

Parcours de VIE, la vie civile, résumé des sociétés, pays et projets :

En 1977, en quittant la Marine, avec mon diplôme d'informatique 2^o degré (INFO2), je suis embauché comme ingénieur en chef par La société de services informatiques (S.S.2.I) **SYSECA**, filiale de THOMSON CSF). Je fais un peu connaissance avec la Direction et les « bureaux de la colline » de Saint CLOUD, avant d'être « loué » à une division de THOMSON CSF (systèmes) à BAGNEUX. Sa directrice m'annonce, sans tarder que le projet auquel je vais contribuer est à BRUXELLES à **EUTRONIC** sa filiale commune avec HUGHES AIRCRAFT. C'est là où les deux sociétés ont construit le réseau NADGE de radar de surveillance de l'OTAN.

Il est resté là une communauté d'ingénieurs européens, et surtout, américains, habitués à travailler ensemble. On se retrouvera, d'ailleurs, dans d'autres projets. La pratique de l'anglais, acquise durant mon cours de pilote aux USA, et qui a été une des clefs de mon embauche, m'est donc indispensable ici, mais avec un vocabulaire technique nouveau. ~~Et le mot NATO sera toujours utilisé plutôt que celui de OTAN (en français:~~

DECOUVERTE DU PROJET : C'est l'étude de la construction du système de commandement des forces alliées en EUROPE, soit : *ACE* (= *Allied Command EUROPE*), *dénommé* : *NATO ACE*, Command, Control, and Information system : **NATO ACE CCIS**.

NOTA : la France, en temps de paix, n'est pas intégrée dans ces forces, mais participe, quand même, aux études d'armement et de systèmes de l'Alliance, dont ce projet.

Elle va durer plusieurs années pendant lesquelles on présente régulièrement nos travaux aux responsables nationaux. Déjà, avant mon arrivée, HUGHES aircraft avait remis un premier projet mais qui n'avait pas passé la première barre des services techniques alliés.

Le projet est maintenant repris par notre équipe, élargi reformulé, mis en stand-by avant de visiter, sur place, les états-majors concernés pour avoir leur avis. Après prise en compte des remarques, le projet est à nouveau présenté aux décideurs nationaux puis rendu à nouveau aux services techniques. Le projet végète... jusqu'à ce que, que **le mur de BERLIN** s'étant effondré, le projet ACE CCIS soit arrêté et de-facto-enterré.

Pendant ces aller-retour entre EUTRONIC et le client, je reviens à Paris pour démarrer à SYSECA, en participation avec une autre société, un projet français de système de commandement de la **Sécurité civile** (pour les Pompiers, terrestres et aériens). Mais le NATO n'en reste pas là. Il entreprend de créer un autre projet de type CCIS : c'est le système de contrôle aérien en EUROPE, l'**AIR CCIS** qui, lui aboutira **beaucoup plus tard**. THOMSON qui m'avait employé jusque là à BRUXELLES pour l'ACCIS, m'y fait revenir, (= >informaticien parlant américain<) pour participer au démarrage de ce projet. Je suis responsable de la partie base de données, mais à Paris à mi-temps je dois, aussi, poursuivre le nouveau projet français. Pendant un certain temps, je suis donc sur ces deux projets .

Pas facile !! Car selon les jours, je travaille soit avec des claviers, QWERTY, adaptés au monde américain (je conçois en anglais et l'écris de même), soit AZERTY, (idem, mais en français. Ces différences m'empêchent d'avoir de l'automatisme dans les doigts ! Et ces projets vont encore se terminer, sans moi !

En effet, vers la fin 1980 la Direction technique des engins (DTEN), à la direction générale de l'Armement – (DGA) – exprime le besoin de disposer d'un ingénieur informaticien - avec un profil international de mon type (*« fluent in english »*, pour aller travailler en Allemagne, à Munich. Il doit donc être expatriable. Car il n'y a pas d'ingénieur militaire volontaire pour ce projet .

Donc, la DTEN s'est adressée à la société SYSECA, qui, avec mon accord, répond : « j'ai ce qu'il faut » !! et décide de me retirer des projets à Bruxelles et Paris, pour m'envoyer en Allemagne. Faudra-t-il parler allemand aussi ? Non, car les Américains sont les « parrains » du projet. On utilisera donc « l'anglais d'outre-Atlantique ». Le rafraîchissement de mes connaissances scolaires en langue germanique devrait suffire pour faire le trajet Paris - Munich, par exemple, et me loger. Durée du projet ? Là bas Jusqu'à sa fin ! Mais ma famille, restera à Paris ... Donc, familialement, encore une épreuve pour ma femme et mes enfants, alors en classes de préparatoires scientifiques. Mais même si je restais à Paris avec un autre job ou projet (?), je ne saurais quand-même pas les aider. Pour faire leurs devoirs (comme on dit à l'école). Elle et Ils sont, certes déjà rodés à cette nouvelle séparation, mais je négocie des retours le retour le week-end.

Le projet nouveau EST : **le projet PATRIOT** : un système américain de défense aérienne par missiles SOL-AIR organisé en batteries mobiles de, chacune, 5 missiles. Il est déjà fabriqué et en service aux USA. Le projet est de le fabriquer en EUROPE à la demande de certains pays du NATO! Dont la France, cliente pour 40 batteries afin de remplacer les vieux NIKE HERCULES de l'armée de l'air. Mais, moi, je ne connais que l'informatique ! Pas les techniques concernées ! THOMSON me donne alors des cours succincts sur la nouvelle technologie des radars à balayage électronique ! Et les ingénieurs de la DTEN m'apprennent un minimum sur les missiles. Et ensuite ?

Le groupe de travail qui va rédiger des appels d'offres adéquats s'appelle NATO PATRIOT MANAGEMENT OFFICE : **NAPATMO**. Un civil allemand, N. KRAMER en est le manager....J'y suis le seul français et « j'hérite » de la direction (Head), de la « Technical and operational section » : **T O S**. Un colonel de l'armée de l'air allemande me seconde, ainsi que deux officiers américains connaissant bien le système. Nous sommes aussi assistés par les services techniques du NATO, le « SHAPE Technical Center ».

On établit donc des appels d'offres pour des sociétés européennes compétentes en électronique, missiles, véhicules, etc.. aux Pays-Bas, en France, en Allemagne, en Belgique et en Grèce (les pays demandeurs). Ces sociétés forment un consortium qui est donc notre interlocuteur. Pour mieux connaître le système, nous effectuons des visites aux USA chez les industriels constructeurs, dont RAYTHEON et Martin Marietta, etc. et auprès de l'état-major américain d'infanterie à HUNTSVILLE (ville dont le musée rappelle les débuts de l'ère des missiles avec VON BRAUN). Cet état-major est responsable du suivi technique et de la mise œuvre du système (On note ici, que des batteries seront déployées par les USA au Moyen-Orient quelques d'années plus tard)...

On nous indique, ainsi, les points particuliers à contrôler. Puis, après un tir de missile au Texas, retour en Europe où les réunions d'avancement avec la direction du projet (the Board), se tiennent avec les responsables nationaux, Munich ou Bruxelles. J'y présente ma partie en langue américaine.

Bien avant la fin d'année 1980 d'une part, le coût en dollars de l'ensemble de la construction d'un peu moins d'une centaine de batteries est présenté. Le logiciel (de gestion du radar, sera vendu à part par les USA avec des coûts séparés. Ainsi, ils restent maîtres de son évolution.

Dans le même temps, la France poursuit d'autres grands projets pour ses armées : l'avion RAFALE, le char LECLERC et le porte-avions.

TROP, C'est TROP, dit le gouvernement qui décide que c'est le PATRIOT qui fait « déborder la coupe » ! La France se retire donc du projet PATRIOT qui, financièrement sans elle, est arrêté. Je rentre en France laquelle poursuit un autre projet, de défense Sol Air, techniquement moins ambitieux ASTER. L'Allemagne achète « sur étagère » aux USA, ses 40 batteries qu'elle « paye » en assurant la défense des bases américaines en Allemagne !

Pour ma part, à SYSECA, je suis nommé dans un avant-dernier poste : affectation au sein du Service (DGS..) pour élaborer son plan informatique, en qualité de DSI. Après un dernier projet sur le NATO, en 1992, je quitte la Société et je prend ma retraite.

Mais pas question de rester les bras croisés !

Dans le cadre du bénévolat, représentant l'AEN (anciens de Navale), je suis d'abord nommé administrateur du conseil national des ingénieurs et scientifiques de France **CNISF**, (dénommé **IESF** ultérieurement). Reconnu pour mon engagement, je suis ensuite **élu par ses membres**. Ce « Conseil » est *de facto* la fédération des associations d'anciens élèves des écoles d'ingénieurs et de scientifiques de France.

<https://repertoire.iesf.fr>

Sous l'impulsion de son président G. RUTMAN, ancien DG d'ELF Aquitaine, je conçois et réalise le premier **REPERTOIRE français des ingénieurs, accessible par Internet**. Il contient tous les diplômés en France, français et étrangers avec leurs spécialités. Il liste aussi (souhait du Président) et c'est innovant, les **ingénieurs** dits « maison » devenant « **reconnus** » après approbation d'un dossier sur leurs compétences et ayant un diplôme technique.

FIN du PARCOURS Vie CIVILE de Jean-Louis MACARY.



Mr. J.-L. Macary
Head of TOS-Section
In appreciation of
exceptional services
during the Planning Phase
from 09. January 1979
until 31. October 1981.

N. Kramer
Program Manager
N A P A T M O