

# *Amical Info*



Bulletin trimestriel du groupement des anciens de DSM-Firmenich SA

**N° 161** – Mars 2026

Rédaction : Gérard SINGY, Pierre-Léonard ZAFFALON, Jean-Marie BOSSY, Letizia ROCCI, Claude Maury, Alain TAGAND

Mise en page et publication : Letizia ROCCI et Claude MAURY en versions journal papier et PDF sur notre site [www.firetraite.ch](http://www.firetraite.ch)

Impression, mise sous plis et envoi postal : R&M Routage & Mailing – Le Lignon

Notre site Web : [www.firetraite.ch](http://www.firetraite.ch) E-mail : [Info@firetraite.ch](mailto:Info@firetraite.ch)

# *Sommaire*

**Intelligence artificielle** – Gérard SINGY

**Les Zeppelins** – Pierre-Léonard ZAFFALON

**Physiologie humaine** – Jean-Marie BOSSY & Letizia ROCCI

**Nos communications par email** – Claude MAURY

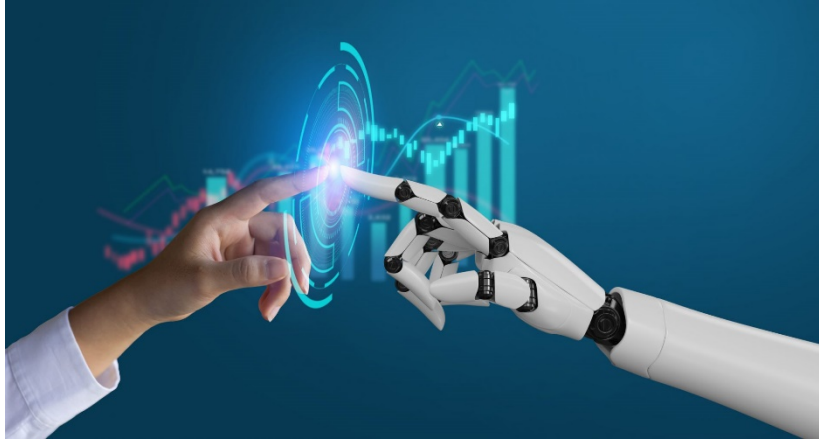
**Le parler Carougeois des années 1930** – Letizia ROCCI

**Informations aux membres** – Letizia ROCCI

**Nouvelles du Groupement** – Claude MAURY et Alain TAGAND

# *Intelligence artificielle :*

## *Un peu d'histoire*



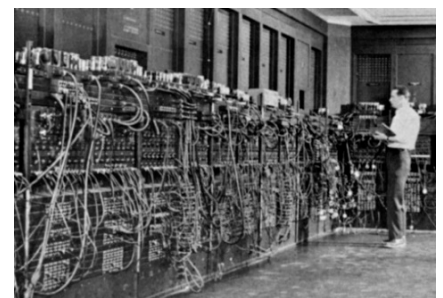
500 ans avant Jésus-Christ, le fabuliste Esope<sup>1</sup> l'avait démontré : la langue est la meilleure et la pire des choses :

- C'est l'organe de la vérité et de la raison, grâce à elle on instruit, on persuade, on construit...
- C'est la nourrice des procès, la source des divisions, à cause d'elle on déclare des guerres, on détruit des villes et des pays...

La même réflexion peut s'appliquer aujourd'hui à l'un des grands sujets à la mode dans nos médias : l'**intelligence artificielle** ou **IA**, qui pour les uns va résoudre tous les problèmes du monde, et pour les autres risque de nous entraîner sans contrôle dans les pires catastrophes !

## **Histoire de l'Intelligence Artificielle**

Le concept d'intelligence artificielle<sup>2</sup> est apparu au milieu de années 1950, grâce à l'invention des ordinateurs programmables, à l'augmentation de leur puissance de calcul et à l'accroissement des données disponibles. Sa définition reste toujours un peu floue, mais on peut globalement admettre que « **l'intelligence artificielle** est un domaine de l'informatique qui cherche à créer des



*Salle d'ordinateurs des années 1950*

---

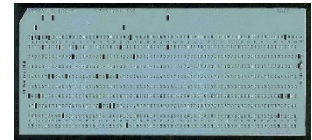
<sup>1</sup> [Fables de La Fontaine \(éd. 1874\)/La Vie d'Ésope le Phrygien - Wikisource](#)

<sup>2</sup> [Intelligence Artificielle : Définition, histoire, enjeux](#)  
[Histoire de l'intelligence artificielle — Wikipédia](#)

« systèmes capables de réaliser des tâches qui nécessiteraient normalement l'intelligence humaine »<sup>2</sup>.

Les progrès techniques et le développement de langages informatiques appropriés permirent des avancées spectaculaires jusqu'au milieu des années 1970. Armand Buchs<sup>3</sup>, alors jeune professeur assistant de l'Université de Genève et futur doyen de la Faculté des Sciences, bien connu de plusieurs d'entre nous, y apporta sa contribution<sup>4</sup> lors d'un séjour à Stanford (CA/USA) en 1969-1970.

Mais le doute s'empara peu à peu des investisseurs, frustrés par des progrès pas aussi rapides qu'anticipé et par l'impossibilité d'atteindre des objectifs qui s'étaient révélés irréalistes. Les subventions tombèrent rapidement dès 1973.



*Carte perforée des années*

*1970*

La situation se renversa dans les années 1980, avec le développement d'ordinateurs capables de résoudre des problèmes pointus dans un domaine de connaissances donné, à l'aide de règles logiques dérivées du savoir des spécialistes humains. Les investissements affluèrent à nouveau, puis l'excitation retomba et les coupes budgétaires suivirent.

Mais grâce à l'avènement de nouvelles techniques informatiques, le développement de l'IA fut extraordinaire dès le milieu des années 1990, illustré en 1997 par la victoire spectaculaire d'un ordinateur IBM sur le champion du monde d'échec Kasparov.



*Garry Kasparov en finale contre l'ordinateur*

*Deep Blue en 1997*

Les années 2000 furent marquées par l'arrivée de plusieurs assistants personnels « intelligents ». Les bases de données se multiplièrent et nourrirent implicitement des instruments de recherche de plus en plus sophistiqués. Au fil des développements, les ordinateurs ont appris à analyser les données, à en tirer les informations les plus pertinentes, à reconnaître images et langages. Comme chez un enfant en croissance, l'expérience acquise aide à construire le futur.

L'application populaire bien connue *ChatGPT* a été développée par une société créée à San Francisco en 2015 par Elon Musk et d'autres investisseurs. Elle est capable de générer du texte ou des images, de répondre à des questions, de tenir des conversations, d'effectuer des recherches sur Internet, d'écrire, de traduire ou encore de synthétiser des textes.

Les investissements dans le domaine de l'IA sont aujourd'hui vertigineux. On parle d'une valeur boursière de 4000 milliards de dollars pour l'une des sociétés très engagées.

<sup>3</sup> [Base de données des élites suisses | Buchs, Armand \(1930 - 2022\)](#)

<sup>4</sup> [Buchs, Armand | Archive ouverte UNIGE](#) (v. publications 1970-1972)

Beaucoup de PME se créent et se développent autour de l'IA. Mais pour certains analystes économiques<sup>5</sup>, des désillusions sont en train de se profiler, et ce boom économique ne pourra se conclure que par un krach. Peut-être n'est-ce pas le bon moment pour les presque retraités d'engager une partie de leur 2<sup>ème</sup> pilier dans cette technologie ?

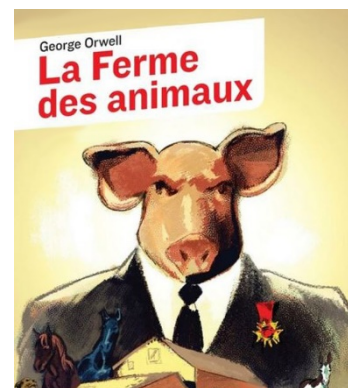
## **Et demain ?**

Très loin des petits problèmes techniques dits « *d'ordinateur* » que chacun d'entre nous a rencontrés un jour, on peut se poser à bon droit les questions :

Jusqu'où notre dépendance vis-à-vis des systèmes informatiques va-t-elle aller ? Est-ce que les technocrates, concepteurs de ces systèmes intelligents, ne vont pas sournoisement prendre le pouvoir politique à long terme et décider unilatéralement de ce qui est bon pour nous ?

Est-ce que l'on ne se dirige pas vers un monde si bien décrit par George Orwell dans *La Ferme des Animaux*<sup>6</sup> : « Nous sommes tous égaux, mais il y en a qui sont plus égaux que les autres » ?

Les pessimistes vont plus loin, et craignent que peu à peu ce soient les ordinateurs eux-mêmes fonctionnant à l'IA qui gèrent notre vie. C'est peut-être un peu excessif, mais il est vrai que l'on peut imaginer le pire ou le meilleur, comme dans les scénarios ci-après.



### **Scénario négatif :**

Un octogénaire, retraité d'une entreprise active dans le domaine Parfumerie et Arômes, est en léger surpoids. Il aime la bonne chair, apprécie les bons crus, mais est paresseux sur le plan sportif. Il se porte plutôt bien, juste son dos qui le gêne de temps en temps. Il finit par se décider à consulter un médecin, qui lui prescrit une pommade, lui recommande de faire davantage d'exercice, de marcher au moins 30 à 45 mn par jour, de perdre du poids et donc de moins fatiguer son dos et ses articulations. Trois mois après l'octogénaire retourne chez le médecin. Ses douleurs dorsales sont toujours là, son poids n'a pas diminué. Le médecin lui recommande de poursuivre le traitement, et à défaut d'amélioration dans les 6 mois, il lui propose un séjour hospitalier pour lui faire une « infiltration » au niveau vertébral.

---

<sup>5</sup> Par ex. journal *Le Temps* du 19.12.25, p. 18

<sup>6</sup> [La Ferme des animaux — Wikipédia](#)

Aujourd'hui :

Le traitement hospitalier se fait, les factures d'honoraires suivent à l'assurance-maladie, qui les honore selon les conventions en vigueur.

Cauchemar d'un futur proche :

Après la première visite médicale, l'assurance recommande un régime alimentaire particulier, impose à l'octogénaire le port d'une montre digitalisée qui va vérifier et enregistrer l'intensité de ses exercices physiques, le nombre de pas parcourus et la distance effectuée. Si les données mémorisées prouvent lors de la dernière visite médicale que le patient n'a pas respecté les consignes, l'assurance refusera de prendre en charge les frais du traitement hospitalier.

Cauchemar d'un futur lointain :



Notre retraité est entouré de systèmes de contrôleurs, tâteurs et senseurs qui surveillent en permanence son environnement et son alimentation et régissent totalement sa vie, il n'a plus aucune liberté personnelle. Il vivra peut-être jusqu'à 120 ans, mais dans une prison technologique.

Scénario positif :

Pour un trajet voiture dans une région mal connue, nous ne savons plus consulter les détails d'une carte Michelin. Les GPS intégrés dans nos voitures et sur nos téléphones portables sont très performants. Ils nous proposent les itinéraires les plus directs ou les plus rapides, nous indiquent l'heure d'arrivée à la minute près, et recalculent pratiquement en temps réel un autre itinéraire si l'on décide de



musarder en chemin. Nous avons toute latitude de changer d'itinéraire et de programme quand nous voulons.

*Futur proche :*

Demain (déjà courant à San Francisco par exemple), vous serez assis dans une voiture sans chauffeur, qui respectera scrupuleusement vitesse, distance de sécurité, itinéraire, horaire et vous protégera des pannes et accidents. Grâce à l'IA, le véhicule trouvera lui-même la place de parc autorisée la plus proche de votre destination.

*Futur lointain :*

Grande sécurité au volant, donc beaucoup moins de décès tragiques sur la route et diminution énorme du coût des assurances-accidents et casco liées à la voiture. Mais pas question de prendre des libertés avec le code de la route, même si vous êtes très pressés : la voiture ne va pas effleurer une ligne blanche, faire un excès de vitesse, brûler un feu rouge ou un stop.

Aujourd'hui, on doit apprécier les côtés positifs de IA et remercier Internet qui nous permet de trouver très rapidement des informations intéressantes sans consulter de lourds dictionnaires et de grosses encyclopédies.

Mais il convient d'être méfiant à l'égard de certaines technologies qui nous veulent du bien, et de fuir tant que possible les applications soi-disant extraordinaires qui promettent d'embellir notre vie. Nous devenons très dépendants de systèmes informatisés qui ne disent pas toujours leur nom. Les nombreux formulaires que nous sommes appelés à compléter dans notre vie de tous les jours sont très curieux à propos de notre sphère intime. Une recherche un peu complexe sur Internet peut nous amener à entrer des données personnelles sur notre santé, notre train de vie, nos bonnes et mauvaises habitudes.

On peut craindre qu'une immense base de données se construise à notre insu, avec mise en évidence de corrélations, qui résulteront d'abord en nouvelles règles sociales, puis peu à peu en obligations légales.

Il ne faut pas être paranoïaque non plus. Les gros systèmes informatiques sont extrêmement gourmands en énergie et ne pourront pas croître à l'infini. A moyen terme beaucoup d'espoirs seront déçus et les grands investisseurs vont certainement placer leur argent ailleurs. On peut donc espérer que nos descendants profiteront bien des côtés positifs de l'IA, et que le bon sens et les politiciens en limiteront sagement les aspects négatifs.

Gérard SINGY

# *Le Survol de l'arc Lémanique par les Zeppelins*

(1921-1936)

## Introduction



Parfois, ma grand-mère me racontait qu'enfant, elle avait aperçu un Zeppelin depuis la maison de ses parents à L'Éluset. Sans remettre totalement en doute son récit, je me suis souvent demandé si la vision d'un dirigeable, si loin de Friedrichshafen, sa base en Allemagne, n'avait pas dû être assez rare... ou peut-être, qui sait, le fruit de son imagination ?

En réalité, la présence des Zeppelins entre 1929 et 1936 sur l'arc lémanique fut bien plus qu'un simple passage.

La plupart de leurs venues ont déjà été décrites en détail par M. Jean-Claude Cailliez sur le site Pionnair consacré aux pionniers de l'aviation genevoise (<http://www.pionnair-ge.com>).

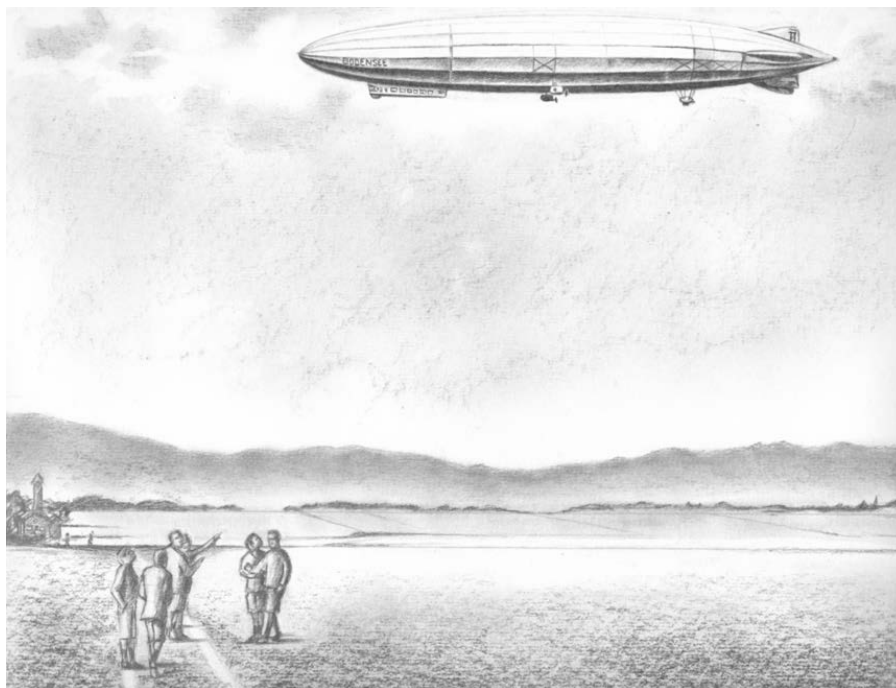
Inspiré du travail de Mr Cailliez, ce travail a été réalisé principalement en reprenant des articles publiés sur les zeppelins par la presse lémanique des années 20 et 30 et en les complétant avec quelques précisions historiques ou techniques.

## **Le LZ-120 BODENSEE : Premier Zeppelin sur Genève (3 juillet 1921)**

Après le développement des dirigeables à structure rigide par le comte von Zeppelin (1838-1917) au début du XX<sup>e</sup> siècle, ceux-ci furent employés durant la Première Guerre mondiale, notamment pour des missions de bombardement. Paris, et surtout Londres, furent parmi les premières grandes villes à subir des attaques aériennes visant directement des civils. La rancœur des populations occidentales fut immense et, en 1919, le Traité de Versailles interdit aux forces armées allemandes de posséder des dirigeables. L'article 198 stipulait : «Aucun ballon dirigeable ne sera conservé », tandis que l'article 202 précisait que devaient être remis aux Alliés « les ballons dirigeables en état de vol, en cours de fabrication, en réparation ou en montage ».

Genève fut témoin direct de ces confiscations, puisque le dernier dirigeable livré, le LZ-120 Bodensee (du nom du lac de Constance, en allemand), effectua son trajet de transfert Friedrichshafen-Genève-Rome (Ciampino), où il devait être remis aux autorités italiennes. Le Zeppelin passa au-dessus de Genève le dimanche 3 juillet 1921 à 9 h 45, jour des promotions scolaires, et suscita « une vive curiosité » parmi les écoliers des communes suburbaines et rurales se rendant à la distribution des prix. Le dirigeable, qui «volait très bas»,

franchit ensuite la frontière en direction de la France puis de l'Italie, avant de disparaître «dans la direction du Fort de l'Écluse ».



LZ-120 Bodensee au-dessus de la campagne genevoise, dessin de M.-P. Chevalier (Collection de l'auteur).

Le lendemain, il atteignit Rome où, outre l'équipage et les officiels, l'on découvrit un passager clandestin. Il s'agissait de Walter Krone (ou Kron), employé de banque âgé de 23 ans, désireux de se rendre en Italie. Il déclara avoir « essayé à plusieurs reprises déjà de monter à bord d'un dirigeable » et, cette fois, il avait « réussi à se cacher dans la grande nacelle ». « Appena il dirigibile prese le vie dell'aria » (à peine le dirigeable décolla), il se présenta à l'équipage, certain de ne pas être débarqué avant Rome.

Ce passager clandestin ne fut pas un cas isolé dans l'histoire des Zeppelins. Ainsi, lors du retour des États-Unis du Graf Zeppelin en octobre 1928, un jeune Américain s'était également introduit à bord, ne sortant de sa cachette que deux heures après le départ. Comme Krone, il « rêvait depuis son enfance de grands voyages et, lorsqu'il sut que le Zeppelin allait repartir, l'idée lui vint d'en faire partie ». Cette fois-ci, l'« invité » dut travailler à bord : laver la vaisselle et servir les passagers. Toutefois, le Dr Hugo Eckener, directeur de la société Zeppelin et promoteur du LZ-127, choisit de ne pas engager de poursuites contre ce clandestin, Clarence Terhune, qui fut même acclamé par la foule au même titre que le dirigeable à son arrivée en Europe. Sa tentative inspira d'autres intrépides qui essayèrent également de s'introduire à bord, mais avec moins de succès, lors d'un autre raid américain en mai 1929.

## LE LZ-127 Graf Zeppelin

Ce n'est qu'avec le Traité de Locarno (1926) que les sanctions contre l'Allemagne furent allégées. Grâce à l'énergie du Dr Hugo Eckener, ancien assistant et disciple du comte von Zeppelin, les dirigeables furent de nouveau développés pour un usage civil. Ainsi, le 28 septembre 1928, après 21 mois de construction, eut lieu à Friedrichshafen le premier vol du

Graf Zeppelin (LZ-127, baptisé en l'honneur du comte von Zeppelin). Deux jours plus tard, l'aéronef survolait déjà la Suisse, passant par Frauenfeld, Zurich et Bâle, avant de revenir sur Fribourg-en-Brisgau.

Au moment de son lancement, le monde vivait encore l'effervescence des «années folles»: le krach boursier de 1929 et les crises politiques des années 1930 étaient encore à venir. Les populations, tout juste remises des hécatombes de la Première Guerre mondiale, se passionnaient pour les exploits sportifs et techniques de l'aéronautique. Le 21 mai 1927, Lindbergh était devenu mondialement célèbre en traversant l'Atlantique, tandis que le transport aérien se développait rapidement (en France, la fondation de l'Aéropostale date d'avril 1927).

Le développement du Graf Zeppelin fut accueilli dans un climat d'optimisme. Pour les Allemands, sa construction rappelait les temps heureux de la Belle Époque, lorsque le vieux comte Zeppelin faisait voler ses dirigeables à Friedrichshafen. Cette nostalgie, alliée à un sentiment de fierté face à ce géant des airs, fut le moteur de la résurrection des Zeppelins dans les années 1920. La possibilité de transporter de nombreux passagers sur de grandes distances représentait un avantage certain par rapport aux avions de l'époque : le Ford Trimotor (1926), alors considéré comme un succès, ne pouvait emporter que huit passagers, contre une vingtaine pour un Zeppelin. Avec ce dernier, chacun pouvait participer à la conquête de l'air.

L'Allemagne de l'entre-deux-guerres était particulièrement désireuse de développer un réseau aérien, et les Allemands considéraient que la participation à cet effort était un véritable devoir patriotique, même si l'avion était parfois plus lent que le train (!).

Cette ferveur ne passa pas inaperçue sur les bords du Léman. En octobre 1928, quelques jours après le raid transatlantique du LZ-127, La Gazette de Lausanne s'étonnait que l'Allemagne moderne conçoive pour l'aéronautique « un respect superstitieux » et soit convaincue que le trafic aérien supplanterait à l'avenir « l'auto et même le chemin de fer », et qu'ainsi « le pays qui aura su acquérir une avance indiscutée en aviation contrôlera l'Europe ».

La presse lémanique avait déjà identifié, en 1928, les principales limites des Zeppelins. D'abord le prix : la traversée « coûte fort cher » en raison des « vols d'essai onéreux », des « avaries à réparer », du « service d'ordre à assurer » et des « centaines d'hommes à mobiliser pour faire entrer le ballon dans son hangar ». Ensuite, le risque : ces « énormes machines [...] sont facilement la proie des vents et de la tempête ». Si le Hindenburg disparut dans un incendie en 1937, le USS Akron, l'un des plus grands dirigeables américains (239 m de long), s'écrasa lors d'un orage en 1933. Enfin, et surtout, l'amélioration rapide des performances des avions entre 1928 et 1937 finit par rendre obsolètes les Zeppelins.

Malgré ces faiblesses, le Graf Zeppelin constituait encore, en 1932, la seule liaison aérienne directe entre l'Europe et l'Amérique du Sud. Il apportait le courrier à Rio de Janeiro ou à Pernambouc, distribué ensuite par le Syndicat Kondor ou la Lloyd Aero Boliviano (deux compagnies allemandes). À partir de 1935 toutefois, la concurrence des avions et hydravions polymoteurs se fit sentir : le courrier ne mettait plus que 50 heures pour parvenir de Paris à Rio de Janeiro. À noter que, lors de l'ouverture des lignes vers les États-Unis, le LZ-129 (Hindenburg) était en avance, effectuant 10 traversées transatlantiques, parfois en

seulement 45 heures. Les hydravions prirent le relais régulièrement deux mois après la catastrophe du Hindenburg.

Le transport du courrier servait à couvrir une partie des frais de vol. Lors de la circumnavigation du Graf Zeppelin en août 1929, les 7 000 livres sterling dépensées pour le réapprovisionnement en essence, gaz, nourriture et préparatifs furent en partie couvertes par « l'abondant courrier » transporté à New York. L'affranchissement d'une lettre coûtait alors 10 shillings (soit une demi-livre sterling). Lors du retour du premier raid sur New York, en octobre 1929, le Graf Zeppelin rapporta d'Amérique 101 683 lettres et cartes postales, représentant environ une tonne de courrier. En juillet 1929, le Journal de Genève informait déjà ses lecteurs de ce nouveau moyen de communication : « Les traversées du Graf Zeppelin peuvent être utilisées pour l'expédition de lettres et de cartes postales à destination des États-Unis d'Amérique ou de pays en transit par New York. »



Le Graf Zeppelin au-dessus du Léman vu depuis la gare d'arrivée du téléphérique du Salève (carte postale de l'éditeur Ch. Brand, Neydens). La photographie a dû être prise entre août 1932 (inauguration du téléphérique) et avril 1934 (date d'oblitération de la carte).

## 1ères visites sur le Léman du Graf Zeppelin (1929)

La première visite du Zeppelin sur le Léman remonte à la nuit du 23 au 24 mai 1929. Parti de Friedrichshafen le 17 mai à « 5 h 58 » pour un vol transatlantique vers les États-Unis avec « un équipage de 40 hommes et 18 passagers », le Graf Zeppelin survola Bâle, Porrentruy, la région lyonnaise, Nîmes puis Barcelone à « 14 h 30 ». Toutefois, alors qu'il « se trouvait au-dessus de l'Espagne », le dirigeable connut « une rupture du vilebrequin » puis « successivement trois autres vilebrequins lâchèrent ». « Ne disposant plus que d'un moteur, le Dr Eckener prit la résolution de rentrer à petite allure vers l'embouchure du Rhône ».

Après avoir « tenté d'atterrir à Portes-lès-Valence », le Zeppelin « partit à la dérive vers le sud-est ». « En difficulté dans la vallée de la Drôme », il se vit offrir par le ministère de l'Air français la possibilité de se poser à Orly ou « sur la base aérienne française de Cuers-Pierrefeu », près de Toulon. C'est cette dernière option qui fut retenue, et le Zeppelin alla « atterrir au centre de Cuers-Pierrefeu » le 17 mai 1929, où « un sérieux service d'ordre dut être organisé pour contenir la foule des curieux, augmentant de minute en minute ». Les populations et les maires de Cuers et de Pierrefeu furent les premiers à offrir un gîte aux voyageurs et à l'équipage, qui furent « extrêmement touchés de l'accueil sympathique » qu'ils reçurent.

Parti à Friedrichshafen pour organiser les réparations des moteurs, le Dr Eckener revint dans le Sud le 23 mai 1929, lorsque le dirigeable put repartir avec « trois moteurs nouveaux et deux des cinq qui avaient servi » lors du voyage aller. En hommage à d'autres pionniers de l'air, « le Dr Eckener et ses collaborateurs » déposèrent « une gerbe de fleurs à la mémoire des victimes du Dixmude ».

Ce dernier, de fabrication allemande (LZ-72), avait été « livré à la France en 1920 » où il fut remis en état pour « reprendre l'air en 1923 ». Basé à Cuers, il disparut accidentellement avec tout son équipage (50 hommes, soit plus que le nombre de victimes du LZ-129 Hindenburg) au large de la Sicile, le 23 décembre 1923. La mésaventure du LZ-127 permit d'une façon inattendue un rapprochement franco-allemand après quatre années de guerre.

Le Graf Zeppelin décolla finalement le 23 mai « de Cuers à 20 h 30 », mettant « 4 h 30 pour atteindre Genève », après être passé par Marseille puis par la vallée du Rhône. Il atteignit la cité de Calvin vers « une heure du matin », où « le dirigeable se dessinait très nettement dans le ciel ; le poste de commandement et la cabine des passagers étaient éclairés ». « À 1 h 40, le Zeppelin était signalé sur Lausanne ; on le vit passer sur Morges à basse altitude, puis gagner de la hauteur. Pendant quelques minutes, on put le suivre dans la nuit, on put entendre le ronflement régulier de ses moteurs, puis ce fut tout. » Le dirigeable poursuivit sa route au-dessus de Fribourg, Berne, Lucerne et Zurich, avant de finalement se poser à Friedrichshafen.



Le Graf Zeppelin au-dessus de Genève (Phototypie Co., Lausanne), sans doute après avoir survolé la cathédrale St-Pierre. Vue prise avant le 2 juillet 1930 (date d'oblitération de la carte postale). En regardant la végétation et la neige encore importante sur les montagnes en arrière-plan, on peut supposer qu'il s'agisse d'un des survols de mai 1930

Pierre-Léonard ZAFFALON

Le texte original étant trop long, il sera publié en quatre parties :

1. Introduction → Premières visites sur le Léman
2. Tour de Suisse → Atterrissage à Cointrin
3. Vols ultérieurs → Influences culturelles des Zeppelins
4. Les Zeppelins, symboles nazis → Conclusion

**Références :**

- Hugo Eckener, Rolf Italiaander, Im Zeppelin über Länder und Meere: Erlebnisse und Erinnerungen, Wilhelm Heyne Verlag: München, 1979.
- Im Zeppelin über der Schweiz, édité par Hans von Schiller, images de Ernst Erwin Haberkorn, Orell Füssli: Zurich, 1930.
- Guillaume de Syon, Zeppelin! Germany and the airship, 1900-1939, 2002, Baltimore: John Hopkins University Press.
- Maurice Role, L'étrange histoire des Zeppelins, France-Empire: Paris, 1972.
- Erich Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt, vol. 1, Aero-Verlag, 1941.
- Lutz Tittel, LZ 129 « Hindenburg », Schriften zur Geschichte der Zeppelin-Luftschiffahrt N°5, Friedrichshafen, 1987.

# *Physiologie humaine*

## *Gestion efficace de ses propres ressources*<sup>1</sup>



Dans cet article, je souhaite partager une expérience vécue dans le secteur des arômes et des assaisonnements.

Il ne s'agit pas d'apprendre à vendre, mais de changer de perspective.

Car en matière d'opinions ou de décisions, personne n'a totalement raison ou tort : tout dépend du point de vue.

Deux personnes peuvent observer le même horizon, mais depuis des positions différentes, leurs perceptions — et donc leurs conclusions — ne seront jamais identiques.

C'est cette idée, celle du regard porté sur les choses, que j'aimerais explorer avec vous, à la lumière de quelques principes tirés de la physiologie humaine et de la gestion des ressources cérébrales.<sup>2</sup>

### *Mieux se connaître pour mieux performer*

Dans toute activité professionnelle, et particulièrement dans la vente, il est essentiel de se connaître soi-même. Nos performances dépendent directement de notre physiologie, de la manière dont notre cerveau traite l'information, réagit aux stimuli, et gère ses propres limites.

Le corps humain contient environ 5 à 6 litres de sang. Chaque minute, environ un litre irrigue le cerveau, lui apportant l'oxygène et le glucose nécessaires à la production d'énergie. Cette énergie est ce qui alimente notre clarté mentale, notre réactivité, et notre capacité d'adaptation.

Mais ces ressources ne sont pas infinies. Tout ce que nous percevons, entendons, voyons, ou ressentons mobilise notre cerveau et consomme une partie de cette énergie.

### *Le rôle du bruit et des interruptions*

La voix humaine, par exemple, est perçue par notre cerveau comme un bruit d'une importance capitale. Même lorsque nous ne sommes pas directement interpellés, elle est automatiquement traitée. Ce simple phénomène peut consommer jusqu'à 0,5 litre de sang par minute, réduisant notre efficacité d'environ 40 %.

---

<sup>1</sup> <https://www.eyrolles.com/Accueil/Auteur/patrick-georges-100168/>

<sup>2</sup> Notes Séminaire Mytichtchi, le 7 juin 2012

## ***L'impact des interruptions sur notre concentration***

Le cortex, qui gère notre intelligence et notre concentration, travaille en lien avec l'hippocampe, principal centre de la mémoire à long terme. Celle-ci est d'ailleurs répartie dans différentes zones du cerveau selon la nature des informations à retenir — visuelles, émotionnelles ou sensorielles.

Le transfert d'informations s'effectue en continu. Chaque interruption qui survient avant la fin de ce processus le perturbe : la concentration baisse, la fatigue augmente et l'efficacité diminue.

## ***Les rythmes de performance du cerveau***

Notre cerveau ne fonctionne pas à plein régime en permanence. Il suit des cycles de performance tout au long de la journée. Le moment le plus favorable se situe environ trois heures après le réveil, lorsque la production de sucres qui alimentent les synapses — ces connexions entre les neurones — atteint son maximum.

C'est alors que notre esprit est le plus clair et le plus réactif. La température du cerveau augmente légèrement (autour de 36,8 °C), ce qui stimule les échanges cellulaires et favorise ce que l'on pourrait appeler une « intelligence matinale ».

C'est le moment idéal pour accomplir les tâches les plus importantes, celles qui exigent de la réflexion et de la créativité. À l'inverse, deux moments de baisse de performance se produisent chaque jour :

Lorsque la faim se fait sentir : le cerveau manque alors de glucose, et certaines zones (notamment la zone 9 du cortex) deviennent moins actives.

Juste après le repas : l'estomac devient prioritaire sur le cerveau, mobilisant une partie du flux sanguin.

## ***Un organe d'une complexité fascinante***

Si l'on déplaçait notre cerveau, il couvrirait une surface d'environ 2 m<sup>2</sup>, pour une épaisseur moyenne de 3 mm. Il est cartographié en 50 zones, chacune spécialisée :

- La zone 7 commande la main droite,
- Les zones 9 et 10 abritent les fonctions de l'intelligence supérieure.
- La zone 23 du cerveau joue un rôle fascinant : elle décode les expressions du visage, en interprétant les quelques cinquante muscles qui le composent.

C'est grâce à elle que nous pouvons percevoir les émotions d'autrui — joie, tristesse, étonnement — en un instant, souvent sans même y penser.

Le faux sourire, par exemple, se distingue d'un sourire authentique : dans le premier cas, seule la bouche bouge, tandis que les yeux restent immobiles. Le vrai sourire, lui, mobilise à la fois les muscles de la bouche et des yeux, car il est déclenché non par le cortex, siège des actions volontaires, mais par l'hypothalamus, centre des émotions.

Ce dernier joue d'ailleurs un rôle fondamental : il abrite ce que l'on appelle parfois la neuro-identité, une sorte de carte d'identité interne propre à chaque individu.

Les hormones, quant à elles, ne sont pas uniquement produites dans le tronc cérébral. L'hypophyse, située dans le diencephale, constitue également un centre majeur de production et de régulation hormonale.

Le tronc cérébral, véritable lien entre le cerveau et la moelle épinière, organise les instincts vitaux selon trois grandes zones correspondant aux besoins humains fondamentaux :

Zone I – Les besoins de survie : respirer, se nourrir, se reproduire.

Zone II – Les besoins sociaux : aimer, appartenir, prendre soin des autres.

Zone III – Les besoins d'accomplissement : se distinguer, être respecté, se réaliser.

### ***Deux hémisphères, deux visions du monde***

Le cerveau est composé de deux hémisphères, chacun avec ses particularités :

- Le gauche est orienté vers les faits, la logique, les chiffres et l'analyse.
- Le droit privilégie les émotions, les relations humaines et la créativité.

Il est fascinant de constater que cette dominance varie selon les cultures. Les personnes vivant dans les régions nordiques développent davantage leur hémisphère gauche, tandis que celles des régions méridionales tendent à favoriser le droit.

Deux façons de penser, d'analyser et... de négocier !

### ***Le vieillissement cérébral***



On pense souvent que notre cerveau fonctionne à plein régime... Pourtant, la réalité est tout autre : nous n'en utilisons qu'une petite fraction, entre 4 et 20 % selon les estimations.

Le volume de notre cerveau, lui, est inscrit dans nos gènes, mais son contenu dépend entièrement de ce que nous en faisons : notre éducation, nos expériences, notre curiosité, nos apprentissages.

Dès notre venue au monde, nous possédons environ 100 milliards de neurones. Chaque jour, nous en perdons près de 100 000 – un phénomène naturel, qui fait partie du vieillissement cérébral. Heureusement, tout n'est pas qu'une question de pertes ! Si le nombre de neurones diminue, le nombre de connexions entre eux, les synapses, augmente avec l'âge.

Autrement dit, plus on avance en âge, plus notre cerveau se remplit d'expériences et de liens internes – un peu comme une bibliothèque qui s'enrichit de nouveaux livres.

Chez une personne jeune, une décision peut être prise en moins d'une minute après réception d'une information. Passé ce court laps de temps, l'attention s'éparpille : on cesse vraiment d'écouter ou de lire, même si l'on croit encore suivre. C'est pour cette raison que le résumé d'un rapport est si important : il doit captiver dès les 60 premières secondes.

Au-delà, c'est un autre mécanisme qui prend le relais : ce fameux « petit homme dans la tête » — cette image amusante d'un réseau de neurones en action — qui parcourt nos souvenirs, compare les données et finit par trancher.

En somme, connaître le fonctionnement de notre cerveau et gérer ses ressources permet d'optimiser notre performance et nos décisions. Comprendre ses rythmes, ses limites et ses forces, c'est se donner les moyens d'agir avec clarté, efficacité et empathie. Le cerveau n'est pas seulement un organe : il est le miroir de notre identité, de nos choix et de notre capacité à évoluer.

Source : Jean-Marie BOSSY

Adaptation et mise en page : Letizia ROCCI

# *Nos communications par email*



Pour beaucoup d'associations et groupes d'activités comme le nôtre, les emails envoyés depuis leur messagerie **info@xxxx.xx** finissent fréquemment dans le classeur SPAM du récipiendaire. Malheureusement c'est aussi le cas pour notre messagerie et nous ne pouvons rien faire pour y remédier, car c'est le système de messagerie du récipiendaire du message qui effectue ce tri.

Pour l'administration de notre groupement, nous utilisons une application de gestion intégrée et sécurisée nommée ClubDesk (>20'000 utilisateurs en Suisse). Cette application intègre en plus de la gestion des membres et de la comptabilité un service de messagerie que nous aimerions utiliser progressivement pour remplacer **info@firetraite.ch** dans nos communications avec nos membres.

Nous allons en commencer progressivement l'utilisation avec la gestion des inscriptions à nos activités, ainsi que des communications groupées ou individuelles. Vous recevrez nos communications avec l'adresse de l'expéditeur : **nom.prénom@firetraite.clubdesk.com** ou **gestionnaire@firetraite.clubdesk.com**

Vous pourrez répondre ou communiquer par email à ces adresses, et l'adresse **info@firetraite.ch** sera conservée et disponible durant cette transition

Nous vous remercions de votre compréhension et votre aide à résoudre ce problème de SPAM qui perturbe de plus en plus nos communications.

Claude Maury

## *Le parler Carougeois des années 1930*



À Carouge, dans les années 1930, ça ne parlait pas comme dans les salons de Genève.

Ça parlait fort, ça parlait vrai, ça parlait avec les mains. Ce n'était pas académique, et tant mieux. C'est musical sans le savoir.

Les discussions se faisaient devant les cafés, autour d'un verre de rouge. Les anciens racontaient la crise, le travail qui manquait, la frontière pas loin. On parlait politique, famille, débrouille. On parlait surtout de survivre, mais avec fierté.

La langue portait tout cela. Dense, populaire, parfois ironique. On se chambrailait, on se taquinait, mais toujours avec ce respect un peu brut qui fait les vraies communautés.

### **Un héritage historique particulier**

Dans les années 1930, Carouge possédait une identité linguistique bien marquée. Séparée historiquement de Genève et longtemps influencée par la culture sarde puis piémontaise, la ville cultivait un parler à part, à mi-chemin entre le français genevois, quelques survivances du francoprovençal et des tournures venues d'Italie.

Fondée au XVIII<sup>e</sup> siècle sous le royaume de Sardaigne, Carouge a gardé jusqu'à l'entre-deux-guerres un esprit libre et artisanal. Dans les années 1930, la ville est encore largement ouvrière : artisans, petits commerçants, maraîchers et ouvriers d'usine forment l'essentiel de la population.

Et qui dit ville populaire dit langue vivante : imagée, directe, parfois franche, souvent savoureuse.

À l'école et à l'administration, on parle le français standard. Mais dans la rue, dans les ateliers et sur les places, ça sonne autrement. Le parler carougeois s'inscrit dans la grande famille du français régional genevois, lui-même héritier du francoprovençal, autrefois parlé dans toute la région lémanique.

### **Carouge, pas tout à fait Genève**

Bien que rattachée à Genève depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, Carouge garde longtemps une réputation de ville à part. Les Genevois parlent parfois des Carougeois comme d'un peuple plus latin, plus libre, un peu moins "coincé".

Cette différence se sent dans la langue : plus familière, plus chaleureuse, parfois jugée plus directe que celle du centre genevois.

Dans les cafés des places carougeoises, on débat ferme. Les années 1930 sont socialement tendues, et la parole devient une arme douce : on argumente, on ironise, on défend ses idées avec entrain. La langue n'est pas qu'un outil de communication, c'est un marqueur d'identité.

## **Une langue populaire et imagée**

Le parler carougeois partage bien des expressions avec le français genevois :

- La panosse : la serpillière.
- La vogue : la fête foraine.
- Être tout empoté : être maladroit.
- Se faire la malle : filer discrètement.

À Carouge, on "descend en ville" — même quand on est déjà à deux arrêts du centre. On dit que c'est "vite fait" ... et ça dure deux heures.

Certains mots viennent du vieux fonds francoprovençal, d'autres de l'italien, glissés là par les familles installées depuis plusieurs générations. C'est un parler métissé sans prétention, mais avec du caractère.

On se connaissait beaucoup à Carouge ; la langue reflétait cette proximité. Elle pouvait être moqueuse sans être méchante, vive sans être grossière.

## **Une voix qui s'estompe**

Après la Seconde Guerre mondiale, l'urbanisation croissante et la standardisation scolaire ont peu à peu gommé ces différences. Le parler carougeois des années 1930 ne disparaît pas d'un coup : il s'effiloche, se transforme, s'adapte. Aujourd'hui, il survit dans la mémoire des anciens, il en reste des éclats, une expression tenace, un tour de phrase, un accent discret qui dit d'où l'on vient.

Car ce parler n'était pas qu'une affaire de mots. C'était une façon de tenir bon dans l'incertitude, de parler sans détour, de rire malgré la crise et de rester solidaires.

Pas une langue à part entière, mais une manière d'être au monde, façonnée par l'histoire sarde, la proximité de Genève et l'énergie populaire de Carouge.

Un parler fier, chaleureux, au caractère bien trempé.

Bref, un parler carougeois.

Letizia ROCCI

# *Informations aux membres*

## *Changement de présidence*

Depuis le 1er janvier 2026, Monsieur Loris ZAFFALON est désormais notre nouveau président.

Pour toute question, demande d'information ou correspondance officielle, nous vous remercions de bien vouloir vous adresser directement à lui à l'adresse : [info@firetraite.ch](mailto:info@firetraite.ch).

Nous lui souhaitons plein succès dans ses nouvelles fonctions et nous nous réjouissons de poursuivre nos activités sous sa présidence.



## *Remerciements*

Tous les membres du groupement des retraités de FIRSA adressent leurs plus sincères remerciements à la direction de DSM-Firmenich pour les étrennes de fin d'année. Ce geste, toujours très apprécié, est accueilli avec beaucoup de plaisir par l'ensemble des retraités.

## *Dates à retenir*

Nous vous invitons à réserver dès à présent les dates suivantes dans votre agenda :

- Repas printanier le 16 avril 2026 au Vieux Grenadiers
- Sortie open le 18 juin 2026 pour un Déjeuner-spectacle à Lyon au Cirque Imagine

## *Appel aux volontaires*

Chers membres,

Afin de renforcer notre comité, nous faisons appel aux membres intéressés à s'impliquer dans la vie du groupement.



Nous recherchons des personnes motivées, prêtes à s'investir selon leurs disponibilités afin de contribuer à la vie et au dynamisme de nos activités. Aucune expérience particulière n'est requise : l'essentiel est d'avoir envie de s'engager dans une ambiance conviviale et constructive.

Si vous êtes intéressé(e) ou si vous souhaitez obtenir davantage d'informations, n'hésitez pas à nous écrire à l'adresse suivante :

[info@firetraite.ch](mailto:info@firetraite.ch)

Nous serions ravis de vous accueillir au sein de l'équipe et vous remercions chaleureusement pour votre soutien.

## *Notre comité s'agrandit*

Nous avons le plaisir d'annoncer l'arrivée de Monsieur Serge FRACHEBOUD au sein de notre comité. Nous lui souhaitons la bienvenue et nous nous réjouissons de pouvoir compter sur son engagement et ses compétences, qui seront précieux pour le bon fonctionnement de notre équipe.

## *Firloisirs devient officiellement Swiss Leisure Lab (SLL)*

Afin de rendre les inscriptions encore plus simples et plus pratiques, notre site sera prochainement mis à jour.

Nous vous invitons donc à le consulter régulièrement pour découvrir les activités et vous y inscrire facilement. L'accès est protégé par un mot de passe, afin de garantir la sécurité de vos informations.

Nous tenons à remercier chaleureusement tous les membres de Swiss Leisure Lab pour leur confiance et leur fidélité.

Letizia Rocci

# *Nouvelles du Groupement*

## *Nouveaux membres*

Madame Giovanna BARBIER, Madame Corinne JENNI, Madame Brigitte PACIC, Monsieur Alberto Mario TODESCHINI, Monsieur Philippe ROUILLARD, Monsieur Khushrav CRAWFORD

*...à qui nous adressons tous nos vœux de bienvenue.*

## *Décès*

Monsieur Aldo Chiaradonna

*Nous présentons nos sincères condoléances à leurs familles.*

## *Jubilés du trimestre*

Nous avons le plaisir de féliciter chaleureusement les membres suivants qui célèbrent un anniversaire marquant :

Jubilé 70 ans

- Madame Patricia KNÖRR-CARRON
- Madame Line VUARGNIER
- Madame Brigitte DUMAS Brigitte
- Monsieur Berthold BALLMANN

Jubilé 80 ans

- Monsieur Robert TISSOT
- Monsieur Matthijs VAN DE WAAL
- Madame Mireille MARSIGLIANI-GAUGAIN
- Monsieur Charles FIRMENICH Charles
- Monsieur André BAUDIN
- Madame Erika AVERY

Jubilé 90 ans

- Madame Doris HEGER
- Monsieur Gilbert PILET

*Nous leur adressons nos vœux les plus sincères de santé, de bonheur et de belles années à venir.*

