

## LETTRE N° 83

novembre 2016

### ÉDITORIAL

#### **Le cocktail annuel aura lieu le 24 novembre au restaurant Le Cap Seguin**

Comme chaque année, à cette époque, le bureau de l'Alumni est en effervescence car il se mobilise sur la préparation de son cocktail dînatoire annuel. Invitations, relance, enregistrement, édition des badges, animation de la soirée, tout cela le préoccupe et l'occupe beaucoup. Pour ceux qui ont vécu cette heureuse situation, ce travail ressemble à l'organisation du mariage d'un de ses enfants !

Nous sommes impatient et dans l'attente de vous recevoir, le jeudi 24 novembre prochain, pour notre dix-huitième cocktail annuel. Nous vous proposerons une animation qui fait suite à nos travaux avec la société Shynlei Le réseau de l'âme et nous demanderons à ceux qui le veulent d'inventer auprès d'un dessinateur caricaturiste notre futur avec vos rêves.

Nous vous présentons nos sincères amitiés.

Le BAC

### PROCHAINS RENDEZ-VOUS

**Jeudi 24 novembre** : Grand cocktail dînatoire annuel avec animations. Rendez-vous à partir de 19 heures 30 au restaurant « Le Cap Seguin », face au 27 quai Le Gallo 92100 Boulogne Billancourt.

**Jeudi 8 décembre** : François Poupée nous parlera des fonds de « private equity » à partir de 19 heures au siège de l'association, 48 avenue Charles Floquet 75007 Paris.

### SOMMAIRE :

- **COMPTE RENDU DE LA CONFÉRENCE SUR LA MÉTHODE SHYNLEÏ.**
- **LIBRE PROPOS D'UN CITROËNISTE**
- **ROME**
- **ALAIN BRULÉ NOUS A QUITTÉS**
- **NOMINATIONS**

## **COMPTE RENDU DE LA CONFÉRENCE SUR LA MÉTHODE SHYNLEÏ Le réseau de l'âme.**

### **Introduction**

Philippe Giraud a ouvert la conférence en rappelant la genèse de cette rencontre : « Lors d'une réunion, Sophie Bossard, Bruno Pages et Pierre Clavel m'ont présenté un produit de conseil qui m'a paru intéressant appelé « Shynleï, Le réseau de l'âme ». Ce sont une méthode et un processus qui permettent en moins d'une année, tout en ne prenant que peu de temps aux interviewés, de trouver le projet commun motivant chacun d'eux. Pour donner de l'attrait à une conférence de l'Alumni, nous avons pensé qu'il fallait dépasser la présentation du produit en présentant un cas concret intéressant tous nos membres c'est-à-dire le Bossard Alumni Club. Six membres de notre conseil ont travaillé d'avril à juillet sur le futur de l'Alumni à partir de leurs rêves et le fruit de leur réflexion sera présenté au cours de cette réunion.

### **Présentation de Shynleï Le réseau de l'âme**

Bruno Pages nous rappela ses premiers contrats chez Bossard où il cherchait l'étincelle dans le regard de ses interlocuteurs pour trouver les voies de progrès qui les motivaient. Trouvant que malgré la réussite de sa méthode, le cabinet ne voulait pas investir dans son développement, Bruno nous quitta pour poursuivre ses recherches. Après 25 années de conseil indépendant, Bruno a supporté la création, par un ami ancien client, de la société Shynleï le réseau de l'âme, dans le but de commercialiser ses méthodes auprès d'entreprises ou de particuliers.

Pour la petite histoire, Shynleï était le nom d'un moine tibétain que lui-même traduisait en « la lumière de l'amour ».

### **Comment avons-nous travaillé ?**

Les travaux s'étalent dans le temps en une succession d'entretiens individuels entrecoupés de réunions collectives de synthèse.

#### **Les entretiens individuels**

Le premier rendez-vous : la découverte de la méthode

Ces entretiens se font physiquement ou par voie électronique comme Skype. Ils surprennent un peu car ils sont assez directifs dans le questionnement mais ne remettent jamais en cause le contenu des réponses. Par exemple lors de mon premier entretien qui a duré une heure, il m'a été demandé de lister 23 rêves. Pas 22, pas 24, mais 23. Le soir j'ai reçu par courriel la liste de mes 23 rêves.

Les entretiens suivants : la progression de la réflexion

Lors de chaque entretien suivant, le document résultant de l'entretien précédent est repris et est retravaillé. Il est demandé de préciser certains termes, de changer les verbes trop souvent répétés, de sélectionner les 12 plus importants pour son entreprise ce qui amène à éliminer ses rêves trop personnels.

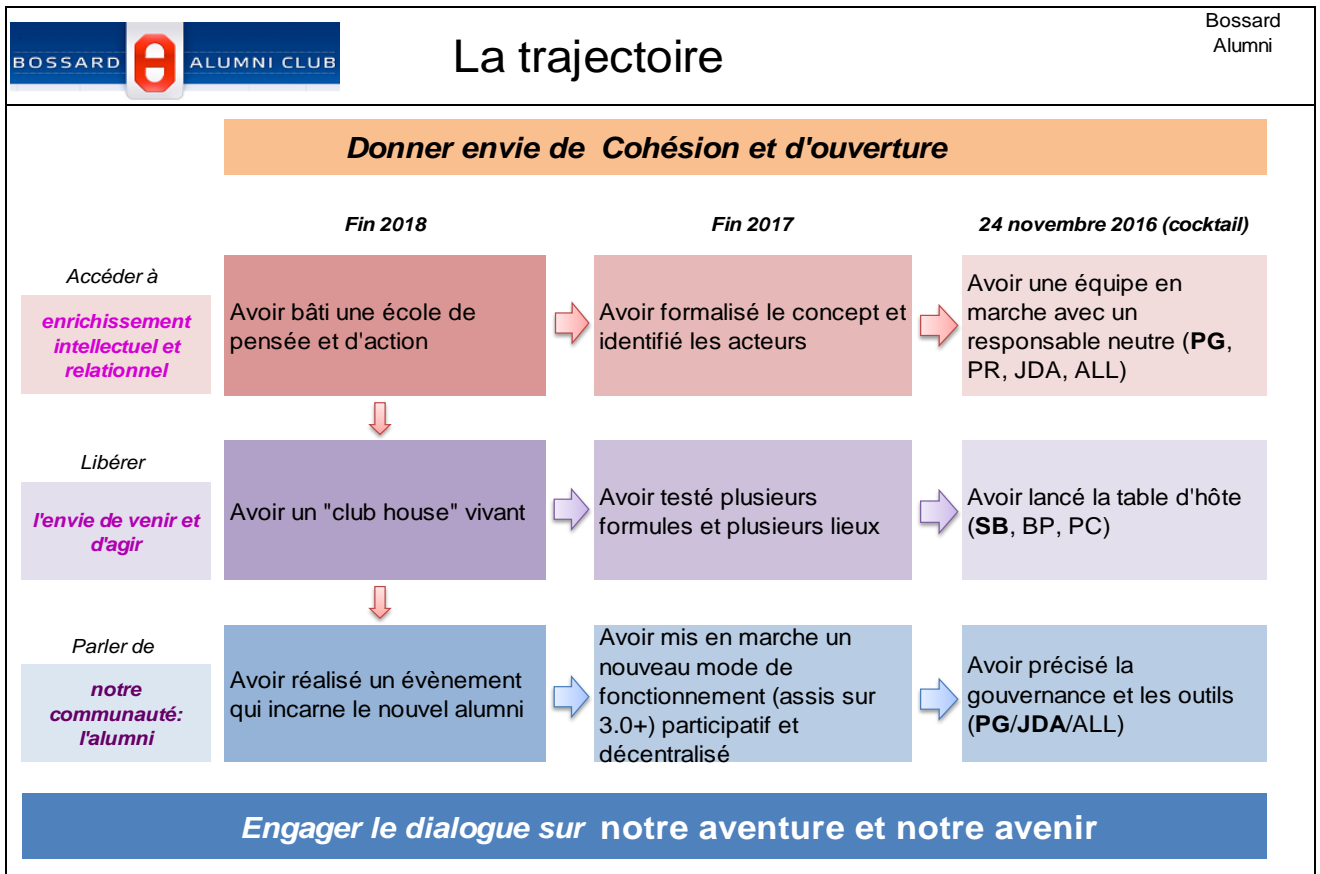
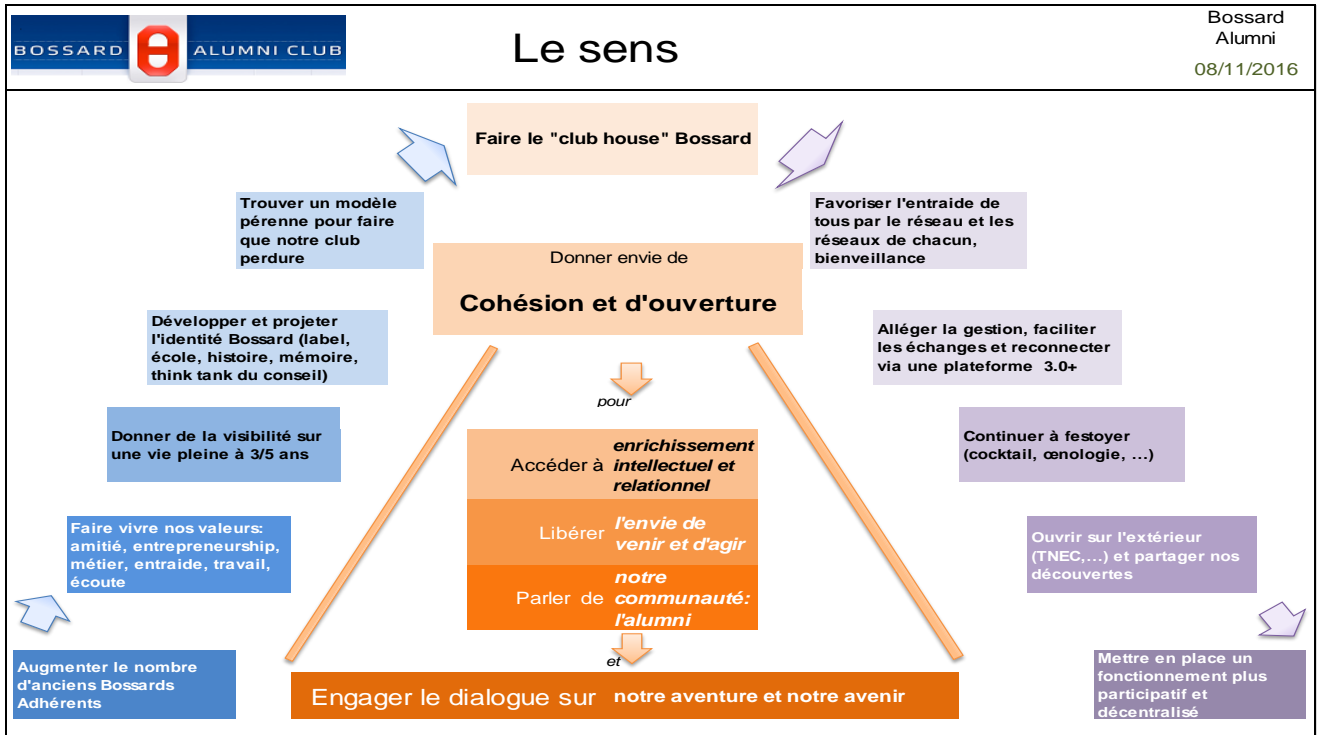
#### **Les entretiens collectifs**

Les réunions intermédiaires de concertation

Elles se font 2 par 2 ou avec toute l'équipe, et durent entre 2 et 3 heures. Elles permettent, en prenant connaissance des projets de chacun de construire un avenir accepté par tous, où chacun se retrouve.

La première réunion de toute l'équipe : La synthèse

Lors de notre réunion du 22 juin 2016 nous avons par exemple réalisé les deux documents suivants sur le sens de notre projet et sur la trajectoire fixant les jalons de notre aventure.



Ceci n'est que 2 exemples parmi les 6 tableaux que nous avons reçus comme :

- Les rêves : nos rêves communs et le sens qu'ils portent.
- La différence : ce qui rend notre équipe singulière.
- L'aura : les phrases qui feront rayonner notre projet.
- La vision portée par notre équipe.

## **Shynleï Le réseau de l'âme**

L'équipe Shynleï s'applique à elle-même ses propres méthodes et son travail a abouti aux mêmes types de tableaux que ceux de l'Alumni. Leur contenu, bien sûr différent, nous a été présenté lors de la conférence, mais pour alléger ce compte rendu je ne présenterai que sa démarche et son offre.

### **La démarche de Shynleï Le réseau de l'âme (SRA)**

SRA prend le pari que dans un monde qui se réinvente, une voie se dessine pour que chacun, acteur de sa vie, puisse construire un monde au service de l'homme et de la société.

SRA voit les rêves comme les moteurs fondamentaux de cette réinvention. Il faut donc :

- Inventer le futur par ses rêves pour se connecter à soi,
- Choisir son dialogue pour trouver naturellement sa voie,
- Installer son regard sur son monde pour réveiller son âme.

### **L'offre de Shynleï Le réseau de l'âme**

Elle s'intéresse aux personnes. L'accompagnement est individuel ou en équipe.

Elle s'adresse aux particuliers, aux entreprises, aux institutions publiques ou privées et aux associations.

SRA porte deux offres. La première est individuelle et permet de réveiller la personne en la faisant partir à la poursuite de ses rêves. La deuxième est collective et réussit, en faisant confiance à chacun, à créer l'âme d'un grand projet collectif.

Ces offres sont déployées en fonction des besoins, soit en accompagnement standard ou à distance, soit en ateliers, et demain sur internet.

Philippe Giraud

## **LIBRE PROPOS DU CITROËNISTE PH. GIRAUD**

Pour faire arrêter les blagues de mes copains sur mon amour des voitures du quai de Javel, je vais tenter d'expliquer mon TOC (Trouble Obsessionnel Compulsif) !

Je vais, en premier, vous dévoiler un secret : j'ai failli naître dans une 11 chevaux familiale Citroën. Le 1<sup>er</sup> octobre 1941, mon père, jeune ingénieur des ponts à Briey, était parti avec ma mère visiter un chantier. Arrivé sur place il descendit de la voiture avec son chauffeur qui avait oublié de serrer le frein à main. La voiture, qui était stationnée sur une légère pente, se mit à la dévaler. Évitant une bande d'enfants, mais affolant sa jeune passagère arrière, enceinte de presque 8 mois, elle finit enfin sa course dans un fossé, sans causer trop de dommages... Mon père ramena son épouse à la maison et elle accoucha quelques heures après d'un petit garçon prénommé Philippe.

J'ai finalement survécu et été véhiculé durant toute ma jeunesse dans les voitures de fonction de mon père qui je ne sais pourquoi étaient toutes des Citroën 11 cv noires, conduites par un chauffeur. Comme tout bon fonctionnaire qui se respecte, au bout de huit années en province, mon père fut promu à Paris, où il perdit cet avantage. Il fut contraint de se trouver rapidement un véhicule personnel pour pouvoir aller inspecter ses chantiers.

Mais en 1948, les délais de livraison d'une traction avoisinaient les 3 années. Il était prioritaire, mais, vu l'urgence, il trouva une traction 7cv noire de 1935 qui, cachée dans une grange, était passée au travers des réquisitions allemandes ! Quand je suis monté pour la première fois dans ce petit bijou, du haut de mes 7 ans, j'étais fier comme Artaban. Le premier dimanche (car à cette époque les samedis étaient ouverts) nous sommes sortis de Paris pour aller voir un Oncle qui avait une propriété à 40 kms, en Seine et Oise. Nous avons pris le tunnel de Saint-Cloud qui à cet époque était à double sens et mon père a mis tous les gaz pour parcourir ce tronçon d'autoroute (qui se terminait, déjà, hélas à Orgeval) à la vitesse maximum effarante de 100 kms/heure ! Et voilà que, sortis de l'autoroute, roulant sur des petites routes champêtres, la voiture se met à tanguer et mon père tonne, couvrant le vacarme du 4 cylindres, « ça y est nous avons crevé ! ».

Heureusement, nous avons deux roues de secours boulonnées sur la face arrière de la traction, mais, malheureusement, notre voiture n'avait pas bénéficié de la transformation survenue en 1936 et qui avait donné une porte au coffre arrière, permettant de charger ainsi les bagages par l'extérieur. Mon père nous fait alors sortir de la voiture, ma sœur, moi et mon petit frère, et nous installe sur le bas-côté pour surveiller la manœuvre. Mon père retire alors la banquette du siège arrière, soulève le dossier et l'attache ainsi avec une

sangle prévue à cet effet. Il se glisse à quatre pattes au fond du coffre, le vide et peut aller ainsi dévisser un écrou papillon qui libère un cache roue de secours en tôle noire qui enjolive l'arrière de la traction mais qui sert surtout d'antivol. Je passe sur le matériel d'avant-guerre, tel le cric hydraulique qui montait doucement mais sûrement, sur le travail inverse pour ré-emplir le coffre etc... Pour avouer que plus d'une heure après cette crevaison, nous avons (ouf !) pu reprendre la route.

Enfin, le premier avril 1951, mon père alla chercher quai de Javel une traction 11 cv normale immatriculée 941 U 75. Elle ne sentait pas le sable chaud, mais avait une bonne odeur de neuf et de colle fixant les moquettes. Elle était plus longue et plus large que la 7cv légère, et sa vitesse de pointe frisait les 115 kms/heure ! Cette voiture traversa la France de nombreuses fois en long et en large. Mais, au bout de six années de bons et loyaux services, et d'un troisième moteur changé à 90.000 kms, mon père décida de la remiser dans un garage à la campagne et d'attendre, avec son moteur neuf, que son fils la reprenne pour ses 18 ans. Il lui avait en effet promis de lui donner une voiture à condition de ne jamais monter sur une moto et de ne pas faire de vélo à Paris.

C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> octobre 1957, le jour de mes 16 ans, nous sommes allés chercher, dans un garage de l'avenue de Suffren à Paris, une magnifique DS 19 immatriculée 7442 GJ 75 avec un bas de caisse de couleur aubergine et un pavillon de toit jaune. Le vendeur nous fit monter dans la voiture pour nous emmener faire le tour du Champs de Mars afin d'essayer cette merveille. Il s'arrête et passe le volant à mon père. Mon père démarre, mais 100 mètres plus loin, voyant un vélodrome débouler sur sa droite, mon père crie « où est le frein, mais où est le frein ? » Heureusement pour le cycliste, mon père conduisant pour la première fois une voiture à boîte semi-automatique, voulant débrayer appuya, à la manière d'un camionneur façon traction, sur une pédale à gauche qui étant la commande du frein dit « à main », envoya le vendeur dans le pare-brise, ma pomme dans l'épaisse mousse du siège avant, et sauva, ainsi, ce roi de la pédale... Il faut rappeler que le bureau d'études de Javel avait concocté comme pédale de frein un minuscule bouton pression dont le toucher était imperceptible, ce qui fut critiqué par l'ensemble des journalistes essayeurs.

Alors que nous venons de souhaiter les soixante années de la DS et que tout le monde parle de son modernisme, je me permettrais de rappeler que pendant 20 ans les ingénieurs de Citroën n'ont pas cessé de l'améliorer. Mais comme toujours chez Citroën, c'est quand enfin leur voiture est devenue parfaite qu'on en arrête la fabrication. Pour la DS ce fut en 1975.

Bien sûr cette voiture était très moderne (certains diront même révolutionnaire): boîte semi-automatique, freins avant à disque, suspension hydraulique, chauffage avant et arrière (alors qu'on se gelait dans la « traction »), désembuage de la glace avant (alors que dans la 2cv, on passait son temps à essuyer la glace avec un chiffon), sièges moelleux, grand coffre, roue de secours facile à prendre, etc...

Mais batterie de 6 volts, moteur poussif (un petit 145 kms/heure), temps de passage 1<sup>ère</sup> seconde interminable, phares éclairant faiblement le ciel à l'accélération, le sol au freinage, essuie-glace amassant la neige au milieu du pare-brise (obligeant un arrêt toutes les 5 minutes afin de sortir de la voiture, dans le froid et la neige, pour enlever le tas de neige qui prônait sur le capot), carrosserie en papier à cigarette qui gardait la trace de tous les coups de ballon qu'elle avait reçue, un capot moteur qui à grande vitesse se bombait dans son milieu pour laisser s'échapper le trop plein d'air avalé par sa gueule de requin grande ouverte, etc.etc...

Quand nous sommes partis pour le Week-End de la Toussaint à la campagne, cette voiture fit la révolution dans le petit village où nous faisons nos courses, car tous les enfants du village couraient autour de la voiture pour la voir se soulever et redescendre à chaque arrêt.

Autre anecdote, deux ans et demi après, à Pâques, étant en vacances en Normandie et accompagnant un ami en voiture chez lui, nous entendons un bruit qui nous fait croire qu'un avion à moteur, visitant les plages du débarquement, nous survolait. 10 kms plus loin, parcourus à plus de 100 kms/heure, étonnés d'entendre toujours ce bruit, nous nous arrêtons et découvrons avec stupéfaction qu'un pneu arrière était à plat. Cela nous a étonnés, mais l'attentat du Petit Clamart confirma cette qualité exceptionnelle.

Quand Peugeot, déménageant le quai de Javel à Aulnay, a décidé d'abandonner la fabrication de la DS au profit (espéré) de la 604, mon père, ne sachant plus quoi acheter et trouvant la CX trop basse sur pattes, conserva sa sixième DS presque jusqu'à son décès. C'est moi qui ai repris le flambeau...

## **ROME UNIQUE OBJET... ! (SUITE)**

Je suis un peu admiratif du génie italien. Je ne m'étendrai pas sur leurs astuces pour ne pas payer d'impôt ou sur leur façon de vivre au-dessus de leurs moyens mais je vais vous parler de leur art pour transformer de vieux bâtiments inutilisables en magnifique musée.

La centrale électrique Montemartini alimentait Rome en électricité. Elle fonctionnait avec des groupes électrogènes entraînés par d'énormes machines à vapeur. Toutes ces machines étaient logées dans une immense usine aux plafonds et verrières hauts de 30 mètres, entourée d'affreux gazomètres (qui malheureusement existent toujours). Que faire d'un tel bâtiment ?

C'est ici qu'il faut venir pour découvrir la folie des Italiens. Ils ont repeint murs et plafonds en blanc, les machines en noir. Ils ont pavé le sol de marbre de toute splendeur, installé des toilettes impeccables, des salles de repos, etc...

Ce musée entrepose les centaines de statues découvertes lors des nombreuses fouilles entreprises suites aux découvertes de vestiges romains lors de toutes nouvelles constructions. Un grand nombre provient de l'Area Sacra du Largo di Torre Argentina où Jules César fut assassiné.

Ce mélange de statues au marbre étincelant, ayant une merveilleuse finesse de sculpture, contraste avec la lourdeur et l'affreuse masse noire des machines. Personnellement, j'en suis ressorti coi !

## ALAIN BRULÉ NOUS A QUITTÉS

Alain est décédé le 31 octobre 2016. À 92 ans c'était l'aîné de nos membres et le premier « Agro » du cabinet. Entré en 1962 et ayant quitté Bossard en 1970, peu de membres de l'Alumni l'ont connu, à Zola ou à Lyautey.

Mais nombreux sont ceux qui ont bénéficié, par la suite, de ses séances de formation au dialogue et à l'art de convaincre au sein du cabinet qu'il avait créé avec Pierre Foix. De plus comme membre actif de l'Alumni, il fut présent à presque toutes nos réunions jusqu'en 2006, et nous l'avons souvent rencontrés.

Ayant eu des AVC, il avait du mal à sortir de chez lui et nous conversions par téléphone ou je me rendais chez lui. Ces dernières années, il renouvelait ses appels car il s'inquiétait de ne pas être à jour de sa cotisation.

L'Alumni vient de perdre un fidèle ami.

## NOMINATION

### NATHALIE BOY DE LA TOUR

Diplômée d'ESCP Europe en 1991 (Mastère spécialisé), Nathalie Boy de La Tour débute sa carrière, en 1992, chez Bossard Consultants.

Elle prend, en 2000, la direction de la filiale internet de l'agence de communication BBDO. En 2004, elle cofonde le salon parisien Galaxy Foot, puis en février 2008, elle participe au lancement de la *Fondation du football* qui consiste à développer « des actions innovantes visant à promouvoir une vision citoyenne du football ». En juillet 2013, elle devient la première femme à siéger au conseil d'administration de la Ligue de football professionnel (LFP), à la suite de la démission d'Alain Giresse et de Laurent Vallée. Elle est également membre du conseil d'administration d'OL Fondation.

Le 11 novembre 2016, elle est élue **présidente de la Ligue de football professionnel (LFP)**. Elle devient la première femme à occuper cette fonction.

### PIERRE BOULUD

Pierre Boulud est nommé Directeur de la région Asie Pacifique du **groupe bioMérieux**. À ce titre, il est membre du Comité de Direction de bioMérieux et rapporte directement à Alexandre Mérieux, Directeur Général.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, Pierre Boulud prendra également la responsabilité du portefeuille et du planning stratégique de bioMérieux.