



Union régionale des Ingénieurs et Scientifiques de la Côte d'Azur (1)

Siège : Espace Associations Nice Garibaldi

Adresse Postale : Urisca-Polytech'Nice-Sophia - Site Templiers
930 route des Colles BP 145 -- 06903 – Sophia Antipolis Cedex

Tel : +33 6 50 63 45 10 Email : uris.coteazur@gmail.com

Ingénieurs et Scientifiques de France

Site : www.cnisf.org (page URISCA / U11)

L'URISCAL

Bulletin d'information

2010-1

Article 18 du Règlement Intérieur : L'Association n'est pas responsable des opinions de ses membres, même dans ses publications.



AU SOMMAIRE :

- P.1 : Editorial du Président par H. Carsalade
- P.2 : La diversité dans les écoles d'Ingénieurs : par F. Blin, Délégué Général du CNISF
- P.2, et 3 : Le CNAM : Un grand établissement et un musée inventif par F. Vo Cong Tri
- P.3, 4 et 5 : Les Phares Bretons en mer par M. Pichon
- P.5 : Quelques Ingénieurs et Scientifiques des Alpes Maritimes par R. Chevrot
- P.6 : Rappel de cotisations – Agenda

Le Mot du Président

En ce début d'année 2010, je présente tous mes meilleurs vœux de bonheur et de santé à vous toutes et tous ainsi qu'à nos partenaires et sympathisants de l'URISCA.

L'année qui vient de s'achever a été fertile en événements que nous partagerons lors de notre Assemblée Générale du 16 mars prochain. Il y sera en particulier question :

- de l'hébergement de notre bureau à l'Ecole d'Ingénieurs Polytech'Nice-Sophia Antipolis, alors que notre siège se situe à la place Garibaldi dans l'immeuble des Associations de la Ville de Nice.
- de la promotion des métiers de l'Ingénieur et du Scientifique où sur invitation du Rectorat de Nice nous avons participé au 3^{ème} Carrefour des Métiers Post-Bac sur le Campus Universitaire Saint-Jean d'Angély et sur recommandation du Rectorat nous avons initialisé des interventions dans les lycées pour sensibiliser nos jeunes aux métiers de l'ingénieur et du Scientifique où ils

seront de plus en plus sollicités dans les prochaines années.

- de notre implication dans des événements scientifiques de l'Université de Nice Sophia Antipolis tout en participant à la création du réseau des docteurs.
- de la journée de l'Ingénieur et du Scientifique en synergie avec le 125^{ème} anniversaire de la SEE.
- du 1^{er} anniversaire de la Communauté URISCA d'ECOBIZ constituée à ce jour de près de 600 internautes.

Tous les membres du bureau sont impliqués dans de nombreux projets, projets qui sans eux n'existeraient pas. Aussi je les en remercie et vous invite à venir nous rejoindre pour renforcer et développer nos différentes actions.

Bien cordialement
Participez à la vie de notre URIS et Merci de votre aide

Henri Carsalade
Président de l'URISCA

La diversité dans les Ecoles d'Ingénieurs ?

Dans le cadre du débat sur la diversité dans les grandes écoles, la position du CNISF a fait l'objet du communiqué de presse suivant :

Les quotas ne sont pas la solution pour accroître la diversité dans les écoles d'ingénieurs !

Oui aux objectifs - Non aux quotas !

Le débat actuel public sur la diversité sociale au sein des écoles d'ingénieurs invite les Ingénieurs et Scientifiques de France (CNISF) à se prononcer favorablement en faveur d'objectifs quantitatifs et cohérents, comme l'a précisé la Ministre de l'enseignement supérieur, Madame Valérie PECRESSE ; c'est pour lui l'occasion de rappeler que les écoles d'ingénieurs sont ouvertes à tous les étudiants réussissant un concours d'entrée, indépendamment de leurs conditions sociales.

Toutefois le CNISF émet des réserves sur un système de quotas, qui pourrait avoir pour effet pervers de sous classer les étudiants qui auraient accès à une école d'ingénieurs, non grâce à leur mérite et leur travail, mais grâce à leur condition sociale.

Agir en amont !

La solution de la diversité se trouve être en amont de l'enseignement supérieur dès le secondaire ; c'est là qu'il faut expliquer et agir en montrant aux futurs étudiants que l'accès à une école d'ingénieurs leur est possible. Etre ingénieur est un métier d'avenir, passionnant, ouvert sur la société, accessible à tous avec éventuellement une aide adaptée à la situation sociale. Ce ne sont pas les places qui manquent, ni les filières d'accès. Et le besoin d'ingénieurs est patent.

Le CNISF agit dans cette voie ; il encourage toutes les actions en faveur du tutorat ; il intervient avec succès depuis longtemps dans les lycées et collèges pour présenter le métier d'ingénieur (16% des interventions ont lieu en ZEP).

Non aux idées reçues sur l'élitisme !

L'enquête ingénieur réalisée par le CNISF, en juin 2009, révèle que :

- 51% des ingénieurs sont issus de familles où aucun des deux parents n'est cadre,
- 47,7 % des ingénieurs ne sont pas passés par les classes préparatoires pour rentrer dans une école,
- Les écoles d'ingénieurs forment aujourd'hui 30 000 ingénieurs par an contre 16 000 seulement il y a 20 ans soit presque le double.

La dureté de la compétition économique mondiale doit nous conduire impérativement pour l'avenir de notre pays et le bonheur des générations futures, à conforter et élargir la formation d'ingénieurs de grande qualité.

François Blin

Délégué Général du CNISF
(Flash info 01 – Janvier 2010)

Le CNAM, un grand



établissement et un musée inventif



Le Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) est un grand établissement public, à caractère scientifique, culturel et professionnel



dédié, depuis sa fondation par l'abbé Henri Grégoire en 1794, à la formation tout au long de la vie. Il est aussi un musée qui présente les plus importantes inventions depuis le milieu du XVIII^e siècle.

Le CNAM consiste en deux entités séparées : un établissement d'enseignement supérieur et un musée. L'établissement a été créé en 1794. Il est issu d'un double héritage historique : le mouvement des lumières et la Révolution. Placé sous la tutelle du ministère chargé de l'Enseignement supérieur, il remplit trois missions :

- ✓ la formation professionnelle des adultes,
- ✓ la recherche technologique et l'innovation,
- ✓ la diffusion de la culture scientifique et technique.

Avec la Révolution disparaissent les corporations de métiers qui permettaient de former les ouvriers (à la fois les apprentis et les maîtres). Avec la fin des corporations, le système est totalement démantelé. En effet, les révolutionnaires se trouvent devant un problème majeur : il leur faut à la fois faire fonctionner la machine industrielle française et trouver un endroit où former les ouvriers qu'on ne peut plus former dans les corporations. Cette idée est portée par la diffusion de la science et de la technologie dans l'ensemble du peuple.

Le fondateur du CNAM n'est autre qu'un abbé, l'abbé Grégoire, qui, au cours d'une de ses déclarations à la Convention résume l'objectif d'un tel projet : « Je viens vous présenter les moyens de perfectionner l'industrie nationale, la création d'un conservatoire pour les arts et métiers où se réuniront tous les outils et machines nouvellement inventés ou perfectionnés ; tous les départements devront participer au bienfait de cet établissement ; le conservatoire sera le réservoir dans les canaux fertilisants toute l'étendue de la France ».



Aujourd'hui :

Cet établissement dispense principalement des cours pour adultes, en formation continue, en formation à distance et en cours du soir.

1.800 unités d'enseignement y sont proposées pour préparer 480 diplômes, titres ou certificats, de niveau bac +2 à bac +8. 1 auditeur sur 10 se forme à distance, grâce aux technologies de l'information et de la communication

Par ailleurs, les activités de recherche scientifique et industrielle menées dans les laboratoires du Conservatoire national des arts et métiers en font un établissement à la pointe de la technologie française : chaque année, les grands groupes

français signent des projets d'expérimentation avec le CNAM et de nombreux brevets sont déposés.

Depuis la création du CNAM, environ 14.000 ingénieurs sont sortis de ses différents Centres de Formation en France et à l'étranger. La moitié d'entre eux a obtenu son diplôme en formation continue. Le plus grand nombre de diplômés est issu des filières Informatique, Electronique et Mécanique

Avec près de 1000 diplômes d'ingénieurs délivrés chaque année, dans quelques 20 spécialités, le Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) est l'un des principaux acteurs de « la formation diplômante » continue d'ingénieurs en France

François Vo Cong Tri

Les Phares Bretons en Mer



AR-MEN

Parmi les phares en mer situés à l'Ouest des côtes bretonnes, AR-MEN construit à l'extrémité de la chaussée de Sein, phare mythique, est celui qui résonne en permanence au plus profond de moi-même, probablement parce que, breton, dont les arrières grands parents sont originaires d'Esquibien (près d'Audierne) d'où partent quotidiennement les vedettes pour l'île de sein.

Je suis tombé amoureux et respectueux de ces chefs-d'œuvre construits par l'homme dans des conditions exceptionnelles et j'éprouve, aujourd'hui, une immense tristesse en pensant à leur devenir.

Cet été, j'ai été comblé en ayant l'immense chance et le grand bonheur de rencontrer le dernier Gardien de phare en mer, actuellement à l'île vierge (ayant servi à Ar-men), Jean-Yves FOUQUET, avec qui j'ai échangé des propos forts intéressants.

L'essor considérable des transports maritimes, au début du 19^{ème} siècle, par la naissance des grandes compagnies maritimes, va augmenter le trafic dans les passages dangereux de l'ouest Bretagne, occasionnant de nombreux naufrages. La France alors, qui se hissera au premier rang mondial dans le domaine de la signalisation maritime, va décider la construction de phares, essentiellement entre 1825 et 1880.

BEAUTEMPS-BAUPRE (1766-1854), père de l'hydrographie moderne, va établir la cartographie marine, permettant ainsi le balisage des côtes, que l'ensemble du monde maritime va admirer.

Après bien des polémiques entre le Ministère de la Marine et celui des Ponts et Chaussées, le "Service des Phares" naît en 1806.

Le premier véritable responsable de ce service n'est autre que l'Ingénieur Augustin FRESNEL (1788-1827), sorti de l'Ecole Centrale de Caen, puis de l'Ecole Polytechnique à 16 ans et demi. Il va inventer le système optique des phares, permettant d'augmenter l'intensité du rayon lumineux (les phares lenticulaires). Il ne faut pas oublier son frère Léonor FRESNEL (1790-1869), Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a joué un rôle décisif dans la politique de la signalisation maritime de la France.

Un grand artisan de la construction des phares, qui deviendra Directeur du "Service des Phares", est Léonce REYNAUD (1803-1880), architecte, Ingénieur renvoyé de l'Ecole Polytechnique en 1822 pour raisons politiques et qui intègre le Corps des Ponts et Chaussées en 1830.

Les Ingénieurs établissent les plans de construction des phares. Les chantiers des phares en mer sont particulièrement périlleux. Ces hommes qui construisent ces édifices au péril de leur vie sont souvent rejoints par l'Ingénieur en charge du projet. L'exploit le plus fameux demeure sans doute celui de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, Paul JOLY qui, le premier, parvient à poser le pied sur la roche d'Ar-men, en 1867, alors que tous les marins de l'île de Sein jugeaient la chose impossible.

A côté des Ingénieurs un vibrant hommage doit être rendu, aux Conducteurs de travaux, aux Equipages des vedettes de ravitaillement (Les "Velleda",...), aux pilotes de l'île de Sein et d'Ouessant, aux Maçons, aux Manœuvres et Charpentiers qui permettront dans des conditions extrêmes, la construction de nos merveilleux phares en mer.

Les Gardiens de phares rejoignent les rangs très convoités des fonctionnaires en 1849. Les Gardiens définissent 3 catégories de phares : Enfer, Purgatoire, Paradis. Ceux qui sont à terre sont bien sûr les "Paradis", alors que ceux de l'Enfer sont ceux en mer, battus par des tempêtes à répétition, entourés de courants extrêmement dangereux, obligeant à une relève acrobatique par la technique du "ballon", la vedette des "Phares et Balises" ne pouvant accoster et devant rester à distance. Ces phares sont noyés dans un bruit omniprésent le jour des tempêtes et chose plus grave, le phare bouge !

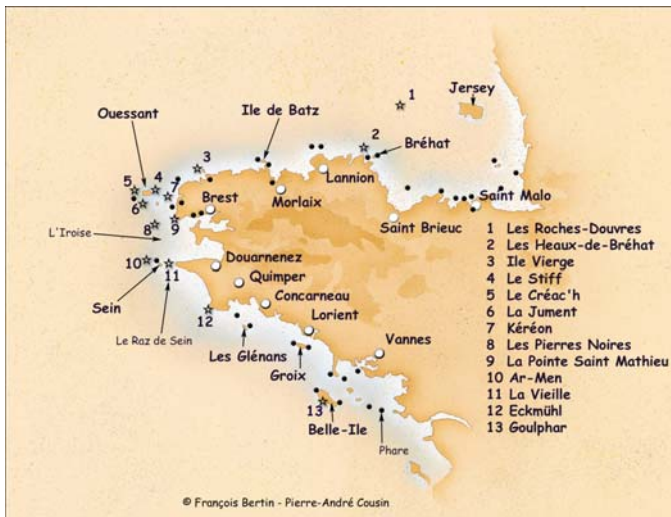
Le Gardien est tenu à un règlement très strict avec obligation de tout consigner sur un cahier. Ils sont deux. Ceci n'a pas toujours été le cas. Par exemple, à TEVENNEC, situé à quelques miles au nord de LA VIEILLE, dans le Raz de Sein, il a fallu que le Gardien devienne fou pour que l'Administration admette deux Gardiens. Les pauvres Gardiens qui se succédaient devenaient fous car ils croyaient entendre "Va-t-en" en breton, les jours de grande tempête. Récemment la Marine a découvert qu'une grotte existait sous TEVENNEC et par mauvais temps l'air en s'échappant par les fissures du sol faisait un bruit monstrueux !

Le Gardien reste 20 jours au phare et 10 jours à terre. Mais il est souvent arrivé que la relève ne puisse se faire à cause de la tempête. C'est le cas du Gardien d'Ar-Men, Noël FOUQUET, qui à Noël 1923, dut attendre la relève 101 jours.

Avant que les phares ne soient électrifiés, la rotation de l'optique était assurée par un poids, comme dans une pendule, qu'il fallait remonter toutes les trois heures. Chaque soir le Gardien doit allumer le brûleur au gaz de pétrole et le veiller jusqu'au petit matin.

Le recrutement des Gardiens de phares a souvent été breton, avec une préférence pour les Sénans (Sein) et les Ouessantins (Ouessant).

Les principaux phares en mer sont indiqués par la carte suivante :



LES PIERRES NOIRES (8) : Un autre phare de l'enfer

Signale l'entrée du Goulet de Brest. Le phare s'allume la première fois en 1872. La construction a tout de même duré 12 ans ! Sa stabilité est plus grande que celle d'Ar-Men, avec ses 10m de diamètre à sa base et une hauteur de 28m. La relève se fait par une nacelle de téléphérique montée sur un câble. Le phare du FOUR est son jumeau, construit au large d'Argenton sur la côte des Abers dans le Nord-Finistère qui marque l'entrée d'un chenal très fréquenté.

Le phare est automatisé en 1992.

LA VIEILLE (11) : Un autre phare de l'enfer

Situé dans le Raz de Sein, un des endroits les plus dangereux, à 2kms de la Pointe du Raz, La VIEILLE est construit sur la roche Gorlebella qui a inspiré Anatole Le Braz (1859-1926) dans son roman "Le Gardien du feu" (1890). C'est une tour carrée dont la construction a commencé en 1882, pour s'achever en 1887. Il faut signaler que pendant la terrible tempête de mars 2008, le mât de charge, construit au pied du phare est envoyé par le fond. Là aussi, pendant l'hiver 1925, la relève ne se fera qu'après 45 jours pour l'un et 90 jours pour l'autre Gardien.

Le phare est automatisé en 1995

AR-MEN (10) : L'enfer des enfers

La construction du phare s'est déroulée dans des conditions très difficiles et dangereuses, avec les moyens limités de l'époque. La construction commence à l'été 1867. Auparavant le choix de la roche sur cette Chaussée de Sein n'a pas été facile et il faut toute la persuasion de l'Ingénieur hydrographe PLOIX, pour convaincre Léonce REYNAUD, qui confie sa réalisation à l'Ingénieur en Chef PLANCHAT, secondé par Paul JOLY qui eut avec Victor LACROIX, le conducteur de travaux, un rôle déterminant pour entraîner la participation des pêcheurs de l'Ile de Sein, sans qui, la réalisation était impossible.

Imaginez une roche de 7-8m de largeur pour 12-15m de longueur, se découvrant de 1,5m au-dessus des plus basses marées, pendant 15 à 16 jours par mois, d'avril à septembre, par beau temps, entourée de courants très violents interdisant souvent l'accostage ! Les ouvriers y travaillent dans des conditions inimaginables, couchés à plat ventre, muni d'une ceinture de sauvetage, attachés à la roche par une corde, ne pouvant se servir que d'une main pour travailler, l'autre leur servant à se cramponner pour ne pas être emportés par une lame. Un homme en vigie signale également les coups de mer. Imaginez que pendant la campagne de 1867, la roche n'a été accostée que 9 fois, le temps passé dessus étant de 8 heures. Il y a eu 13 tentatives infructueuses pour 92 heures passées en mer ! et 15 trous de fleurets ont été réalisés !

La construction va durer 14 ans puisque le phare s'allume le 30 août 1881. Mais les Ingénieurs vont vite s'apercevoir que l'assise du phare est trop petite (7,20m de diamètre à la base pour 34,5m de hauteur) et qu'il risque d'être renversé par les paquets de mer lors des tempêtes. Il va donc être consolidé et les travaux dureront jusqu'en 1902. 35 ans ! Ces travaux ont sans doute épargné à Ar-Men le sort des phares d'Eddystone (Plymouth, Angleterre, 1703) et Minot's ledge (Massachusetts, USA, 1851), qui furent emportés par la mer avec leurs gardiens.

Une anecdote qui aurait pu être dramatique est l'incendie dans la cuisine qui se propagea aux étages supérieurs. Les Gardiens furent sauvés en s'échappant par la galerie et s'agrippant au fil du paratonnerre, parvinrent à descendre le long du phare, pour revenir par le bas combattre et éteindre le feu !



Lire le merveilleux roman de Henri QUEFFELEC (1910-1992), qui raconte la construction d'Ar-Men : "Un feu s'allume sur la mer" (1956).

Le phare est automatisé le 10 avril 1990. Il y a bientôt 20 ans !

LA JUMENT (6) : Un autre phare de l'enfer

Il est construit en 1904 dans un lieu excessivement dangereux, comme le voulait un généreux donateur, Charles-Eugène POTRON et à condition que la construction du phare soit exécutée en sept ans, c'est-à-dire en 1911. Celle-ci a lieu comme prévue, mais l'Administration des Phares et Balises va vite constater que le phare risque d'être emporté par une lame plus forte et décide de le consolider en le haubanant de l'intérieur, procédé imaginé par l'Ingénieur André COYNE pour les barrages-voûtes. Ce phare était redouté des Gardiens car il tremblait et ils n'avaient pas confiance en sa solidité. Une photo représentant le Gardien à la porte du phare pendant une grosse tempête et entouré de gerbes monstrueuses d'écume a fait le tour de la planète.

Le phare est automatisé en juillet 1991.

KEREON (7) : Un autre phare de l'enfer

Madame LEBAUDY fait un legs à l'Administration des Phares et Balises pour la construction d'un phare dans un endroit très dangereux, le passage de Fromveur, entre Ouessant et Molène et qui portera le nom d'un Officier de Marine, Charles-Marie LE DALL de KEREON, guillotiné à l'âge de 19 ans pendant La Terreur. Ce phare commencé en 1910 (réellement) est terminé et allumé le 25 octobre 1916. C'est un phare somptueux, il est si beau avec son plancher en marqueterie et ses lambris de chêne qu'il est surnommé le "Palace".

Le phare est automatisé le 29 janvier 2004

LES ROCHES-DOUVRES (1) : Phare du purgatoire

C'est le plus éloigné des côtes françaises, situé à 16 miles au nord-est de l'île Bréhat. C'est un phare qui a été construit deux fois, plus précisément construit, puis reconstruit car il a été détruit par les Allemands en 1944. Sa première construction est complètement différente de celle des autres phares, puisque métallique. Avant son montage, il sera présenté à l'Exposition Universelle de Paris en 1867.

Du fait de sa structure, la vie au phare se révèle très difficile. Constamment humide à cause de la condensation, trop souple et oscillant dangereusement sous la pression des vents, la tour métallique est de surcroît malsaine et bruyante pour les gardiens qui y sont affectés. Il y fait chaud en été, froid en hiver et les gardiens doivent supporter les vibrations de l'édifice, le manque d'isolation et d'aération.

Le phare est reconstruit en 1947 en granit rose et gris. C'est un chantier très difficile, parce qu'éloigné des côtes, dirigé par l'Ingénieur André LE BRAS de Lézardrieux. Le phare est terminé le 1^{er} juillet 1954. C'est un phare qui pourrait devenir un hôtel dans le futur. Voir le DVD de Thierry Mercadier "Un navire de granit" (2008).

Le phare est automatisé en octobre 2000

LE PHARE DE L'ILE VIERGE (3) : Phare du purgatoire

C'est le plus haut phare d'Europe avec 82,5m de hauteur. Il est situé en face de Plouguerneau, au début de la côte des Abers. Il remplace un phare allumé en 1845, mais devenu trop faible pour éclairer l'entrée de La Manche. Le chantier démarre en 1897, le phare s'allume en 1902. Les murs intérieurs sont recouverts de 12500 plaques d'opaline, scellées sur de la brique de parement et est pourvu de 397 marches.

Aujourd'hui, c'est le dernier phare gardienné par Jean-Yves FOUQUET, mon ami. Le phare est en cours de validation de son automatisisation.

Voilà brièvement l'histoire de la construction des phares en mer de l'Ouest de la Bretagne. Un excellent site à consulter est le suivant pour se faire une idée des tempêtes dans ces parages si dangereux :

http://www.youtube.com/watch?v=exd_MsqImDk

Les phares étant automatisés, les Gardiens ne sont plus là pour exécuter tous les travaux de maintenance, nécessaires à la survie du phare. Que vont devenir ces merveilleux chefs-d'œuvre qui représentent tant d'efforts, d'obstination, d'ingéniosité et de courage par les Hommes qui y ont contribué, maintenant que la navigation

électronique est généralisée ? La force des éléments aura raison de la plupart, mais dans combien de temps ? Ces phares, presque tous des ouvrages d'art doivent être protégés car c'est un merveilleux patrimoine que nous ont laissé nos Anciens. Il ne doit pas disparaître et pourtant, le site suivant montre par les photos prises, la dégradation d'AR-MEN, de LA VIEILLE et de TEVENNEC !!!

<http://pascal665.blogspot.com/>

Le DVD "Il était un phare..." (2000) de Thierry Mercadier résume bien la situation des phares en mer aujourd'hui.

Vous comprenez maintenant ma tristesse !

Michel Pichon
Président d'Honneur de l'Urisca

QUELQUES UNS DES INGENIEURS ET SCIENTIFIQUES DES ALPES MARITIMES A TRAVERS LES SIECLES

EPOQUE ROMAINE:

Les gouverneurs romains qui ont aménagé CEMENELUM et ses voies d'accès.

XVI SIECLE:

CRISTINI Barthélemy = M,a
PELLOS Francis = Ma

XVII SIECLE:

CASSINI = A (et, plus tard ses descendants) Premier Directeur de l'Observatoire de Paris
CASTELLI Trivulze = M
GUIGONIS Isoard = M
GUIGONIS Odinet = M
TORRINI Jules = M

XVIII SIECLE:

CAVENDISH Henry = P, Ch
GIUDICE Jean = B
NICOLIS Philippe = I, A (Port Lympia)

XIX SIECLE:

ARNAUD Vincent = I (X) = Chemin de Fer et Tramways.
BARLA Jean-Baptiste = B
de COPPET Louis = Ch (Cryoscopie)
FONTANA Louis = M
GARDON Paul = I (Centrale) Endiguement du Var
LUNEL Vincent = Gouverneur de Nice
RISSO Antoine = B (également Ichtyologue et géologue)
SUAUT Pierre = M
VERANY Jean-Baptiste = B

XX SIECLE:

ARDOIN Charles = M (Bactériologie)
BALESTRE = M (Un des premiers administrateur de l'hôpital LENVAL)
BARBARY Fernand = M
BARETY Alexandre = M
BISCHOFFSHEIM Raphaël = I (Centrale) Créateur de l'Observatoire de Nice.
BINET Alfred = M
CALMETTE Albert = M (Créateur du B.C.G.)
CASTAING Raymond = P (né à Monaco) Membre de l'Académie de Sciences.
CIAUDO Joseph = M
COSSA Paul = M (Hémiplégie)
DALMAS Charles = A (Architecte des "Années Folles").
DELOY Léon = (Le "père" des ondes courtes).
DEROT Maurice = M (Rein Artificiel).
DONAT Maurice = M Transfusion Sanguine (TSANCK)
DIEUDONNE Jean Alexandre = Ma, membre du cercle BOURBAKI et de l'Académie des Sciences.
DURANDY Joseph = I (Turin) Aménagement et urbaniste.
FERBER Fernand = I (X) Aviation
GASIGLIA Théodore = M (Tuberculose)
GRINDA Edouard = M
GRINDA Jean-Pierre = M (Traumatologie)
JUGE Victor = I (Eclairage au gaz).
KIRCHNER Marcel = I (X) Génie Civil, urbanisme.
MONTEL Paul = I (X), Ma
PASCHETTA Charles = M
PASCHETTA Vincent = M (Créateur du Centre Lacassagne).
RONCHESE Ange = M
ROSANOFF Michel = M
SUREAU Maurice = M
VERNIER Joseph = A (Place Masséna)

L'excellent ouvrage du Professeur Michel DERLANGE "Les Niçois dans l'Histoire" (Ed. PRIVAT) a été notre principale source de renseignements.

Légende:

A=Architecte - B=Boologiste - CH= Chimiste - I (école)= Ingénieur - Ma= Mathématicien - M= Médecin
P= Physicien

R.CHEVROT

COTISATIONS 2010

ADHESION — COTISATIONS 2010 A L'URIS COTE D'AZUR

Certains de nos membres ont oublié leur cotisation 2009, alors pensez dès aujourd'hui à la cotisation 2010.

Nous ne pouvons faire fonctionner l'URISCA sans votre aide.

- **Pour les membres individuels (actifs et retraités)**, elle s'élève à **55 €**, avec une réduction d'impôt de 66%.
- **Pour les Groupements d'ingénieurs**, elle s'élève à 5 € par membres cotisants.

Si vous ne l'avez déjà fait, il n'est pas trop tard pour devenir membre adhérent de l'Union Régionale des Ingénieurs et Scientifiques de la Côte d'Azur. Il vous suffit de retourner le bulletin ci-dessous accompagné de votre cotisation pour cette nouvelle année, à l'adresse:

Urisca-Polytech'Nice-Sophia
Site Templiers
930 route des Colles - BP 145
06903 - Sophia Antipolis Cedex

Cette cotisation vous permet un abonnement à notre Lettre, une assurance de protection juridique, l'accès aux informations sur les activités, conférences et visites organisées par l'URISCA.

NOM: **Prénom:**.....

Ecole / Université: **Adresse:**

Code Postal **Ville:** **Courriel:**

Sur votre Agenda

Dates	Lieux	Organisation	Sujets / événements
6 mars 2010	Sophia Antipolis	Polytech'Nice- Sophia, les Lucioles	Journée portes ouvertes à l'école d'ingénieur
16 mars	Nice	URISCA	Assemblée Générale
26 & 27 mars	Paris	CNISF	Congrès des régions

Conformément à la loi informatique et liberté du 06/01/1978 (art.27), vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Si vous souhaitez modifier vos coordonnées ou si vous ne désirez plus recevoir de messages électroniques de cet annonceur, envoyez un mail à l'Urisca : uris.coteazur@gmail.com

Appel à courriers électroniques sur Internet

Pour des raisons économiques nous envisageons de ne publier cette lettre que par courrier électronique. Aussi, pensez à nous communiquer vos références internet à uris.coteazur@gmail.com

Merci de votre compréhension

Responsables des groupes régionaux, faites-nous part des manifestations que vous organisez. Nous les publierons sur le site ECOBIZ / Communauté URISCA pour en informer tous nos adhérents.