **Les fonctionnaires hospitaliers partent progressivement plus tard.**

La Caisse des Dépôts a publié en Novembre 2020, une étude sur les mesures qui ont incité les fonctionnaires à repousser l'âge effectif de départ à la retraite. Il s'agissait de mesures incitatives ou contraignantes comme la réévaluation de l'âge d'ouverture des droits. L'étude conclut que les mesures contraignantes ont plus d'effets que les incitations.

Le Point

- **L'Allocation de solidarité aux personnes âgées, encadrée.**

Pour être perçue, cette allocation est soumise à condition de résidence en France et ce de manière stable. Il est rappelé qu'en 2020, cette allocation était au maximum de 903,20 € par mois pour une personne seule et de 1402,22 € pour un couple.

Planet.fr

- **Le rachat de trimestres en question.**

Le rachat de trimestres est une option possible pour partir avant l'âge légal ou pour s'éviter des pénalités. Trois possibilités existent : le rachat des trimestres d'études supérieures, de stage (depuis 2015) ou d'années incomplètes. Ce dispositif, limité à douze (12) trimestres par personne, est considéré comme onéreux ; en revanche chaque rachat est intégralement déductible du revenu brut imposable de l'année en cours.

La Retraite en clair

A propos de santé

- **La télémedecine se développe fortement.**

Favorisé par la crise sanitaire, le nombre de consultations par écran interposé se développe à vive allure ; entre octobre et novembre dernier, le nombre de téléconsultations a doublé par rapport au printemps dernier pour atteindre le nombre de presque deux millions. Actuellement sept médecins sur dix pratiquent la téléconsultation qui est remboursée par la Sécurité Sociale.

D'après les sondages effectués, 90 % des français ont une opinion positive sur l'e-santé

Le Parisien

- **La réforme du "reste à charge zéro" fait des débuts prometteurs.**

Depuis le 1er janvier 2021, les lunettes et prothèses dentaires et auditives peuvent être entièrement remboursées par la Sécurité Sociale et les complémentaires santé. Certains patients restent encore hésitants, alors que les premiers assurés, qui se sont équipés dans le panier "100% santé", sont eux globalement satisfaits, ainsi que les associations de retraités.



Notre Temps

- **Une contribution exceptionnelle demandée aux complémentaires santé.**

Pendant la crise sanitaire, la CNAM a pris en charge la totalité de certaines dépenses de santé dont une partie aurait normalement été à la charge des complémentaires santé. Par une contribution demandée aux complémentaires, la Sécurité Sociale a décidé de récupérer cette "surcharge de dépenses" d'un montant de 1 milliard d'€ pour 2020 et de 0,5 milliard d'€ en 2021.

Planet.fr

- **Les disparités des complémentaires santé.**

Une étude menée par le groupe "Meilleurtaux.com" constate de fortes disparités de prix selon les régions ; ainsi un senior résidant en Moselle paiera, à contrat égal, une prime inférieure de 17 % par rapport à un Parisien. Cette étude constate également une augmentation moyenne des primes de 11 % en 2020, en raison d'un dérapage de leurs charges.

Le Point

- **L'homéopathie n'est plus remboursée par la Sécurité Sociale.**



Décidé en 2020, l'homéopathie n'est plus prise en charge par la Sécurité Sociale. Les mutuelles complémentaires s'interrogent sur une prise en charge éventuelle.

Le Figaro

- **Un congé rémunéré pour les proches aidants.**

Cette nouvelle mesure permet à un salarié de suspendre son activité professionnelle pendant un an maximum, sous certaines conditions, et sans conséquence sur son emploi, pour se consacrer à un parent handicapé ou en perte d'autonomie grave. La Sécurité Sociale a prévu une indemnité journalière non fixée à ce jour.

Notre Temps

- **Un assistant de santé en ligne.**

Fondée par un pharmacien, MyEureka (www.myeureka.eu) est un site gratuit qui permet de gérer sa santé au quotidien. Les différentes fonctionnalités sont : dossier médical en ligne, suivi de vos principales données (poids, pression artérielle, pouls, glycémie, etc.), rappels pour la prise de médicaments.



Pleine Vie

A propos de vie quotidienne et de fiscalité :

- **Un geste fiscal pour les retraités modestes.**

La dernière loi de finances prévoit pour l'impôt sur le revenu 2021, un abattement destiné aux personnes de plus de 65 ans et aux invalides de tout âge.

Avec des revenus inférieurs à 15 340 €, le montant de l'abattement sera de 2 446 € à 4 892 € (pour un foyer de 2 personnes). Pour des revenus compris entre 15 340 et 34 690 €, l'abattement sur les revenus déclarés sera de 1 224 à 2 446 € (pour 1 ou 2 personnes).

Courrier des Retraités

- **Des pensions alimentaires garanties.**

Sur un million de pensions alimentaires, près de 300 000 sont impayées (ou le sont avec retard). Depuis janvier 2021, la Caisse d'allocations familiales (CAF) est autorisée à payer la pension ; la CAF parallèlement pourra prélever le montant de la pension sur le compte bancaire du payeur. Seul document à fournir, la copie du jugement précisant le montant de la pension alimentaire.

- **Un testament annulé pour cause d'Alzheimer.**

Les juges d'une Cour d'appel ont annulé le testament d'un homme atteint de la maladie d'Alzheimer, estimant qu'il n'était pas sain d'esprit ; un jugement qui devrait faire jurisprudence.

Europe 1



Le Particulier

- **Les fraudes à la carte bancaire mal remboursées.**

Selon l'UFC-Que choisir, 30 % des personnes victimes d'une fraude à la carte n'ont pas été remboursés par leur banque malgré les règles en vigueur. Certaines banques invoquent la négligence du consommateur alors que c'est à elles d'apporter les dispositifs de sécurisation de l'achat.

Que Choisir

- **La taxe foncière a progressé trois fois plus vite que l'inflation.**

Sur 10 ans, entre 2009 et 2019, les propriétaires ont constaté, en moyenne, une augmentation de 32 % de cette taxe, soit trois fois plus que l'inflation et trois fois plus vite que les loyers.

Le Particulier

- **Les fausses économies de certains contrats d'électricité.**

Plusieurs études, dont celle de 60 millions de consommateurs, estiment que les consommateurs souscrivant à l'option heures pleines/heures creuses sont financièrement perdants (de l'ordre de 50 € par an). La raison provient du fait, qu'en 2016, EDF a réduit l'écart entre le tarif des heures pleines et celui des heures creuses.

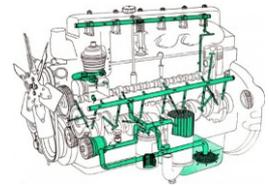
Pleine Vie

Jacky Sampic



NOTRE HISTOIRE

L'aventure de l'huile de base synthétique



- **Le début de la fabrication des PAO 's**

C'était en 1988, déjà... j'eus alors l'honneur et le privilège de prendre en charge la construction de l'unité PAO à N.D. de Gravenchon, de former les opérateurs puis de démarrer fin 89. Ce fut un beau projet et une belle aventure ; réalisés dans les temps impartis et sans dépassement de budget.

Aventure, car cela n'avait rien à voir avec le raffinage ou le pétrole brut. On parle ici de synthèse chimique à partir d'une essence un peu spéciale, le décène 1, dans des réacteurs recouverts intérieurement de verre, et ce, avec un gaz catalytique pernicieux, le BF3 (tri fluorure de Bore), diluant tout à son passage, y compris les tuyaux les plus alliés ... Même le spécialiste Franck Mac Cormick, venu du Texas, ne connaissait pas vraiment la future unité de Gravenchon car les PAO's se faisaient là-bas en batch alors qu'on allait construire une unité fonctionnant en continu. Bref, on était tous des bleus.

Mais revenons sur la nature du PAO produit à Gravenchon. C'est une huile de base, synthétique, servant principalement à la fabrication de Mobil 1 avec ajout d'additifs. C'est pratiquement un produit pur, une seule molécule avec des propriétés lubrifiantes uniques : viscosité plus stable avec la température que celle des huiles minérales, fluide jusqu'à moins 40 °C, quasi incassable à l'usage ... Par comparaison, les huiles dites minérales, extraites du pétrole brut, ont un spectre de milliers de molécules, leur viscosité varie beaucoup avec la température et elles figent entre moins 6 et moins 15 °C, avec de plus, une durée de vie limitée.



J'ai souvenir d'une présentation de Mobil 1 par Mr Lehmann, notre PDG, au milieu des années 70, avant le lancement de Mobil 1 en France. Des résultats exceptionnels avaient été obtenus dans des conditions difficiles, à la fois avec des véhicules corbillards ayant parcouru plus de 100 000 km et sur une flotte de taxis (voir détails des essais ci-dessous).

Le design initial de l'unité avait pour objectif d'atteindre une production de 15 000 tonnes /an. En fait, avec Franck, nous avons fait quelques modifications mineures, par exemple remplacer des tuyaux de ¾ de pouce par des 2 pouces et ce pour une différence de coût quasi négligeable ; ceci a permis de porter la production à 18 500 tonnes en 1990 puis à 45 000 tonnes par an en 1994, soit près de trois fois l'objectif initial. L'unité produit aujourd'hui 80 000 tonnes par an.

Je n'ai pas eu l'opportunité de voir les effets de notre travail. En effet, juste après le démarrage fin 1989, je fus muté à Paris à la NOWA et François Xavier Berrault prit la suite avec succès.

Aujourd'hui, mes anciens collègues, chefs de quart et opérateurs, se rappellent à moi avec diverses photos. Il manque Jean-Pierre Lecomte, Andrieu et Michel Larnicol, en congé ce jour-là.

Pour tous, c'est un souvenir agréable, et nous en sommes tous fiers. Je voudrais ici remercier toute l'équipe, sans oublier les « raffineurs » qui nous ont aidés occasionnellement, notamment Jacques Benoit, directeur de la raffinerie, Jean- Yves Lemeur, Gaston Pruniaux Simon, Jean Régnier. Enfin, je veux ajouter que les PAO's ont donné du prestige et de la compétitivité à la raffinerie de N.D. de Gravenchon, tant au sein de Mobil que vis-à-vis de nos concurrents.

Alain Dupuy



- **Les essais en service sur moteurs de Mobil 1**

Avant la commercialisation de Mobil 1 en février 1977, de longs essais sur véhicules se déroulèrent afin de tester cette nouvelle huile d'un grade de viscosité inhabituel : 5W20 alors qu'à cette époque, le profil des huiles moteurs leader sur le marché, était la « multigradité » maximum type 10W50.

Le cas le plus spectaculaire fut l'essai comparatif sur plusieurs Citroën ID 19 avec quelques kilomètres au compteur ; certains moteurs ont été équipés en huile minérale avec une fréquence de vidange normale et les autres avec Mobil 1 expérimentale, sans vidange mais seulement des appoints.



Sur un cycle d'un an et un peu plus de 100 000 km, les moteurs ont été démontés et examinés comparativement. Résultat : avec Mobil 1, les moteurs étaient presque neufs alors qu'avec l'huile minérale, les moteurs étaient normalement usés et encrassés.

Le responsable de la maintenance, meilleur juge en l'occurrence, n'avait jamais vu un tel niveau de performance et a demandé à poursuivre le test dans l'attente de la commercialisation de Mobil 1.

- **Le développement de l'huile moteur Mobil 1**

Il y eut d'abord un choix stratégique effectué par Mobil Corporation, dans les années 60, avec une orientation vers l'huile de synthèse plutôt que vers des huiles pétrolières hyper raffinées.

L'aventure des PAO en France commence en 1972 avec les premières études menées au Centre de recherche de NDG. A partir de bases américaines ; l'objectif était de formuler une huile moteur de haut de gamme et également d'examiner des possibilités d'applications industrielles.

Dès 1974, MOF commercialisera Mobil SHC, huile moteur à base de PAO. Il faudra attendre encore trois ans pour la mise sur le marché de Mobil 1 avec un grade inhabituel SAE 5W20 ; une huile fluide qui nécessita de longs essais dans des conditions difficiles afin de documenter ses propriétés et également l'obtention des homologations officielles.

La présentation à la presse de Mobil 1 eut lieu, à Septentrion, le 24 février 1977 ; les journalistes rapportèrent ensuite les deux arguments de vente principaux de Mobil 1 : la protection du moteur et l'économie de 5% de carburant ; comme le précisera le slogan affiché dans toutes les stations : "25 km de plus par plein d'essence".

Dans les quinze ans qui suivirent, le niveau de qualité évoluera avec en particulier une nouvelle formule SAE 5W50 commercialisée en février 1992.

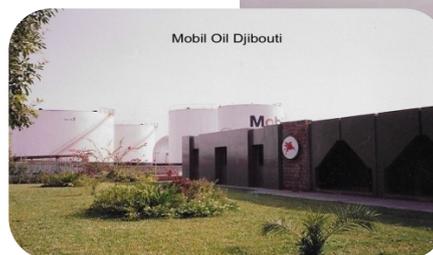
Plus de quarante ans après, Mobil 1 reste l'étendard des lubrifiants d'ExxonMobil ; en novembre dernier le groupe a lancé la garantie moteur qui permet avec l'utilisation de Mobil 1 de prolonger la protection d'un véhicule au-delà de la garantie du constructeur.



Un ancien de Mobil Oil Djibouti nous parle ...



Pour l'Etat Civil je suis **SALAH SALEM SALE** mais suis plus connu sous le nom **SALEH BAGAMAL**.
Je suis né à Djibouti et originaire du Sud-Yémen (Aden)



Mon parcours professionnel.

J'ai été embauché par Mobil Oil Djibouti le 1er juin 1976 comme sondeur et assistant dispatcher.

J'ai exercé de nombreuses fonctions (Assistant Supply local et International, puis Chef de service, Chef du dépôt, cadre au Planning, puis aux Ventes...) toujours à Djibouti.

J'ai fini ma carrière au sein de Mobil Oil Djibouti comme Chef du dépôt aviation ExxonMobil en 2005, puis Chef du dépôt portuaire jusqu'en Février 2007, date du rachat par Total Marketing.

Aujourd'hui, heureux retraité après 44 ans de bons et loyaux services, je me partage entre la France et Djibouti en m'occupant de ma grande famille.

Mes nombreux collègues et amis chez Mobil.

Durant toutes ces longues années au sein de Mobil, j'ai eu la chance de côtoyer de nombreux collègues qui sont devenus également amis comme quelques anciens directeurs de Mobil Oil Djibouti (J.C. Vanson, Jacques Labaune, Yves Coulon, Claude Lanoiselée, Frédéric Dauvergne, Henri Soudan, Adam Alain) ou bien mes interlocuteurs Nowa, Mobil Africa ou Miami avec qui nous avons fait un excellent travail d'équipe et de qui nous avons reçu aides et conseils précieux (Dominique Fieux, Frédéric Deschard, Lionel Choudy, Jean-Louis Mermet, Michel Jourgon, Claude Champigny, Jean-Louis Decatra, Claude Guérin et bien d'autres).

J'ai eu l'occasion de revoir avec grand plaisir la plupart d'entre eux début 2020 lors du déjeuner annuel des anciens Nowa/Africa.

Trois anecdotes particulières :

. 1991, Desert Storm puis 1993, Restore Hope Somalie : les Américains arrivent en force.

Lors des opérations de la guerre du golfe en 1991 puis l'intervention Américano-Onusienne en Somalie en 1993 nous avons dû, sur un préavis très court, alimenter en kérosène la multitude d'avions de l'US Air Force et des Alliés. Djibouti devenait comme Bharein, une importante plateforme intermédiaire militaro-logistique.

De plus nous avons au dépôt un stockage stratégique important de Gas Oil / JP5 pour les

USA.

La demande ayant centuplé, nous avons répondu sur le champ. Nos avitailleurs et les équipes tournaient 24/24 et 7/7 pour souler les C5 Galaxy, C130 Hercules, et autres Boeing 747 transports de troupes et nous avons dû réapprovisionner depuis Yanbu avec plusieurs tankers de kérosène par Mobil Shipping et le Supply.

Pendant pratiquement plus d'un mois, tout le personnel a répondu présent et nous avons eu les félicitations de Nowa, Fairfax et du Pentagone et, cerise sur le gâteau, les honneurs des Magazines Mobil de l'époque.

Le Trading avec la Somalie :

La Somalie est devenue un non pays, détruit par la guerre civile en 1990-1991 et aux mains de clans tribaux. Pour satisfaire les besoins en carburants et lubrifiants et exporter il a fallu inventer, se débrouiller. Camions et transbordements à la frontière, boutres traficotés et équipés avec des vieilles cuves de stations, ou avec des vieux fûts, dignes des aventures de Henri de Monfreid.

Les Somalis payaient en cash en US dollars dans des grands sacs en plastique de supermarché, les liasses de billets de 50 USD enveloppées dans du papier journal. Il fallait se dépêcher d'aller à la banque faire vérifier pour éviter les faux billets avant départ du boutre. Certains boutres ont fait naufrage pour le plus grand plaisir des populations locales qui ont récupéré des fûts Mobil le long de la côte Nord de la Somalie (Somaliland aujourd'hui).

La fin de Mobil Oil Djibouti.

Suite à la vente de Mobil à Total Marketing, j'ai supervisé en 2006 et 2007 la dépollution et la désinstallation du dépôt portuaire ainsi que les postes de chargement. Mon dernier travail a été la supervision du démontage des Pégases et panneaux Mobil. Je suis alors parti à la retraite.

NOTRE HISTOIRE

La jolie colonie de vacances

Dans le cadre de ses œuvres sociales, Mobil Oil Française avait acquis en 1953, un important domaine au Viseney dans le Jura, pour accueillir les enfants du personnel, en colonie de vacances d'été et ce pendant presque deux décennies.

La colonie du Viseney.

Situé à 25 km de Dole (39), près de Poligny, ce domaine de six hectares comportait un château du XVIème, avec blason ainsi que de grandes dépendances.

En général, la colonie accueillait 140 à 150 enfants de 6 à 13 ans, par session de 25 jours et ce sur une période allant de début juillet à mi-septembre. En 1955, exceptionnellement, quatre séjours furent organisés entre le 28 juin et le 29 septembre pour un total de 560 enfants, un record.

En 1963, on dénombrait, sur la saison, 435 colons, avec une demande supérieure puisqu'il avait fallu reverser des enfants dans d'autres colonies (Oyonnax, Vosges).

L'établissement était géré par des intendants, habitants à l'année, au début Mme et Mr Rivet, remplacés après dix ans de service, par Mme et Mr Cardin.

Les sessions étaient placées sous l'autorité d'une des assistantes sociales venant des trois établissements : Mme Pontramier, Dartencet et Bizien. A l'arrivée de chaque session des groupes de 8 à 11 enfants étaient formés auxquels un moniteur ou monitrice était affecté.



Les multiples activités de la colonie.

L'essentiel des activités s'effectuait à l'intérieur du domaine avec toutefois quelques excursions ; Il s'agissait d'activités d'éveil et culturelles comme le travail de la terre et du plâtre, la réalisation de planches d'insectes et d'herbiers, la pratique du dessin et de la peinture, le travail du rotin et du raphia, la confection de cerfs-volants, l'examen de la géographie et des coutumes locales et l'apprentissage de chants.

Dans l'annexe principale se déroulaient les veillées et les séances de cinéma.

Les garçons se souviennent du terrain de foot situé en partie haute de la propriété.

Deux événements venaient animer la session, la kermesse et la fête costumée.

En 1957, par exemple, la journée costumée avait pour thème "Les provinces françaises";

en 1965, le sujet choisi était «la Révolution française», ce qui, dans tous les cas, entraînaient des travaux de confection de décors et de costumes.

On trouve dans les Mobil Gazette une dernière trace de colonie au Viseney pendant l'été 1969 mais d'après un témoignage, il aurait accueilli des enfants jusqu'en 1971.

La colonie du Viseney a fait le bonheur de milliers d'enfant ; certains, devenus adultes ont fait le crochet par le Jura pour revoir le château et se replonger dans leurs souvenirs d'enfance.

Dans la prochaine Gazette, nous vous ferons partager quelques souvenirs de colons.

N'hésitez pas à nous écrire...

Jacky Sampic

Notre Histoire, Quelques curiosités du siècle dernier



■ **Quel est le rapport entre l'architecte Eliot Noyes et Mobil ?**

Dans les années 60, cet américain imagina des stations-service originales avec des bâtiments en brique et des canopées circulaires au-dessus de pompes rondes en métal inoxydable. Ces nouvelles stations au design moderne furent mises en place en France dans les années 70. Dans sa biographie Eliot Noyes (1910-1977) précise qu'il a été influencé dans son travail par l'architecte français Le Corbusier et par les recherches du mouvement allemand Bauhaus.

Mobil Gazette

■ **Madagascar, la Solima et le Zébu**

La Solima (Société nationale des pétroles) a collaboré de nombreuses années avec Mobil Oil Française, ce qui a permis à de nombreux collaborateurs de se rendre sur la grande île. Certains se sont intéressés à la vie locale en soutenant une association caritative, la Zébu Overseas Board qui, via le micro financement, permet à un malgache d'acquérir un zébu, un animal très utile qui produit du lait et effectue des tâches agricoles. En 2003, Claude Guérin est devenu ainsi l'un des copropriétaires d'une zébuterie répondant au doux nom de Zipéotte.

Transmis par Claude Guérin

■ **Mobil sur le tournage du film "Paris brûle-t-il ?"**

Ce film de René Clément, sorti en 1966, fut tourné en France, avec une distribution exceptionnelle. Mobil fut le fournisseur unique en carburants et lubrifiants afin d'approvisionner les quelque cinquante chars et engins blindés réquisitionnés pour la reconstitution historique ; des livraisons effectuées sur Paris et au camp de Satory (78) où les décors avaient été construits.

Mobil Gazette

■ **Le procédé de raffinage TCC fut inventé par un français.**

L'unité de craquage catalytique (TCC) permet de transformer, sous l'action de la chaleur, des coupes pétrolières lourdes en essences. En 1922, Eugene Houdry (1892-1962) a découvert que l'argile pouvait convertir l'huile en essences et que l'activité du catalyseur pouvait être restaurée.

La Vacuum Oil Company acheta la licence de Houdry en 1930 et l'invita à poursuivre ses recherches à Paulsboro (New-Jersey). En 1942, cette même raffinerie fit fonctionner une unité pilote et un an plus tard, une unité industrielle démarra à Beaumont (Texas).

Mobil Gazette

■ **Le premier pétrolier de la CIP fut acheté par la Marine nationale**

En 1909, la CIP, l'ancêtre de Mobil Oil Française, décida la construction d'un pétrolier. La commande fut passée aux Chantiers de Normandie à Grand-Quevilly (76). Livré en mai 1910, baptisé Radioléine, ce pétrolier de 5 200 tonnes fut facturé 600 000 francs à la CIP.

Après cinq mois d'exploitation, il fut racheté en octobre 1910 par la Marine nationale pour 900 000 francs. Baptisé Rhône, il sera torpillé en décembre 1940.

Avec le bénéfice, la CIP commanda le Radioléine II qui fut livré en juin 1912. Réquisitionné par la Marine nationale en 1914, il fut torpillé par un sous-marin allemand en 1917, mais non coulé. Il sera réparé et naviguera jusqu'en 1925.

Claude Lanoiselée

■ **La lubrification des moteurs d'avions Airbus**

Fort de son expérience chez Boeing, Mobil a proposé, dès 1986, l'huile Mobil Jet Oil II lors de la certification de l'Airbus A320 (premier avion livré en mai 1988). L'article rappelait qu'à l'époque Mobil Jet Oil II, huile synthétique fabriquée aux Etats-Unis, représentait 40 % du marché mondial des huiles pour réacteurs dans les transports aériens.

Mobil Gazette

L'INDUSTRIE PETROLIERE

Le saviez-vous ?

Dans une précédente Gazette était évoqué les débuts du pétrole industriel aux USA et son influence sur la chasse à la baleine. Nous poursuivons par une série d'anecdotes historiques :

Déjà, sous Louis XV, on s'intéressait au pétrole

En 1734, eurent lieu des essais de distillation de pétrole brut récolté sur le site d'un vieux gisement naturel, appelé la " fontaine de poix " situé a Pechelbronn, au nord de l'Alsace. Onze ans plus tard, le roi Louis XV autorisait la vente des " graisses, huiles et autres marchandises " extraites de la " mine d'asphalte " provenant de ce même site.

Le pétrole et la photographie

Le "bitume de Judée" recueilli au bord de la mer Morte fut l'élément déterminant qui a permis vers 1826 à Nicéphore Niepce de fabriquer des photographies. En effet, cet inventeur eut l'idée d'enduire des plaques d'étain avec ce bitume pour équiper son fameux daguerréotype. Ce fut l'ancêtre de la pellicule photographique.

L'huile de roche comme médicament

Un Américain de Pennsylvanie, Samuel Kier était producteur de saumure ; en 1847, il entreprit des forages et constata que la saumure extraite était polluée par un liquide noirâtre et odorant.

Il fit rapidement le rapprochement avec une huile médicinale vendue par un apothicaire pour soigner la tuberculose de sa femme. Il décida, alors de vendre ce pétrole en bouteilles d'un quart de litre avec une publicité assurant que ce remède permettait de lutter contre les maladies de foie, les bronchites, la goutte....

La première raffinerie de pétrole européenne

En Roumanie à Ploiesti, s'est ouverte, en 1857, la première usine importante de raffinage de pétrole.

L'année suivante, un millier de lanternes, alimentées par du pétrole léger venant de cette raffinerie, éclairaient les rues de Bucarest.

L'année zéro de l'industrie pétrolière américaine

Un faux colonel de l'armée du nom d'Edwin Drake, après des mois d'efforts, parvint le 27 août 1859, à faire jaillir du pétrole d'un forage à 21 mètres de profondeur. Ce puits était situé sur une petite île, au milieu d'un affluent de la rivière Allegreny, rebaptisée Oil Creek, en Pennsylvanie ; il produisit, dans les premiers mois, de l'ordre de 3000 litres de pétrole brut par jour.

Le système était rudimentaire avec un derrick en bois supportant un système de forage à percussion qui enfonçait une lourde pièce de métal dans le sol.

Dans les semaines qui suivirent, dans les alentours, les derricks poussèrent comme des champignons.

Ce fut la ruée vers l'or noir

Sur les champs pétrolifères, des pancartes condamnaient à mort les fumeurs

Comme précisé ci dessus les derricks étaient en bois et le bois était également utilisé comme combustible ; de plus le forage libérait du méthane, un gaz hautement inflammable.

Devant la multiplication des incendies et des accidents, les propriétaires des puits prirent des mesures drastiques en interdisant de fumer dans les zones de forage et dans les raffineries. Des panneaux furent alors plantés avec la mention " les fumeurs seront abattus".

NOTRE HISTOIRE

A travers le papier à lettres

Quatre papiers à lettres différents avec de haut en bas 1912, 1928, 1940, 1941 qui nous racontent toute une histoire depuis une période d'expansion des territoires. Puis le nom de la Vacuum s'efface devant celui du produit... « Mobiloil » et ses « Gargoyles ». Le Pégase n'est pas présent puisque nous sommes avant la guerre et que les carburants et en particulier le Super Carburant Pégase sont vendus par une autre société, la CIP. Enfin, tout en bas la période de guerre avec le retour au noir et blanc...



LA VIE APRES MOBIL

La vie associative et le jeu de carte



Jean Guertault a été salarié de Mobil pendant un quart de siècle, de 1973 à 1998, puis a travaillé dans la banque jusqu'en 2003. A sa libération professionnelle, notre collègue a rejoint le bureau de l'Association des Anciens comme trésorier, poste qu'il occupe encore aujourd'hui. Parallèlement, il pratique activement un jeu de cartes appelé 'bridge'.

- **Un résumé de mon parcours professionnel**

Après des études informatiques à Marseille et un court passage au ministère de l'équipement, je rejoins Mobil en 1973 pour une carrière d'informaticien sédentaire d'abord comme analyste, puis responsable d'applications, chef de projet, responsable des opérations informatiques en lien avec le site européen de Maidstone. Je terminerai par un retour aux projets pour assurer, dans un premier temps, la migration de nos systèmes vers le progiciel SAP puis vers le système informatique BP à la mise en place de la joint-venture.

- **Pourquoi La pratique du Bridge ?**

C'est en mai 68, en campus universitaire, que j'ai eu l'opportunité de m'asseoir pour la première fois à une table de bridge. L'expérience a été concluante au point de vouloir m'investir un peu plus. Mais l'entrée dans la vie professionnelle et familiale a eu, très rapidement, raison de cette période initiatique. La page professionnelle tournée c'est très naturellement que le bridge a refait surface et que j'ai poussé la porte d'un club.

Le bridge est une activité qui fait une large place à la réflexion et à la stratégie et offre la possibilité d'en mesurer sa propre aptitude.

Au bridge, deux paires sont opposées (Nord-Sud vs Est-Ouest). Chaque joueur reçoit 13 cartes et

chaque paire va s'efforcer de trouver le nombre maximal de levées (plis) qu'elle peut réaliser (en définissant un atout ou non) Une première phase de communication avec le partenaire se fait au travers d'un système d'enchères codifié permettant d'évaluer la force des mains en présence et de traduire celle-ci en un nombre de levées à réaliser (contrat s'échelonnant de 7 à la totalité des levées soit 13, communément appelé grand chelem).

La deuxième phase, le jeu proprement dit, consiste à faire communiquer le jeu du déclarant avec celui du 'mort' (son partenaire - dont le jeu est étalé sur la table) afin d'atteindre l'objectif. Bien évidemment, la ligne adverse n'aura de cesse d'essayer de vous faire chuter ! Si vous réalisez votre contrat vous marquerez dans votre camp mais en cas d'échec le camp adverse réclamera son dû. Pendant la phase de jeu, les cartes sont simplement présentées et chacun repose devant lui sa carte dans le sens de la ligne qui a remporté la levée. Cette façon de procéder permet en fin de donne de remettre chaque jeu dans un étui comportant les quatre points cardinaux et de faire jouer cette même donne à toutes les tables. Cette organisation permet de comparer les solutions apportées aux donnes proposées, d'évaluer votre performance et d'effectuer un classement. Un tournoi compte généralement 24 donnes, à raison

de 7/8mn par donne, votre après-midi est donc largement occupée.

Au fil du temps, le côté loisir s'est doublé d'une activité de gestion puisque, président du club de bridge de Conflans-Ste-Honorine depuis plusieurs années, je dois gérer un certain nombre de dossiers tels ceux du recrutement, de la formation, des compétitions, de la trésorerie, de l'animation, des liaisons avec la mairie, avec la FFB... bref, je n'ai pas le temps de m'ennuyer mais l'important n'est-il pas de pratiquer un loisir dans une ambiance conviviale ? Il me reste toutefois un peu de temps pour le cinéma, de longues balades parisiennes avec mon épouse et voyager à travers le monde...un de mes grands plaisirs !

- **Le choix de la vie associative**

L'association des Anciens de Mobil m'a sollicité, en 2003, pour prendre le poste de trésorier, mon prédécesseur partant se mettre au vert dans les Landes.

Le poste de trésorier est essentiel à toute organisation qui reçoit des fonds. Outre la comptabilité, les tâches sont variées : remise en banque des chèques d'adhésion (avec Catherine Bougis), actualisation du fichier des adhérents, mailings d'informations en tous genres, de courriers préparés par les correspondants pour des manifestations régionales, de relance d'adhésion... réponse à des questions diverses de la part de nos adhérents.

LA VIE APRES MOBIL

La Voile, une passion de toujours



Jean Paul Le Gallo a été employé chez Mobil Oil Française de 1975 à 1996, puis chez BP dans le cadre de la fusion des activités en Europe jusqu'en juillet 2001 (plan de départ anticipé) soit en 26 ans de carrière, une dizaine de jobs et des rencontres nombreuses et variées.

Nous l'avons rencontré après son départ pour évoquer sa passion nautique.

Q – Comment es tu venu à la navigation de plaisance et quel a été ton parcours ?

R - En 2001, quelques mois avant mon départ, j'ai fait l'acquisition d'un Gibsea 43 pieds (environ 13 mètres) dans le cadre de la création d'une flotte de location de voiliers en Martinique. Un dispositif de location gérance sur 66 mois avec un certain nombre de semaines de location gratuites et un retour à une pleine jouissance au bout du contrat m'a permis d'acquérir ce voilier sans avoir à y consacrer une mise de fonds trop importante, et cette option s'est révélée très bénéfique.

Tout d'abord, j'ai pu le convoyer de La Rochelle aux Antilles pour le voyage inaugural à l'automne 2001 ; ensuite j'ai pu naviguer gratuitement dans l'arc Antillais pendant des dizaines de semaines entre 2001 et 2007, et cerise sur le gâteau, retraverser l'Atlantique en 2003 dans le sens Antilles/Métropole, également en 2005 dans les deux sens, et pour terminer en 2007 de Martinique en Méditerranée.



Q - Un panorama de ta navigation en tant que "voileux"

Depuis maintenant treize ans, nous naviguons en méditerranée, avec des hivernages multiples en Tunisie à Hammamet, en Turquie à Marmaris, en Grèce à Messolonghi et Leros, en Croatie à Kremik, en Italie à Vieste (Pouilles-côte Adriatique), en Sicile à Licata et en Sardaigne à Santa Térésa di Gallura.

Je cumule à ce jour, 283 semaines de navigation depuis l'origine.

Exceptionnellement en 2020 nous n'avons pas navigué pour les raisons que tout le monde connaît et notre précieux voilier est resté au ponton dans sa Marina sur l'île de Leros dans le Dodécannèse, en face de la côte turque et de Bodrum, mais ce n'est que partie remise. Dans quelques mois, nous espérons bien reprendre nos pérégrinations et aventures nautiques.

Au cours de ces années de navigation, quelques moments rares, forts, voire très forts :

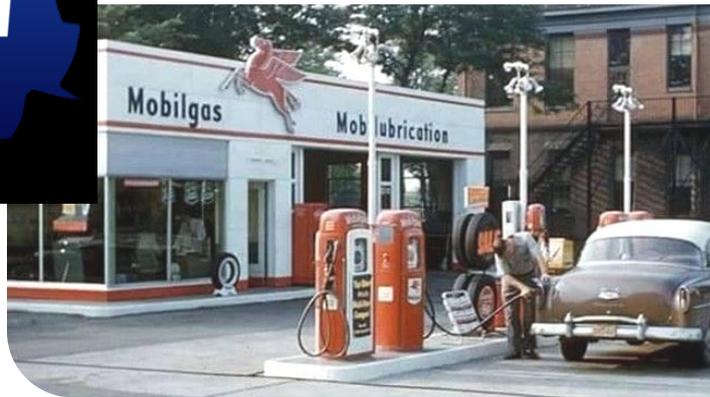
- Une tempête de sept jours en plein atlantique en 2003,
- Un « near-miss » (quasi-collision) avec un cargo en Atlantique en 2005,
- Des orages terribles en Croatie et à Corfou,
- Des escales fabuleuses : Venise, Istanbul, Athènes, Capri, Naples, Catane, Ibiza,
- Des mouillages exceptionnels : Stromboli, Gramvoussa en Crète, Fethiye en Turquie
- Des passages historiques : Canal de Corinthe, Dardanelles et Bosphore, Canal d'Eubée et Chalkis en Grèce, détroit de Messine entre Charybde et Scylla,



J'ai déjà décrit notre aventure de la Transat inaugurale de 2001 dans Mobil Gazette il y a quelques années, et je me ferai un plaisir de vous faire partager d'autres navigations dans de prochaines éditions de la revue.



LA VIE APRES MOBIL Le site des collectionneurs



Jean-Luc Vinet a démarré en 1984, à Lyon au Marketing Industrie, puis est passé à l'Informatique, aux Fuels avant de poursuivre sa carrière à l'étranger durant une quinzaine d'années ; son dernier poste concernait l'environnement des sites industriels Mobil abandonnés dans le monde. La nostalgie aidant, notre collègue a créé un site pour collectionneurs.

- **Comment est venue l'idée de créer ce site ?**

A mes heures perdues, épinglé par une sciatique pendant le confinement de mars, je fouinais sur des sites web autour de motos ou autos de collection quand je suis tombé sur un groupe Facebook "The Esso Collector", rempli de photos et archives relatives à la Standard Oil et ses innombrables branches mortes avant la fusion avec Mobil.

J'ai alors contacté l'administrateur américain de ce groupe en lui demandant si je pouvais piquer son idée et lancer un groupe Facebook éponyme "The Mobil Collector".

Il était ravi de l'initiative, et nous avons convenu d'administrer ensemble ce groupe.

- **Quel est le contenu du site ?**

Ce site est destiné aux curieux et à ceux qui veulent se plonger dans l'histoire de notre compagnie, c'est l'occasion de voir des stations d'il y a 50 ou 100 ans, des bidons Gargoyle, des cartes routières, des actions Socony, des pneus Mobil, des camions étranges, des objets divers...

On y découvre d'innombrables sous-marques de Mobil dont je n'avais jamais entendu parler.

On y rencontre aussi des fous furieux qui ont accumulé des collections d'objets Mobil qui occupent des salles entières. Il y en a même un qui a reconstruit dans son parc une station-service complète des années 50.

Quelques-uns de nos amis français y exhibent aussi leurs trouvailles, même si l'on n'a pas encore trouvé de

psychopathe français qui ait construit une raffinerie 1920 dans sa cour.



- **Comment accéder au site "The Mobil Collector" ?**

Malheureusement, il faut être inscrit sur Facebook pour accéder à ce site. Tapez "the Mobil Collector" dans l'outil de recherche et vous tomberez dessus. Lancez la demande "joindre le groupe" et mon ami des US ou moi-même vous inscrirons immédiatement. A nous deux, on couvre à peu près le fuseau 24/24 !

N'hésitez pas ensuite à publier vos pièces "collector", pour peu qu'elles puissent intéresser une audience internationale.

PETROLE ET ENERGIES

Actualités janvier 2021 Prix du pétrole

Le baril de Brent qui était resté entre 40 et 45 \$/bbl pendant l'été, est redescendu à 37 \$/bbl fin octobre avant de remonter régulièrement pour atteindre 57 \$/bbl le 13 janvier 2021.



Nouvelles d' **ExxonMobil**

ExxonMobil a annoncé le 30 septembre 2020 qu'il allait développer le champ offshore de Payara en Guyana pour produire 220 kb/j en 2024. C'est le troisième projet sur le block Stabroek dont les réserves sont estimées à plus de 8 milliards de barils et dont la production totale sera de plus de 750 kb/j en 2026 à partir de 5 barges FPSO.

ExxonMobil a annoncé le 30 octobre une perte de 680 M\$ au troisième trimestre 2020 contre un gain de 3,17 G\$ en 2019 avec cependant une amélioration de 400 M\$ par rapport au second trimestre due à une reprise de la demande. Sur les neuf premiers mois la perte est de 2,37 G\$ contre un gain de 8,65 G\$ en 2019. Les réductions de coûts, annoncées en mars 2020 pour s'adapter aux impacts de la pandémie, sont progressivement atteintes. Il est prévu de réduire les investissements de 2020 de 33 à 23 G\$. Les frais opératoires sont prévus être réduits de 15%.

A cet effet, ExxonMobil va réduire son personnel de 1 900 personnes aux USA, principalement au siège de Houston, avec des programmes de départs volontaires ou contraints. Des programmes de départs volontaires a été annoncé au Canada (300 positions) et en Australie. En Europe, la compagnie va supprimer 1 600 postes d'ici à fin 2021 sur des effectifs de 14 000 personnes. Parmi ces suppressions, 190 à 240 postes « sur des fonctions supports » sont concernés en France sur les sites de Gravenchon, Fos et au siège. « Un plan de sauvegarde de l'emploi est mis en place avec l'objectif d'éviter les départs contraints, en s'appuyant sur des départs volontaires ou des anticipations de fin de carrière » a annoncé la compagnie le 5 octobre. ExxonMobil a, par ailleurs, acté la fermeture de l'unité « Vistalon » du site de Gravenchon, spécialisée dans le caoutchouc synthétique principalement destiné à l'industrie automobile. L'arrêt définitif est prévu d'ici le deuxième trimestre 2021 avec la suppression de 109 postes.



En novembre, **ExxonMobil** a commandé deux hélicoptères H145 d'Airbus pour soutenir les opérations du projet de GNL en Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG LGN). Ce contrat est le premier passé par ExxonMobil auprès d'Airbus Helicopters et constitue la première commande de l'O&G pour le nouveau H145 à 5 pales dans la région Asie-Pacifique.

ExxonMobil a annoncé le 14 décembre qu'elle prévoyait des réductions supplémentaires de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les prochains cinq ans, en ligne avec les accords de Paris. Il s'agit, en 2025 par rapport à 2016, de réduire les émissions de GES liées à la production d'O&G de 30 %, les émissions de méthane et les torches de 40 à 50 %. Les réductions prévues pour la fin 2020 de 15 % d'émissions de méthane et de 25 % de torches par rapport à 2016, seront réalisées.

ExxonMobil et **Global Thermostat** vont étendre leur collaboration pour passer à grande échelle la technologie de capture de CO₂ directement dans l'atmosphère.

En Patagonie chilienne, les nombreux déchets de cordage de pêche ont pu être recyclés grâce à l'utilisation de Vistamaxx™. Ce polymère rend les deux constituants des cordages (polypropylène et dérivé du polyéthylène) compatibles et recyclables.

Le chantier de test de dépollution de l'ancienne raffinerie **ExxonMobil** de Frontignan va utiliser un dispositif nouveau et spécialement conçu pour garantir le minimum de nuisances, grâce à une tente gonflable de 100m x 30 m qui a la faculté de pouvoir se déplacer, sur la zone des 11 hectares, sans être démontée. Trois ans de travaux financés en intégralité par le groupe. Objectif de l'opération : extraire les terres polluées, traiter une partie sur place selon le principe des biopiles (système de dépollution assuré par des bactéries), et transférer les plus polluées vers un centre de traitement spécialisé.

Après avoir atteint son maximum en avril 2014, à 102,41 \$, l'action **ExxonMobil** est tombée à 31,45 \$ le 23 mars 2020 au début de la pandémie. Après être remontée à 54,74 \$ en juin 2020, elle est retombée avec la seconde vague de la COVID-19 à 31,57 \$ fin octobre. Elle est remontée depuis pour atteindre les 50 \$ le 14 janvier 2021.

Le 2 février 2021, **ExxonMobil** a annoncé une perte de 20,1 G\$ au quatrième trimestre 2020, due à une dépréciation d'actifs de 20,2 G\$ (principalement des réserves de gaz sec aux Etats-Unis, au Canada et en Argentine). Sur l'année la perte s'élève à 22,4 G\$ contre un gain de 14,4 G\$ en 2019. Les frais opératoires ont été réduits de 15 % dont 3 G\$ structurels, et les dépenses en capital se sont élevées à 21,4 G\$ contre 31,1 G\$ en 2019.

Nouvelles de la profession



Total prévoit de transformer sa raffinerie de Grandpuits en une plateforme zéro pétrole à l'horizon 2024. Avec un investissement de 500 M€, la plateforme s'articulera autour de quatre activités : production de biocarburants principalement pour l'aérien, production de bioplastiques, recyclage de plastiques et exploitation de deux centrales solaires photovoltaïques.



Total et **Engie** ont signé un accord de coopération pour concevoir, développer, construire et exploiter le projet Masshyla, le plus grand site de production d'hydrogène renouvelable de France à Châteauneuf-les-Martigues en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur. Situé au cœur de la bioraffinerie de Total à La Mède et alimenté par des fermes solaires d'une capacité globale de plus de 100 MW, l'électrolyseur de 40 MW produira 5 tonnes d'hydrogène vert par jour répondant aux besoins du processus de production de biocarburants de la bioraffinerie, évitant 15 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an. Les deux partenaires visent un début de construction des installations en 2022, en vue d'une production en 2024.



Total a remporté en novembre 2020 l'appel d'offres de la Mairie de Paris portant sur la modernisation et l'extension du parc de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques, installées dans la capitale. Cette concession de services couvre la fourniture, l'installation et l'exploitation technique et commerciale du réseau de bornes publiques pour 10 ans. Ce nouveau réseau, qui regroupe celui de Béliob' -dont il reprend le nom- et l'ancien réseau Autolib', comprendra à terme environ 2 300 points de recharge.



Le 7 décembre 2020, **Air Liquide** a entamé la production d'hydrogène vert de son électrolyseur par membrane à échange de protons (PEM), le plus puissant du monde avec 8,5 t/j de production, installé sur son site de Bécancour (Canada).



TechnipFMC a annoncé jeudi 7 janvier la reprise du processus de scission de son activité d'ingénierie de grands projets, Technip Energies, lancé au second semestre 2019. Cette scission avait été interrompue en mars 2020 par l'arrivée de la crise sanitaire impactant lourdement les marchés financiers.

Les autres énergies



Après le lancement d'un tokamak chinois début décembre 2020 et en attendant l'achèvement du réacteur international ITER, en France, les équipes du tokamak KSTAR, en Corée du Sud, viennent d'annoncer qu'elles avaient battu un record. Leur « soleil artificiel » a réussi à maintenir une température de 100 millions de degrés durant 20 secondes. Encore insuffisant pour envisager une production d'énergie à court terme, mais très prometteur.



EDF planche sur les quatre sites où implanter ces six éventuels nouveaux réacteurs nucléaires : Gravelines, Bugey ou Tricastin et Penly.

La nouvelle étude conjointe de l'AIE et de l'OCDE sur les coûts actualisés de l'énergie (LCOE) démontre que le nucléaire est l'énergie la plus compétitive. Elle plaide pour le prolongement de la durée de vie des réacteurs. Dans le cadre de contenir le réchauffement climatique, le nucléaire s'affirme comme une source d'énergie incontournable. Les Etats-Unis ont décidé de prolonger l'exploitation de 88 réacteurs jusqu'à 60 ans et de 4 réacteurs jusqu'à 80 ans. L'Agence de Sécurité Nucléaire (ASN) a lancé en France une consultation sur la prolongation de 16 des 32 réacteurs de 900 MW.

Jean German

Pétrole et énergie : L'arrêt de la centrale de Fessenheim

L'arrêt du réacteur nucléaire n°1 de Fessenheim le 22 février 2020 et l'arrêt du réacteur n°2 le 30 juin 2020 s'effectuent en même temps que le démarrage le 30 mai 2020 de la centrale au charbon de Datteln en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, d'une puissance de 1 100 MW. Ainsi la perte de cette production d'électricité propre (6 g CO₂/kWh) va être, de facto, compensée par la production d'électricité générant 1060 g CO₂/kWh ⁽¹⁾ soit 175 fois plus polluante en termes de gaz à effet de serre. La fermeture de Fessenheim entrainera des émissions additionnelles de l'ordre de 10 millions de tonnes de CO₂ par an. D'ailleurs, face aux menaces de pénuries, la secrétaire d'Etat Emmanuelle Wargon a annoncé le 13 janvier 2020 que la centrale à charbon (1200 MW) de Cordemais (Loire-Atlantique) continuera à fonctionner jusqu'en 2024 voire 2026 et que la date de fermeture en 2022 de celle de Gardanne (Bouches-du-Rhône) de 600 MW n'a pas encore été fixée ⁽²⁾ ⁽³⁾. Le 23 octobre 2020, le journal de 20 heures de TF1 a confirmé que les centrales au charbon étaient en service pour compenser la fermeture de Fessenheim et éviter une pénurie d'électricité voire qu'il faudra en importer d'Allemagne, issue de leur nouvelle centrale à charbon. Et le 7 janvier 2021, RTE a demandé aux Français de réduire leur consommation pour éviter un risque de coupure.



Ce sacrifice d'une centrale nucléaire en parfait état de marche est issue de l'accord entre le parti socialiste et le parti EELV de fin 2011 en préparation des élections présidentielles et législatives de 2012 : « fermeture progressive de 24 réacteurs » et « arrêt immédiat de Fessenheim ». EDF a lié un moment l'arrêt de Fessenheim au démarrage de l'EPR de Flamanville. Mais en 2018, suite au retard de ce dernier, Emmanuel Macron décide de fermer Fessenheim avant 2022. C'est finalement 2020 qui est choisi afin d'éviter « une quatrième visite décennale du premier réacteur de la centrale » ⁽⁴⁾.

Par rapport aux émissions de 6 g CO₂/kWh du nucléaire, le cycle éolien émet 14 grammes, le photovoltaïque 55 grammes ⁽¹⁾, à quoi il faut ajouter 50 à 200 g CO₂ par kWh stocké dans des batteries et restitué ⁽⁵⁾. On ne peut donc qu'être abasourdi de lire sur le site du gouvernement que fermer Fessenheim « vise à faire du Haut-Rhin un territoire de référence à l'échelle européenne en matière d'économie bas carbone » ⁽⁴⁾ ou lire que fermer Fessenheim est une conséquence logique du souhait de « décarboner l'économie » ⁽⁶⁾. Le respect de la biodiversité dépend essentiellement de la préservation des habitats. Or le nucléaire occupe 500 fois moins d'espace au sol pour produire la même quantité d'électricité que le photovoltaïque, sans compter son caractère intermittent ⁽⁵⁾. La production de Fessenheim, 12 TWh, environ 2 % de la production française, était équivalente à celle de l'ensemble des panneaux solaires installés en France et équivalente au tiers de la production éolienne de 2019 ⁽⁶⁾. Pour éventuellement remplacer la centrale de Fessenheim par une production éolienne, sachant qu'une éolienne a un facteur de charge de 21 % ⁽⁷⁾, a une emprise au sol brut de 2 000 m² mais une emprise volumique de 20 000 m² ⁽⁸⁾, il faudrait 3 260 éoliennes de 2 MW occupant 6 520 hectares soit 62 fois la superficie de la centrale de Fessenheim (106 hectares) et supposer que les productions intermittentes sont stockées pour les rendre disponibles en continu.

Jean GERMAN

Sources :

- (1) : ADEME – bilans GES – www.bilans-ges-ademe.fr
- (2) : La Tribune -12/01/2020
- (3) : Philippe François – IFRAP – 07/07/2020
- (4) : www.ecologie-solidaire.gouv.fr/fermeture-centrale-fessenheim
- (5) : J.M. Jancovici – Marianne – 08/03/2020
- (6) : Elisabeth Borne au journal Le Monde
- (7) : Bilans RTE – rte-France.com
- (8) : www.greenandgreatagain.com

Pétrole et énergies :

Les débuts de la distribution et du raffinage

Le commerce des produits pétroliers en France commence en 1861 lorsqu'une goélette à voiles, venant de Philadelphie, débarque au Havre les premiers fûts en bois remplis de pétrole lampant, une qualité destinée à l'éclairage. Il s'agissait du début d'une grande aventure technique et humaine.

C'était il y a 160 ans et la distribution des produits pétroliers commençait en France. On notera qu'à l'époque les raffineurs américains distillaient le brut pour récupérer le lampant à 75 % et jetaient le résidu considéré comme "inutilisable et dangereux".

Une taxe, en 1864, viendra frapper les importations de produits pétroliers, ce qui changera la donne en incitant les industriels à distiller eux-mêmes le pétrole, le plus souvent importé de Roumanie.

Citons également le gisement alsacien de Pechelbronn qui, dès 1874, augmenta sa production de brut et fournissait des huiles obtenues par distillation.

• Du commerce à la naissance d'une industrie

Parmi les pionniers de la distillation, on citera les familles suivantes :

- **Fenaille, Chatillon et Despreaux** qui produisit du pétrole lampant de marque Saxoléine.
- **Alexandre Deutsch** de la Meurthe fabriquait à Pantin, un lampant au nom de Luciline.
- **Paix**, implantée près de Douai, distribuait son produit de marque Fidés.

Parmi les autres marques du marché, on trouvait Oriflamme, Stella, Cristal, Étendard ...

En 1871 on comptait, déjà, vingt-trois raffineries sur notre territoire.

La naissance de l'automobile, vers 1885, va booster cette jeune industrie qui se réorientera progressivement vers la production d'essence. Au début du siècle dernier, le brut raffiné produisait 40 % d'essence et seulement 5 % de pétrole d'éclairage.

Comme mentionné dans le livre, *Histoire de Mobil en France*, l'essence était livrée aux petits commerces surtout en bidons de 5 litres et ce par dix dans des caisses en bois ; des bidons scellés par l'administration de façon à prélever les taxes d'Etat.

• De l'influence des lois de 1903.

Comme souvent dans notre pays, la pression fiscale détermine les choix industriels ; la très forte pression fiscale exercée entre 1903 et 1908 va progressivement tuer le raffinage français qui sera remplacé par l'importation de produits finis.

Les premières pompes à essence apparaîtront avant la première guerre mondiale, essentiellement chez les industriels possédant des flottes de véhicules. Puis,

devant la demande, elles se multiplieront sur tout le territoire ; en 1928, on dénombrait près de 5000 pompes sur tout le territoire.

Entre temps la guerre aura mis en évidence notre forte dépendance vis à vis des Etats-Unis quant à l'approvisionnement en produits pétroliers.

• L'après première guerre.

Entre 1918 et 1928, les grandes sociétés étrangères rachèteront les petites firmes françaises :

- **la Standard Oil** qui possédait la Vacuum fondera la Standard.
- **l'Anglo Persian Oil** détenue par le gouvernement britannique (future BP).
- **la Royal Dutch** (deviendra Shell).
- **la Compagnie américaine Sinclair** fusionnera avec la CIP et formera avec la Vacuum, Mobil France.

En 1924, le gouvernement français créera la Cie française des pétroles (future Total) afin de gérer la part des pétroles irakiens reçue au titre des dommages de guerre.

Les principaux acteurs du paysage pétrolier, tel que nous l'avons connu, étaient alors en place pour investir, se développer et ce, sur plusieurs décennies.

Jacky Sampic

Source : Route Nostalgie



La Bibliothèque Humaniste de Sélestat

Curiosités Régionales

Cette bibliothèque de la ville de Sélestat (67), entre Strasbourg et Colmar, est un trésor de la Renaissance et vaut le détour, surtout depuis sa récente rénovation.

Créée en 1452 par un don, elle s'est installée ensuite dans une ancienne halle aux blés puis a été restaurée et agrandie en 2014 et bénéficie de la distinction " Mémoire du monde de l'Unesco". Alain Lepage a imaginé un dialogue de présentation avec les trois principaux personnages à l'origine de ce magnifique lieu.

• Qui êtes-vous Johannes Von Westhuss ?

Je suis le recteur de l'église paroissiale de Sélestat, ville libre du Saint Empire Germanique. Actuellement un esprit nouveau souffle sur l'Europe et notre ville à mi-chemin entre les grands centres intellectuels de l'Italie et des Pays Bas, joue un rôle clé dans la diffusion des nouvelles idées.

Notre école latine est une des plus réputées du Saint Empire Germanique. C'est pourquoi en 1452, j'ai décidé de donner à la Paroisse de Sélestat, ma bibliothèque personnelle riche d'environ 160 volumes manuscrits et imprimés selon la toute nouvelle invention de Gutenberg.

- Beatus Rhenanus (1486-1547), à 60 ans, votre notoriété n'est plus à faire. Pouvez-vous nous parler des moments importants de votre vie ?**

Après mes études à l'Ecole Latine de Sélestat, j'ai obtenu le grade de Bachelier à l'Université de Paris et j'ai travaillé comme correcteur, puis imprimeur et éditeur pour de grands imprimeurs européens du moment. J'ai écrit et publié des volumes traitant de la philosophie « humaniste ».

Notre philosophie place l'homme et les valeurs humaines au-dessus de toutes autres valeurs. Elle tire ses méthodes et sa philosophie de l'étude des textes antiques (Homère, Socrate ...) et tente de se distinguer

de la pensée religieuse du Moyen Age. J'ai eu la chance de côtoyer les éminents intellectuels de mon époque et en particulier Erasme de Rotterdam, un ami fidèle.

Au cours de ma vie, je suis fier d'avoir rassemblé un nombre impressionnant de volumes manuscrits et imprimés (435 volumes dont 41 manuscrits) et de documents divers relatifs aux idées humanistes de mon époque. Je souhaite à ma mort (1547) faire don à Sélestat de la totalité de ces documents qui enrichiront considérablement la bibliothèque de Johannes Von Westthus.

- Rudy Riciotti, vous avez été l'architecte du Mucem de Marseille, quelles ont été vos motivations pour la rénovation de la bibliothèque de Sélestat ?**

Construire un bâtiment moderne et relier celui-ci à l'ancien bâtiment " la halle aux blés " de style néo roman représentait un challenge. En 2018, après quatre années de travaux et le doublement de la surface, nous bénéficions d'un « écrin » digne de ce musée qui possède des manuscrits médiévaux et imprimés du XIV et XVème siècles et dont les collections se sont enrichies tout au long du XIX et XXème siècles.

Alain Lepage



Le Havre et son port

Après nous avoir fait découvrir la ville du Havre sous l'angle historique, la responsable régionale Christiane Boivin nous présente son port, élément essentiel de son économie.

Rappelons que la démarche première de François 1er, en 1517, était la construction d'un port fortifié à usage militaire qualifié de Havre de Grâce ...



Le port du Havre à travers les siècles

- En 1664, fondée par Colbert, la Compagnie des Indes Orientales établit des services de lignes régulières avec Madagascar, l'Inde, et l'Extrême Orient.
- A partir de 1717, le commerce avec les Antilles sera à l'origine de la prospérité du Havre.
- 1779, La Fayette part du Havre pour soutenir les insurgés américains dans leur lutte pour l'indépendance.
- 1784, première ligne régulière de navires postaux avec les Etats Unis.
- 1831, création d'une ligne de paquebots vers New-York. La prospérité du Havre sera pour longtemps liée à l'essor de l'économie américaine.
- 1847, achèvement de la ligne de chemin de fer Paris - Le Havre qui fait du port la tête de ligne des voyages au long cours pour les émigrants et le service postal franco-américain.
- 1864, ouverture le 15 juin, par la Compagnie Générale Transatlantique, de la ligne le

Havre - New York. Le transport des passagers devient l'activité prépondérante du port.

- Pendant plus d'un siècle, son histoire va se confondre avec celles des grands paquebots de ligne, dont le Normandie, le Liberté et bien sûr le France.
- 1920, création de la Compagnie Industrielle Maritime (CIM). La CIM gère aujourd'hui pas moins de 40 % des importations françaises de pétrole brut.
- 1925, naissance officielle du Port Autonome du Havre ; un régime d'autonomie confie à l'établissement public la gestion des services portuaires, auparavant assurés par l'Etat.
- 1961, 150 000 personnes accueillent au Havre, le paquebot France, qui a quitté deux jours plus tôt, les chantiers de St Nazaire.
- 1988, en avril, le 1er porte-conteneur de plus de 4 000 conteneurs fait escale au Havre.
- 2006, inauguration de Port 2000 : aménagement dans l'estuaire de 4,2 km de quais pouvant recevoir les plus grands porte-conteneurs du monde.

En 2017, le Havre célébra les 500 ans de sa fondation. Le port du Havre aujourd'hui, c'est :

- le premier port français pour le commerce extérieur et les

trafics de conteneurs ;

- le premier port français pour l'approvisionnement énergétique ;
- la première plate-forme française pour l'import/export de véhicules neufs ;
- le 1er port mondial pour les vins et spiritueux ;
- la connexion avec plus de 600 ports sur les cinq continents, 75 lignes maritimes régulières ;
- plus de 6 000 escales/an : porte-conteneurs, ferries, navires rouliers, paquebots. - 35 km de quais au total, une zone industrielle portuaire de plus de 100 km², 1 200 établissements sur la ZIP, représentant 31 000 emplois.

Christiane Boivin



Il peut paraître curieux de parler de désertification médicale alors que le nombre des médecins en exercice n'a jamais été aussi élevé et pourtant le manque de généralistes est une réalité et pas uniquement dans des zones retirées ...

▪ Le nombre de médecins libéraux en question

La France se classe au sixième rang en Europe en nombre de médecins par habitant. En réalité la désertification médicale concerne surtout la médecine libérale et les généralistes même si certaines spécialités ne sont pas suffisamment pourvues.

La mauvaise répartition des médecins sur le territoire provient du fait que le médecin libéral est entièrement libre de s'installer où il veut. Ainsi, Paris intra-muros dispose de peu de généralistes car de nombreux médecins pratiquent un exercice particulier (homéopathie, acupuncture, etc.) et n'exercent pas la médecine générale traditionnelle.



▪ Les causes de la désertification sont multiples

• **La politique d'aménagement du territoire :**

Les jeunes médecins refusent le plus souvent de s'implanter dans des zones déjà désertifiées tant par les services publics que par les commerces de première nécessité.

• **Le phénomène sociétal :**

Les jeunes médecins ne veulent plus travailler 50 heures par semaine comme le faisaient leurs aînés. De plus, le conjoint étant fréquemment diplômé, la réticence à migrer en zone rurale se trouve renforcée.

• **Les complications administratives :**

Le médecin généraliste consacre un temps important à la paperasse, une situation qui incite les jeunes médecins à s'orienter vers le salariat plutôt que vers l'activité libérale.

• **Une insécurité en forte hausse :**

Il est constaté de plus en plus d'agressions de médecins soit verbales soit physiques suite à des refus d'arrêts de travail ou de demandes de prescriptions injustifiées.

▪ Les solutions mises en avant par le corps médical

- Former les médecins avec des stages plus adaptés et plus précoces.
- Favoriser l'exercice pluri-professionnel en maisons médicales.
- Faciliter le cumul activité / retraite ou l'exercice mixte (salaire et libéral).

▪ Les propositions des Pouvoirs publics

- Le développement de la télé-médecine est une réponse à la désertification. Le système mis en place depuis plusieurs mois fonctionne et est reconnu par la Sécurité sociale.
- L'augmentation du nombre d'étudiants (Numerus Clausus), décidée récemment, est une bonne chose mais n'aura des effets que dans huit ans à partir de 2021.
- La mise en place de maisons médicales facilite l'installation de plusieurs types de soignants dans des conditions optimales.

Ces mesures amélioreront la situation mais ne seront pas suffisantes car beaucoup de généralistes sont âgés de plus de 50 ans. Il faudrait, en conséquence, des contraintes plus fortes pour inciter les médecins à s'installer dans les zones désertifiées qui, rappelons-le, ne sont pas uniquement situées en milieu rural.

Jacky Sampic



Idees de lecture pour tous



<p>Roman policier M Le bord de l'abime, Bernard Minier</p>		<p>L'action se déroule à Hong-Kong et met en scène une société chinoise qui développe des produits liés à l'intelligence artificielle. L'héroïne, une jeune française, spécialiste dans ce domaine rejoint cette société et est rapidement confrontée à des événements inquiétants. Outre l'intrigue, remarquablement menée, l'intérêt du roman réside dans la découverte de cette technologie et met en lumière ses mauvaises utilisations potentielles.</p>
<p>Roman l'anomalie, Hervé le Tellier</p>		<p>Hervé Le Tellier imagine un événement irréel au cours d'un vol aérien, qui conduit les passagers à rencontrer leurs clones âgés de trois mois de moins. Le destin de quelques-uns d'entre eux a bien changé et leur permet de faire le point sur leur vie. Si on parvient à mettre à part l'in vraisemblance de la situation qui impose une gymnastique de l'esprit, on peut constater comment la vie peut changer en si peu de temps...</p>
<p>Histoire 1453-1559 Les renaissances</p>		<p>Ce qui vient à l'esprit en priorité quand on évoque cette période est la production architecturale. Les auteurs analysent en plus les évolutions dans les autres domaines affectant le royaume de France : l'économie, la société, le pouvoir, la religion (la réforme), la culture (le projet humaniste).</p>
<p>Roman historique L'été des quatre Rois, Camille Pascal</p>		<p>L'auteur raconte sous forme d'un reportage agréable et passionnant la révolution de 1830 avec son changement de roi (à défaut de dynastie), déclenchée par quelques malheureuses ordonnances. Le lecteur suit avec intérêt, voire impatience, pendant ces quelques semaines les principaux acteurs : famille royale, peuple de Paris, politiciens et fine fleur de la littérature avec quelques noms connus : Talleyrand, Lafayette, Thiers, Hugo, Chateaubriand, Stendhal, Vigny...</p>
<p>Histoire 1559-1629 Les guerres de religion</p>		<p>L'auteur couvre cet autre grand moment de notre histoire où la politique et la religion n'ont pas fait bon ménage. Malgré Catherine de Médicis, et probablement en raison de la faiblesse des rois, le royaume de France s'est divisé et la période a été sanglante. Pour réviser ou approfondir nos souvenirs de notre histoire...</p>
<p>Roman politique 1984, Georges Orwell</p>		<p>Paru en 1948, ce roman vient d'être admis par les britanniques parmi les meilleurs romans anglais de tous les temps. L'auteur décrit la vie sous le régime 'Big Brother' poussé à l'extrême. Il raconte la vie en 1984 d'un britannique, Winston, qui se pose des questions sur le régime politique et devient ainsi une menace pour le 'parti'. Sans aucun doute inspiré par le nazisme et le stalinisme, le roman aborde les thèmes de guerre, paix, vérité, amour, liberté, connaissance, classes sociales... Le terme 'big brother' a fait son chemin depuis (Peut se lire en anglais...)</p>
<p>Policier Sœurs, Bernard Minier</p>		<p>Un auteur de romans policiers à succès trouve sa femme assassinée. Il se trouve que le commissaire Servaz, lors de sa première enquête 25 ans plus tôt, avait été en contact avec cet auteur au sujet du meurtre de deux jeunes filles mis en scène selon un de ses romans. Les rebondissements de l'enquête nous mènent dans le monde des fans d'auteurs et de leurs relations avec eux. Bien entendu, le dénouement est inattendu...</p>
<p>Roman policier historique Codex 632, JR Dos Santos</p>		<p>L'auteur portugais exploite les incertitudes historiques relatives à l'origine et à la vie de Christophe Colomb : les documents d'origine n'existant plus et l'utilisation de fausses informations à des fins politiques n'étant pas nouvelle, il bâtit une intrigue utilisant les techniques de codifications de texte et l'utilisation de la kabbalistique. Il faut accepter de ne pas comprendre tous les détails relatifs à ces dernières (c'est peut-être volontaire) et profiter de la passionnante leçon d'histoire et du voyage. Et s'il avait raison, du moins partiellement, l'Histoire officielle est-elle fiable ?</p>

Une sélection effectuée par Alain Valadier

Paul Bocuse et le restaurant de L'Abbaye

L'an passé , le nouveau responsable de la région Rhone-Alpes, Didier Jacquot, avait programmé la visite du musée de l'automobile de Rochetaillée, suivie d' un déjeuner chez Bocuse ; un programme annulé pour raisons sanitaires, mais les origines de ce grand cuisinier méritent d'être contées.

Dès 1765, l'ancêtre de Paul Bocuse, meunier à Collonges au Mont d'Or (69), avait pour femme une excellente cuisinière qui régalaient les paysans venus décharger leur blé au moulin. Ce dernier fût démolit en 1840 lors de la construction de la fameuse ligne P.L.M (Paris Lyon Marseille) tracée sur le terrain situé en bordure de Saône, à quelques mètres de l'actuel Restaurant Paul Bocuse. La famille expropriée acquit alors à quelques pas de là une ferme en bordure de Saône, qui appartenait auparavant aux moines de l'île Barbe. Les générations se succèdent et en 1921, le grand-père de Paul Bocuse, Joseph marié à Marie décide subitement de vendre murs et fonds et nom du premier restaurant familial des bords de Saône nommé alors « Restaurant BOCUSE ».

Le père de Paul Bocuse, Georges, se marie peu après en 1925 avec Irma Roulier, fille des restaurateurs de « L'HOTEL DU PONT DE COLLONGES » (actuellement le restaurant Paul Bocuse), et de leur union naquit Paul Bocuse le 11 février 1926.

Georges Bocuse fait déjà parler de lui par sa cuisine, mais du fait que son père ait vendu murs et nom du premier restaurant de la famille, il ne peut malheureusement pas rebaptiser son restaurant à son nom. La confusion est alors grande avec le repreneur de l'affaire de Joseph et Marie, qui lui conservait le nom de l'établissement « Restaurant BOCUSE » sur l'actuel emplacement de l'Abbaye de Collonges.

Il faudra attendre que Paul Bocuse, après un long parcours professionnel, obtienne son titre de Meilleur Ouvrier de France en 1961 sa troisième étoile au guide Michelin en 1965, réussisse à racheter murs et fonds de l'ancien restaurant de ses grands-parents, et récupère son nom.

L'ancien restaurant de ses grands-parents est rebaptisé l'Abbaye de Collonges en mémoire des moines de l'île Barbe ; l'hôtel du Pont entre temps devenu Auberge du Pont de Collonges peut enfin porter le nom de la famille Bocuse, qui exploitait le lieu depuis presque cinquante ans.

L'Abbaye est alors consacrée à l'activité de banquets et de mariages, autour de sa passion et collection d'orgues Limonaire. Les nouveaux espaces créés sont alors agencés autour de cette collection unique de limonaires. Il expose d'ailleurs le plus majestueux d'entre eux dans la salle principale de l'Abbaye : " la salle du Grand Limonaire ", avec un « Gaudin » correspondant à 115 musiciens, un modèle unique au monde.

Didier Jacquot



Une pièce unique au monde...



Orgue mécanique Limonaire - Gaudin - 1900

Orgue mécanique Limonaire - Gaudin - 1900

Ce modèle équivaut à un orchestre de 110 musiciens et se compose de :

- 103 touches
- 20 registres automatiques
- 23 automates
- 840 tuyaux
- 80 trompettes
- 2 grosses caisses
- 2 tambours
- 2 cymbales
- 2 castagnettes
- 1 xylophone
- 1 métallophone

Les constructeurs automobiles

Les coupés européens des 50's et 60's



Pas si facile de choisir une marque européenne d'automobile ; les constructeurs légendaires sont pléthore. Je suis déchiré entre les Anglais, les Italiens qui remportent tous les trophées des 50's et les Français pour qui j'ai déjà donné. Je vote donc cette fois pour un constructeur légendaire allemand et une auto cuisinée à la sauce italienne, comprendra qui poursuivra la lecture de cet article.

Ferdinand Anton Ernst Porsche est né en 1909, il est plus connu sous le pseudonyme de **Ferry Porsche**. Personnalité emblématique de l'industrie automobile, il est le fils de **Ferdinand Porsche**, avec qui il créa le bureau d'étude Porsche dès 1931. Ensemble, ils collaborèrent aux études pour Auto Union (futur Audi) et déposèrent quelques brevets mémorables.

Ferry prend la direction de la marque début 1950 après la disparition de son père et c'est cette période qui nous intéresse aujourd'hui.

La première Porsche de série :

Un moteur 4 cylindres à plat (Flat twin) à refroidissement à air, ainsi que le bruit caractéristique du moteur VW est ce qui caractérise le mieux les modèles de l'ère Ferry.



Cette Technique est incarnée chez Porsche par l'**iconique 356**, unique sujet de cet article. La recette de l'aboutissement si rapide de l'étude de la 356 est d'abord de ressortir les plans du projet 114 de 1935 (Photo de gauche) basé sur la KdF (VW) et réalisé par Ferdinand Porsche, ensuite,

comme tous les autres en Europe, rechercher la facilité en utilisant des pièces de série chez un partenaire. Chacun chez soi pour l'instant, Ferry se tourne donc vers Volkswagen pour concevoir dès 1948 la **première 356**, équipé du 1100 cc de 35 hp et diverses pièces de la Volkswagen Coccinelle. On n'en voit pas tous les jours sur le périphérique ; alors si vous croisez une Porsche avec le pare-brise séparé en deux côtés, c'est elle. Prenez votre temps pour l'admirer , c'est sans doute un bijou d'une valeur d'environ 300 000 €.

Après diverses modifications mineures, en 1956, ce premier modèle est remplacé par la 356 A qui est disponible en plusieurs motorisations de 1300cc à 1600cc allant de 44hp à 100hp pour la 1500 GS Carrera. Trois carrosseries sont proposées Coupé, Cabriolet et Speeder. C'est le modèle de la consécration en termes de qualité et de design, surtout sur le marché américain. En France on a encore un peu de mal. Cette version est la plus recherchée par les collectionneurs.

La 356 A poursuit son évolution au cours des 50's, au gré des nouveaux modèles et des succès en compétition. La société prend son essor et passe de la petite usine de montage de Gmünd



en Autriche à la véritable industrialisation à l'usine de Stuttgart. Quel chemin parcouru pour devenir l'un des premiers fabricants de voitures de sport ! Les performances de la 356 augmentent, la qualité ainsi que la réputation s'améliorent. Pour capter le marché export, on multiplie le nombre de modèles spéciaux série et GT. Fin 50, le patron pense que la voiture s'est embourgeoisée, sans doute le régime allemand « Bier und Kartoffeln » trop de poids et manque d'aérodynamisme.

Pour briller dans la catégorie GT, une cure de jouvence s'impose. C'est à cette époque que Ferry se tourne vers, comment dire, ses pires ou meilleurs concurrents en compétition, j'ai nommé les italiens, les maîtres du bitume en GT. Après quelques tentatives, c'est **Carlo Abarth**, représentant de la marque pour l'Italie, le plus Germanophone des Italiens qui est retenu. En effet Carlo est de mère autrichienne et de père italien et entièrement bilingue. C'est un magicien capable de sortir les 100 chevaux au litre dont rêvent tous les constructeurs de l'époque. Il est bien connu chez Porsche, il a même épousé la secrétaire d'Anton Piëch, le beau-frère de Ferry.

Jouant sur la réglementation GT, **Abarth** fait étudier une nouvelle carrosserie aluminium plus profilée afin de perdre les 5% de poids autorisés et gagner en aérodynamisme. La **356/B Carrera GTL « Abarth »** est née, le 1.6 litre est conservé, il passera de 115hp à 128 et puis 135. Porsche commandera 20 voitures. Malgré les succès en courses aux 24 heures du Mans et aux 1 000 km de Nürburgring, ils ne commanderont jamais les 20 suivantes. Officiellement pour cause de retard de livraison, je dirais « off the record » ; ont-ils suffisamment appris de Carlo ? Malgré mes recherches, je n'ai pas trouvé de prix actuel pour ce modèle ; je pense qu'il n'a pas de réelle limite pour les collectionneurs fortunés.



Carlo Abarth qui s'est taillé une solide réputation, retourne travailler pour d'autres constructeurs italiens dont Fiat ; pendant que, au gré des versions, la 356 poursuit sa glorieuse existence jusqu'en 1963 où l'ultime 356 C 2 litres sera remplacée par la toute nouvelle et non moins emblématique 911. Le rêve de Ferry Porsche continue pour se hisser au premier rang mondial des constructeurs de voitures de sport, rang encore tenu aujourd'hui.

Impossible de clore ce chapitre sans parler de la **Porsche 550 Spyder 1500 cc.** Ce modèle mythique, inspiré de la 356, ne fut produit qu'à 90 exemplaires entre 1953 et 1956. Conçu pour la piste, il restera le premier modèle Porsche de course. Pas vraiment fait pour la villégiature, il fut rendu célèbre aux yeux du grand public lors de l'accident de James Dean sur une route de Californie en septembre 1955.

Denis Chauveau

Nos
lecteurs
nous
écrivent...



Certains de nos adhérents ont, pendant les confinements, lu plus que de coutume et certaines ont même pris la plume. C'est le cas de *Nicole Minhonnac* qui nous a fait parvenir deux nouvelles

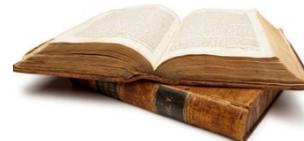
OSMOSE

Dans le matin, elle court. Elle court... vite, sans un regard vers la mer, sans apercevoir le frémissement des branches au-dessus de sa tête. Non, elle court les yeux fixés droit devant. Allure déliée, belle foulée, bonne cadence, on voit que c'est son rituel.

Sportive... incontestablement. Elle ne court pas seule, non, son ami l'accompagne et la devance. Il la devance de quelques dizaines de centimètres. Sauf par forte pluie, ils s'adonnent à l'exercice.

Je les aperçois souvent partir vers le port ; sa courte queue de cheval se balance, gauche-

droite, gauche-droite, sa visière blanche couvre le haut de sa frange, elle est déterminée, vigoureuse ; tout en la précédant, il suit... il suit le rythme. Quelque temps après, je les retrouve, ils repassent, elle a conservé sa foulée et son chrono. Suivant le temps, la température, il est protégé, bien couvert, enveloppé même... car, allongé, lui est en fauteuil roulant... elle le pousse en courant, ils semblent unis, c'est leur moment. Ils n'attirent pas la compassion, non je le perçois ils n'apprécieraient pas, de l'empathie peut-être mais le matin, à ma fenêtre le sentiment qui m'étreint c'est l'émotion forcée par mon admiration.



L'AMI DU SOIR

Bien longtemps que lesdites tables de nuit ne servent plus à entreposer les pots de chambre ! Elles sont d'ailleurs devenues tout simplement *un chevet*. Bienheureux celui qui de nos jours y empile des livres, compagnons qui procurent les petits bonheurs du soir : aller au lit et retrouver des amis qui nous attendent, enfermés là, entre les feuilles, prêts à vous narrer leur histoire. Une histoire que bien à regret au vu de l'heure avancée nous avons abandonnée la veille en refermant les pages, sans oublier d'en marquer l'arrêt.

Impatience non feinte, chaque soir la gestuelle est un rite, nous nous installons, bien calés sur un oreiller de préférence relevé, nous attrapons si besoin notre paire de lunettes ; fébrilement nos doigts cherchent la marque, ouvrent le livre, avides nous dévorons avec impatience une suite convoitée.

Qu'ils soient historiques, d'aventures, biographiques, ou tout simplement romans sortis de l'imaginaire, leurs héros nous habitent, nous les côtoyons et vivons avec eux, parfois à leur place. Nous relevons avec délice les mots, la syntaxe, nous acquiesçons ou au contraire nous contestons, certaines phrases

embuent les yeux ou tirent un sourire mélancolique selon l'esprit, le discernement du moment, ou c'est un rire, un étonnement, une frayeur. Bref, voilà comment un auteur via ses personnages peut devenir notre complice pendant quelques centaines de pages ou plus. Complice tendre, amical ou... dans l'adversité. Peu importe, rares sont les livres qui nous laissent indifférents. Notre mémoire conservera leur trace, quelle qu'elle soit : j'ai détesté, j'ai aimé.

Les livres nous absorbent pendant la lecture mais pas seulement. Ils alimentent nos conversations, nous discutons de leur intérêt et le débat peut devenir plus acéré si le désaccord s'en mêle, ou pire si nous n'avons pas tous compris, ou seulement ressenti, la même chose.

Il ne s'agit pas de s'arrêter à j'ai bien aimé et toi ? car alors jamais nous ne saurons le pourquoi de l'aimé ou du mal-aimé ! Alors : creusons, expliquons, bataillons...

En tout état de cause, lisons, encore une façon d'oublier le temps et ses méfaits, une évasion spirituelle qui permet de patienter avant de retrouver nos balades dont l'ennemi Covid nous prive en ce printemps.

INFORMATIONS PRATIQUES :

Comment financer des obsèques

Quelques conseils sur la souscription d'un contrat obsèques où beaucoup d'excès sont signalés ainsi que la possibilité, peu connue, d'un financement des obsèques par la MIP.

● L'assurance obsèques

L'assurance obsèques est un contrat qui permet de prévoir ses obsèques et d'anticiper son financement. Il consiste souvent en des versements périodiques constitutifs d'un capital destiné à couvrir ces dépenses.

Il existe plusieurs possibilités de souscription :

- auprès d'une compagnie d'assurance (ou d'une banque) qui versera le capital convenu à une personne désignée (un proche) à charge pour celle-ci d'assumer les frais d'obsèques.
- auprès d'une compagnie de pompes funèbres qui sera le bénéficiaire, le contrat est dit « en prévision d'obsèques ». Ce contrat assure le financement en fonction des modalités des funérailles.

Il est possible de combiner les deux formules à travers une « convention obsèques » en plaçant directement un capital. Toutefois, des conditions suspensives sont parfois stipulées (durée minimum de l'investissement/placement etc.).

Avant de contracter, il est conseillé de demander une **simulation** sur le coût estimé et d'évaluer ainsi au regard des frais d'obsèques. Cela permet de voir s'il n'est pas préférable d'alimenter un livret d'épargne assorti d'une disposition testamentaire.

Le gendarme de la banque et des assurances a signalé, fin 2020, les insuffisances en matière d'information sur les caractéristiques des contrats et sur leur coût pénalisant pour les clients.

● Le financement par la MIP option plus ou option plus/2

Lorsqu'un adhérent à la MIP (depuis plus de 2 ans) décède, ses ayants-droits peuvent, dans certains cas, demander une participation aux frais d'obsèques.

Dans la grille des prestations MIP, dans le poste DIVERS (2^e page, 2^e partie, 4^e ligne) : prestation libellée "Participation aux frais d'obsèques" : MIP Base = 0 €, MIP Plus/2 = 700 €, MIP Plus = 1 400 €.

- 6 - lorsque la participation « frais d'obsèques » est couverte par le contrat collectif souscrit à la MIP
- 7 - dans la limite des frais réels et sur présentation des justificatifs. La cotisation est incluse dans la cotisation globale de chaque garantie.

Un délai de carence de deux ans est applicable sur cette prestation (en d'autres termes, si vous avez pris une adhésion à la MIP le 1^{er} janvier 2021, il ne faut pas que vous décédiez avant le 1^{er} janvier 2023 pour que vos héritiers puissent réclamer une aide à la MIP).

Cette prestation est bien une **participation** aux frais d'obsèques et nécessitera une facture acquittée avec un reste à charge pour être versée. Cette prestation est indissociable de la garantie PLUS/2 ou PLUS et son coût est inclus dans la cotisation de la garantie.

Exemples :

A : Vous n'avez pas d'assurance décès prise chez un assureur ou à votre banque ; vos héritiers se rapprochent de la MIP pour demander une aide.

B : Vous avez souscrit une assurance ; le montant de cette assurance à verser aux héritiers s'élève à 3 000 € (sachant que des obsèques « ordinaires » [sans transport de corps], en 2020, coûtent en moyenne 4 500 €,) le montant à payer par vos héritiers s'élèvera à 4 500 – 3 000 = 1 500 €

Vous pourrez demander une aide à la MIP.

C : Votre assurance vous couvre à hauteur de 6 000 € ; elle vire ce montant sur le compte des héritiers, mais vous ne pourrez pas obtenir quoi que ce soit de la MIP.

INFORMATIONS PRATIQUES : A propos de contrat et abonnement

Lors du confinement, j'ai passé en revue un certain nombre de contrats du quotidien qui nous lient, quelquefois au-delà de notre décès. Quelques observations et conseils :



- **Le contrat téléphonique Free**

Un contrat bon marché (2 € par mois) pour une ligne téléphonique, et même gratuit si vous prenez une box. Mais si vous voulez faire cesser votre abonnement ... il faut une bonne raison et en cas de décès, un certificat de décès envoyé par vos descendants ; et ça va prendre ... des semaines voire des mois, avant l'interruption de l'abonnement !

- **Le contrat de télévision Canal +**

Il ne peut être stoppé par vos descendants qu'à la date anniversaire de sa signature. Et il faudra aller rendre la box chez un partenaire qui peut se trouver à plus de 50 km de votre domicile ...

- **Le contrat de gestion de votre compte bancaire**

Ce contrat est souvent facturé par les banques classiques alors qu'il est gratuit chez la plupart des banques en ligne (Fortuneo, Boursorama, Bforbank, ING, Monabanq, N26).

Pourquoi changer de banque ? parce que les grandes banques avec leurs agences qui ont pignon sur rue ne sont pas là pour rendre service mais pour s'enrichir, ce que je ne conteste pas, mais à condition de nous aider.

Un exemple : un jeune fonctionnaire a demandé un crédit immobilier en juin dernier et il a fallu deux mois pour que le contrat « ficelé » par le conseiller revienne approuvé du siège.

La banque en ligne (Bforbank) sur laquelle le fonctionnaire avait mis ses économies (assurance vie) a mis plus de 15 jours pour débloquer les sommes ... Demander un prêt à deux mois du mois d'août, c'est prendre des risques ! et quand vous demandez à votre agence que vous côtoyez depuis 45 ans où en est votre dossier, sans aucune honte ni pudeur, il vous est répondu : mais Monsieur, nous sommes au mois d'août, et puis le coronavirus nous fait perdre du temps ... !

- **Les contrats d'assurance habitation et/ou voiture**

Ils doivent être revus régulièrement et ne pas hésiter à discuter en cas de refus après sinistre.

Un exemple : à la campagne, un artisan a laissé sa voiture pendant le confinement dans son garage. Au courant du mois de mai, il veut sortir sa voiture et s'aperçoit que des rongeurs ont mangé durites et fils électriques. Il fait faire un devis par son garagiste : 1 600 € ! Heureusement, il est assuré « tous risques ». Son assureur, contacté avant les travaux, lui répond qu'il regrette mais que ces dégâts ne sont pas pris en compte ... L'artisan a donné trois jours à son assureur pour trouver une solution intelligente ; résultat : 1200 € pris en charge par l'assurance ...

Agréable surprise : après le confinement, certaines mutuelles, la MAIF par exemple, a remboursé une partie de la prime en raison de la baisse des sinistres pendant deux mois. N'hésitez pas à questionner votre assureur qui le plus souvent a augmenté ses tarifs de 3 à 5 %.

- **Le contrat avec les pompes funèbres...**

Avez-vous compté le nombre de porteurs qui transportent le cercueil à la sortie de la chambre funéraire jusqu'à l'église ou vers le cimetière : en général quatre. Pourquoi y a-t-il six poignées qui bien sûr vous sont facturées ?

Avez-vous demandé (comme je l'ai fait) un cercueil en carton ? On m'a répondu que ces cercueils ne sont pas agréés en France ? Faux, ce type de cercueil est homologué par l'AFNOR. On devine les raisons mercantiles de la position des Pompes funèbres. Je conseille aux Pompes funèbres de se mettre en relation avec un distributeur.

Dominique Fieux



C'est l'histoire d'un poulet qui ...

Une scène de la vie courante peut être interprétée différemment selon la personnalité de chacun. C'est à ce petit jeu que nous vous convions. La scène est la suivante : un poulet est au bord d'une route puis il la traverse. La question est : pourquoi le poulet a-t-il traversé la route ?

- **René DESCARTES** : Pour aller de l'autre côté.
- **PLATON** : Pour son bien. De l'autre côté est le Vrai.
- **ARISTOTE** : C'est la nature du poulet que de traverser les routes.
- **Karl MARX** : C'était historiquement et socialement inévitable.
- **HIPPOCRATE** : c'est en raison d'un excès de sécrétion de son pancréas.
- **Martin LUTHER KING** : J'ai la vision d'un monde où tous les poulets seraient libres de traverser la route sans avoir à justifier leur acte.
- **MOÏSE** : Et Dieu descendit du paradis et Il dit au poulet : " Tu dois traverser la route". Et le poulet traversa la route et Dieu vit que cela était bon.
- **Donald TRUMP** : Le poulet n'a pas traversé la route, je répète, le poulet n'a JAMAIS traversé la route
- **Sigmund FREUD** : Le fait que vous vous préoccupez du fait que le poulet ait traversé la route révèle votre fort sentiment d'insécurité sexuelle latente.
- **Bill GATES** : Nous venons justement de mettre au point le nouveau Poulet « Office 2020 » qui ne se contentera pas seulement de faire traverser les routes à vos poulets, mais couvrera aussi leurs œufs, les classera par taille, etc.
- **GALILEE** : Et pourtant, il traverse.
- **Eric CANTONA** : Le poulet, il est libre le poulet. Les routes, quand il veut, il les traverse.
- **L'EGLISE DE SCIENTOLOGIE** : La raison pour laquelle le poulet traverse est en vous, mais vous ne le savez pas encore. Moyennant la modique somme de 1 000 € par séance, une analyse psychologique vous permettra de la découvrir.
- **Albert EINSTEIN** : Le fait que ce soit le poulet qui traverse la route ou que ce soit la route qui se meuve sous le poulet dépend uniquement du référentiel dans lequel vous vous placez.
- **ZEN** : Le poulet peut traverser la route, seul le Maître connaît le bruit de son ombre derrière le mur.
- **Nelson MONTFORT** : J'ai à côté de moi l'extraordinaire poulet qui a réussi le formidable exploit de traverser cette superbe route. Il dit qu'il est extrêmement fier d'avoir réussi ce challenge, ce défi, cet exploit. C'était une traversée très dure, mais il s'est accroché, et ...
- **Richard VIRENQUE** : C'était pas un lapin ?
- **Jean-Claude VANDAMME** : Le poulet, la road il la traverse parce qu'il sait qu'il la traverse, tu vois la route c'est sa vie et sa mort, la route c'est Dieu c'est tout le potentiel de sa vie.
- **FOREST GUMP** : Cours poulet, cours !!!
- **STALINE** : le poulet devra être fusillé sur le champ, ainsi que tous les témoins de la scène et dix autres personnes prises au hasard, pour n'avoir pas empêché cet acte subversif.





Au revoir



Depuis la parution du dernier bulletin, nous avons eu la tristesse d'apprendre la disparition d'Anciens de Mobil. Nous prions les familles éprouvées de bien vouloir trouver ici l'expression de notre sympathie attristée.

En raison de l'impossibilité d'obtenir de la part des caisses de retraite la liste des personnes décédées, nous vous serions reconnaissants de nous transmettre les noms des personnes disparues dont vous pourriez avoir connaissance. Merci d'avance.

Robert AMORATTI	Retraité	Monaco	Avril 2020
Philippe RONTEIX	Retraité	Paris (76)	Mai 2020
André THORAIN	Retraité	Nointot (76)	Juillet 2020
Daniel CRAMETTE	Retraité	St Martin la Caussade (33)	26 avril 20
Jean Marie CAUVET	Retraité	Frontignan (34)	10 sept 20
Nicole WILLEM	Retraîtée	Merquette-les-Lille (59)	26 sept 20
Georges DUPASQUIER	Retraité	Croissy-sur-Seine (78)	4 oct 20
René HAUCHECORME	Retraité	Sclierbach (68)	8 oct 20
Jean DRONY	Retraité	ND de Gravenchon (76)	9 oct 20
Renée CALMUS	Veuve	Paris (75)	19 nov 20
Dominique PLOYE {née Estrade}	Retraîtée	Sagelat (24)	23 nov 20
Claude MOINON	Retraité	Vannes (56)	29 nov 20
Pierre ZABE	Retraité	Nancy (54)	01 dec 20
Jean-Claude LIS	Retraité	Paris (75)	20 dec 20
Jean LECONTE	Retraité	Mantes-la-Ville (78)	26 dec 20
Simonne HERANVAL	Retraîtée	ND-Gravenchon (76)	Jan 21
René LANCON	Retraité	Neuilly sur Seine (92)	Fév 21
Maurice MOTTE	Retraité	Bolbec(76)	Fév 21
Joël RABY	Retraité	ND-Gravenchon (76)	Déc 20
Kleber GILES	Retraité	Le Havre (76)	Jan 21

Si vous avez une assurance-vie, réfléchissez à votre succession



Les avantages fiscaux en cas de succession

Chaque bénéficiaire d'une assurance-vie est exonéré, sur ce qu'il reçoit, et ce jusqu'à 152 500 € pour les sommes versées sur le contrat avant 70 ans et après le 13 octobre 1998.

Pour les sommes versées après 70 ans, les droits de succession s'appliquent sur le capital versé seul (sans compter les intérêts) après un abattement de 30 500 €, à partager entre bénéficiaires, tous contrats confondus. Le conjoint survivant ou partenaire de Pacs est totalement exonéré.



Si vous souhaitez transmettre le capital :

- . à un tiers : donner le maximum d'informations pour l'identifier : nom, adresse, téléphone.
- . à vos enfants : ne leur attribuez pas un contrat à chacun. Si vous faites un retrait sur l'un d'eux ou si l'un rapporte moins, ils n'auront pas la même somme le jour J. Partagez plutôt les contrats. S'ils désirent que l'argent revienne à leurs propres enfants, vous devez rédiger une clause écrite.
- . à votre conjoint : si votre conjoint est destinataire, vous privez vos enfants de l'avantage fiscal offert. Vous avez la possibilité de rédiger une clause de façon à permettre au conjoint de renoncer, le moment venu, au capital en faveur des enfants.

Autre solution : démembrement la clause bénéficiaire du contrat pour en laisser l'usufruit à votre conjoint et la nue-propriété aux enfants (pour laquelle ils profiteront des abattements successoraux de l'assurance-vie).

L'organisation de l'association



Le Bureau

Président	Dominique Fieux	74 rue Edouard Vaillant 94450 Limeil Brévannes	06 07 62 98 83	fieuxdom@gmail.com
Vice-président	Alain Valadier	56 Chemin des Vallées 95620 Parmain	01 34 73 14 89	alain.valadier@laposte.net
Trésorier	Jean Guertault	8 rue Condorcet 78260 Achères	06 03 02 23 13	jguert@hotmail.com
Responsable Gazette	Jacky Sampic	5 rue de la Terminale 95800 Cergy	06 02 29 42 31	j.sampic@orange.fr
Secrétaire	Claire Baleyte	87 avenue Charles de Gaulle 78260 Achères	06 60 94 57 41	claire.baleyte@gmail.com
Assistante Gazette Relations Siège	Catherine Bougis	2 Allée Komarov – appt 229 92000 Nanterre	01 47 21 19 11 06 32 04 45 91	cathy.bougis@orange.fr
Conception Gazette	Denis Chauveau	31 avenue Jeanne 95600 Eaubonne	06 52 49 41 53	denis.chauveau@yahoo.fr
Chargé de mission	Gérard Minsat	74 rue des Tennerolles 92210 Saint Cloud	01 55 57 03 62 06 02 26 48 15	minsatg@free.fr
Relation Esso, site Internet	Jean-Pierre Flouzat	29 rue Le Corbusier 92100 Boulogne Billancourt	06 13 31 66 56	jeanpierre.flouzat@gmail.com
Relations Aresso	Jean German	73 bis rue du maréchal Foch, 78000 Versailles	06 07 63 46 98 01 39 50 72 87	jeangerman@orange.fr
Responsable IDF et Nord	Claude Lanoiselée	133 avenue Mozart 75016 Paris	01 42 24 47 16 06 80 85 64 21	cl.lanoiselee@numericable.fr

Responsable Voyages	Sylvie Vézard	2 Voie Florence Arthaud Bat D 66140 Canet en Roussillon.	06 01 00 50 14	sylvie.vezard66@orange.fr
Relations NOWA	Frédéric Dauvergne	14 rue de la République 78100 Saint Germain en Laye	07 86 52 61 87	Frederic.Dauvergne@orange.fr

Les Responsables Régionaux

Alsace-Lorraine	Alain Lepage	8 Allée Richard Wagner 67000 Strasbourg	03 88 60 41 22 06 83 31 50 87	alainmartine.lepage@gmail.com
Aquitaine-Littoral	Gilles de Monplanet	74 rue Marceau 33110 Le Bouscat	06 82 35 41 86	g2monp@gmail.com
Bretagne	Michel Dufour	44 Bd Chateaubriand 35400 St Malo	02 99 40 51 01 06 07 72 29 37	michel.dufour45@orange.fr
Centre-Midi	Alain Dupuy	31 Chemin de Mascabières 81000 Albi	06 89 38 59 58	alain.dupuy83@sfr.fr
Languedoc-Roussillon	Jean-Marie Courtes	10 Allée du Soleil Couchant 34670 Baillargues	04 67 41 10 26	courtesjm@aol.com
Ile-de-France et Nord	Claude Lanoiselée	133 avenue Mozart 75016 Paris	01 42 24 47 16 06 80 85 64 21	cl.lanoiselee@numericable.fr
Normandie	Christiane Bégin	52 rue d'Ingouville 76600 Le Havre	06 64 48 05 10	ch.boivin@orange.fr
PACA et Corse	Savino Cicco	45 rue de Rossini 06000 Nice	06 10 85 86 47	Savino.cicco@orange.fr
Rhône-Alpes	Didier Jacquot	66 Allée de l'Eau Vive 69250 Montanay	06 13 35 12 15	didier-jacquot@cegetel.net
Touraine	Poste à pourvoir			





Photos extraites de la page Facebook « The Mobil Collector » un groupe public créé par Jean-Luc Vinet, lire sur ce sujet en page 18.