

Adresse de Marc Rumeau à Pierre Alesi (Ai 152)

Cher Pierre,

Malgré ta légendaire discrétion, te voilà donc - enfin ! - parmi nous ce soir pour recevoir ce prestigieux prix Nessim Habif 2017, dont le fondateur, Gadzarts de la Lille 1903, désirait qu'il soit décerné alternativement - à un ingénieur qui, par son intervention, aura contribué sensiblement au progrès de l'industrie - et - à un ingénieur qui, par son esprit inventif, aura contribué à accroître de façon significative le prestige de l'École des Arts et Métiers. Grand ingénieur et homme complet, tu réunis bien ces deux critères définis en 1962 et tu prends totalement ta place dans la lignée de nos récipiendaires qui, de l'avion solaire à la fusée Ariane en passant par le Falcon, le Concorde, le mini-hélicoptère ou le masque à Oxygène...de la 4 chevaux à la pelle mécanique en passant par le TGV...des réseaux informatiques aux travaux sous-marins...du managements participatif à la direction de l'université technologique la plus prestigieuse du monde... et même... du cinéma...et du parfum à la biomécanique en passant par le médicament...ou encore l'activité de ministre en Côte-d'Ivoire...je n'en cite pas plus..., nos récipiendaires ont tous brillamment fait valoir le métier d'ingénieur par leur compétences techniques mais aussi et surtout par leurs qualités humaines. Nous parlerons plus loin de ton rôle en ce qui concerne le moteur CFM 56 dont plus de 30.000 exemplaires chez 550 opérateurs équipent aujourd'hui plus de 11.000 avions monocouloirs dans le monde entier et sur lesquels plus de 3 millions de personnes voyagent chaque jour...quelle postérité !

Alors pour parler de toi, rappelons que tu es un Corse « hors les murs », si l'on peut parler ainsi, car bien que né (un premier janvier !) à Tarbes parce que c'est là que ton père avait trouvé un travail (à la CGE), c'est bien en Corse que se trouve ta source familiale, à Speloncato, un nom qui sent bon le maquis, la vigne et l'olivier, un village de 220 habitants que tu ne manques pas de visiter fréquemment. On nous dit que Speloncato vient du latin Spelunca (la grotte), mot lui-même d'origine grecque « spêlaion = la caverne », qui a donné spéléo en français...tu serais donc...et ça s'est vérifié...un explorateur de l'intérieur !

Ton grand-père maternel, Pierre Colombani, dont tu hérites du prénom par tradition familiale, qui était le cordonnier et le facteur du village, croyait très fort à l'école publique et à la promotion sociale...il avait apparemment raison ! Rappelons aussi que lorsque tu te déplaçais à Cincinnati, méfiant devant le petit déjeuner américain, tu n'oubliais jamais ton pot de confiture corse spécialement préparé par ta belle-mère, ce qui faisait la joie de tes compagnons de table !

On nous a également dit que lorsque tu étais externe à Tarbes, à une époque où les tickets de pain subsistaient encore, tu te rendais le matin à l'ENP les bras chargés de pains pour tes camarades pensionnaires...étaient-ce les prémices du poste de Directeur des Approvisionnements que tu devais bien plus tard occuper?

Et donc, après l'ENP de Tarbes, tu entres aux Arts et Métiers, à Aix en Provence (promotion 1952). Tous tes camarades de KIN dont beaucoup sont parmi nous ce soir gardent de toi le souvenir d'une grande humanité et d'une confraternité affirmée.

Deux passions qui ne te quitteront jamais, éclosent en 1955-1956, au cours de ta quatrième année à Paris. Pendant qu'à l'école tu te lances dans la thermodynamique, en ville tu retrouves Théa, amie d'enfance, née à Speloncato, avec qui tu convoles en justes noces en 1956.

C'est aussi en 1956 que tu rejoins la Direction Technique de la SNECMA...tu ne le sais pas encore, mais tu vas passer tes presque 42 années de carrière dans cette entreprise dont tu graviras tous les échelons. A cette époque la SNECMA ne produit qu'un seul moteur, le moteur militaire ATAR, et ta première mission sera de développer un successeur à l'ATAR. A cette époque, la SNECMA noue, certes, des relations contractuelles avec l'Américain Pratt et Whitney, et avec le Britannique Rolls-Royce (relations d'où sortira l'Olympus, moteur du Concorde). Mais il faudra attendre 1967 et le Général de Gaulle pour que la France comprenne qu'elle ne pouvait devenir une puissance aéronautique sans la présence sur son sol d'un motoriste puissant et autonome dans les deux domaines : militaire et civil.

Entretiens tu fais ton service militaire, long, en Algérie, à Reggane plus précisément, et tu nous as dit que ton rôle consistait à lancer les gros ballons qui déterminent le sens du vent et bien entendu la direction dans laquelle vont se diriger les particules radioactives des explosions nucléaires

atmosphériques que pratiquent à cette époque nos militaires dans le Sahara.

Mais revenons à la SNECMA. Les coopérations mentionnées il y a un instant te permettent - en attendant mieux - de te faire les dents sur la thermodynamique des turbomachines complexes. Tu deviens bientôt responsable des avant-projets et voilà qu'en 1968, au moment où les jeunes cherchent « sous les pavés, la plage » apparaissent enfin les projets M 53 pour les militaires et M 56 pour les civils. Avec ce dernier, c'est pour toi le début d'une grande aventure que tu vas vivre - car tu en es le fil rouge - jusqu'à ton départ de la SNECMA et même après.

Il faut d'abord chercher un partenaire parmi les grands du marché, ce qui t'amène à mener des études approfondies avec Pratt et Whitney ou General Electric jusqu'à ce que le déclic se fasse assez rapidement avec ce dernier. C'est à Barbizon dans cette fameuse Hostellerie du Bas Bréau qu'a lieu en juin 1971 un mémorable dîner qui va sceller l'accord entre les deux sociétés dont les dirigeants se sont tout de suite entendus : René Ravaud, Ingénieur Général de l'Armement, ancien conseiller militaire à l'ambassade de France à Washington où il s'est forgé de solides amitiés et qui vient de prendre les rênes de Snecma au début de 1971, et, Gerhard Neumann, patron des activités aéronautique de GE, très motivé à damer le pion à son concurrent Pratt & Whitney qui possède une véritable rente avec son moteur JT8D et domine alors le marché du transport aérien. Rolls à cette époque vient d'être placée "sous administration provisoire" après les ennuis des aubes de fan composites du RB 211.

La recette du succès de CFMI va être somme toute assez simple : une convergence stratégique solide mâtinée de pragmatisme et de simplicité dans l'exécution.

C'est alors à toi d'agir : tu dois maintenant « faire » ce moteur et pour cela mettre en place un programme et une organisation. Tu deviens pour huit ans l'Ingénieur en chef de marque CFM 56 et comment ne pas t'en sentir le « Père » quand tu vis la mise en œuvre de ce projet que tu as conçu !

Le problème est...que l'apport de GE dans la corbeille des mariés, c'est le corps haute pression du futur moteur...mais...c'est aussi et déjà le composant d'un moteur militaire américain...cela provoque un an d'arrêt du programme de 1972 à 1973. L'affaire se réglera, après plusieurs rencontres

entre le président Georges Pompidou et son homologue Richard Nixon, lors du sommet de Reykjavik en mai 1973 et l'on pourra dire que la Joint Venture CFM International à 50/50 entre SNECMA et General Electric est autant un succès diplomatique qu'industriel ! Notons au passage que c'est SNECMA qui, au début, a la maîtrise d'œuvre technique du programme. Elle reviendra plus tard à GE à cause de ce fameux corps haute pression.

Alors...enfin...on va travailler et amener ce moteur aux performances attendues...un Boeing 707 motorisé CFM 56 vole pour les essais...mais...la percée commerciale tarde à venir ! L'angoisse domine car les commandes n'arrivent pas ; ce programme n'apparaît même pas dans les plans à long terme de votre partenaire GE ! Mais, sous ta houlette, les équipes travaillent (dans le « monastère fortifié » de Villaroche comme tu dénommes le Bureau d'Etude) et développent aussi l'inverseur de poussée qui est de responsabilité SNECMA.

C'est un succès californien qui marquera le 29 mars 1979 les débuts de notre vedette internationale, la remotorisation, pour United Airlines, du DC 8 - 71, qui par effet de domino ouvrira toutes les applications que nous connaissons aujourd'hui. L'USAF et l'armée française équipent leurs avions ravitailleurs. Boeing puis Airbus vous font finalement confiance et le développement des avions monocouloirs fait le reste.

C'est alors pour toi, en 1979, le départ à Cincinnati où tu deviens le Directeur Technique et Production de CFM International. Ton passage aux Etats Unis semble avoir impressionné vos partenaires...tu as aujourd'hui le privilège de partager, seul avec René Ravaud puis quelques autres, la présence de ton portrait dans le « Hall of Fame » de General Electric.

Ton bébé commence à marcher et, sans le quitter des yeux, car il grandit vite, tu reviens en France pour occuper de hautes fonctions : Directeur des approvisionnements, Directeur adjoint de production, Directeur délégué technique et production (pendant 5 ans), Directeur délégué scientifique et technique et finalement pendant trois ans Directeur de la Branche Moteurs Civils où avec ton dynamisme et ton expérience, tu vas rapprocher l'organisation SNECMA de celle des grandes sociétés modernes.

Tu deviens officier dans l'ordre de la légion d'honneur le 17 mai 2001.

Aujourd'hui le CFM 56 a évolué, c'est le LEAP (entendre "*Leading Edge Aviation Propulsion*") qui va succéder à son grand frère, avec une

consommation spécifique et des émissions de CO2 très largement diminuées... Plus de 11 500 commandes et intentions de commandes ont déjà été passées par les compagnies aériennes et les opérateurs des cinq continents, pour motoriser leurs futurs Boeing 737 MAX, Airbus A320neo ou Comac C919. Et cette présence sur le marché des avions de plus de 100 places devrait encore se renforcer dans le sillage de la croissance du trafic et du renouvellement des flottes d'avions : sur ce segment, les besoins devraient en effet doubler en 20 ans, ce qui représente plus de 20.000 avions nouveaux à livrer. Et quelques autres milliards de nouveaux passagers qui accéderont au transport aérien...

Que dire de plus devant un si beau parcours...un avion équipé de CFM56 décolle dans le monde toutes les 2 secondes et ceci nous rappelle - si jamais nous devons l'oublier - la ténacité et la détermination qui t'ont habité, tu fais vraiment honneur au métier d'ingénieur et nous sommes fiers avec toi ! Bravo Pierre et merci pour l'exemple que tu donnes à ces jeunes devant qui tu vas parler tout-à-l 'heure.