ESTACA
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

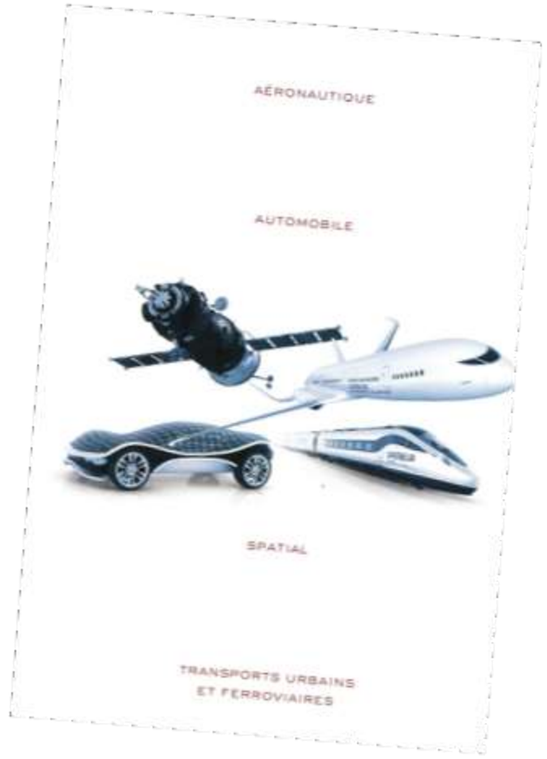
UNE PASSION: LE MOUVEMENT

1925/2015

Propos recueillis par
Irène Jonas

Préface de
Michel Langevin

cerf



L'usine nouvelle, 2014

Dans le palmarès plus classique des cent meilleures écoles d'ingénieurs, l'ESTACA est classée :
– au 3e rang des meilleures écoles post-bac
– au 23e toutes écoles confondues
– au 1er rang des écoles des transports et de l'automobile
– au 3e dans le secteur aéronautique (après ISAE et ENAC).

L'USINE NOUVELLE

Les industriels actent cette adéquation entre une formation d'excellence et les besoins des entreprises puisque dans le palmarès L'usine nouvelle 2014, l'ESTACA gagne trente-neuf places et passe au premier rang des écoles les plus adaptées à l'entreprise. Ce classement ayant été établi selon les critères suivants : l'insertion dans le monde du travail, les moyens consacrés à chaque élève, le caractère international de la formation et l'implication dans la recherche. C'est sur l'insertion de ses diplômés que l'ESTACA obtient le meilleur score : 87, 6 sur 100.

L'ESTACA continue également d'être une école de passionnés. Choisir une école aussi spécialisée après le bac répond souvent à un projet bien précis et motivé, voire à une vocation. Les jeunes peuvent passer des nuits entières dans leur local associatif pour finir un véhicule pour

Cette crise pétrolière pousse les automobilistes à revoir leur politique de remplacement. Le tout-voiture est abandonné pour privilégier d'autres modes de transmission pour les trajets à grande vitesse. Le président de la République Georges Pompidou décide alors en 1974 de construire la nouvelle ligne ferroviaire de Paris à Lyon et de l'équiper en traction électrique. Ce choix doit permettre une économie annuelle de 150 000 tonnes de pétrole. D'autres changements suffisamment dans un souci de confort sont faits, avec l'apparition des voitures Corail le 4 juin 1975.

L'année 1973 symbolise pour l'École le point de départ d'une nouvelle ère. Après des années difficiles, elle doit en ouvrir une reconstruction afin d'être plus réactive à l'avenir et compétente en termes de gestion d'entreprise. Cette démarche n'est pas étrangère aussi à la crise pétrolière. Les ingénieurs tardent à trouver sur le devant de la scène. La crise énergétique oblige gouvernements et grandes industries à penser d'imagination technologique et d'investissements de recherche et développement.

Robert Bloch choisit M. Plan comme directeur des études. Il assure ainsi ensemble les recrutements de l'École. De nouvelles options sont adoptées dans le but de différencier les activités d'enseignement des activités associées d'une association d'anciens élèves. Un Conseil de cinq membres, qui élisent pour deux ans, est chargé d'assister d'une expérience en entreprise et d'un diplômé complémentaire à l'école de l'ESTACA, est désormais dix personnes à une Assemblée générale d'anciens élèves

Groupe de la 1re promotion des laboratoires aérodynamiques 1956, rue Berlioz.

Ci-dessous, Mai 1970 rue 1970...

« L'ESTACA fin des années 1960, c'était la rue Berthelot avec ses quatre ou cinq salles de cours (une par année) où l'on s'entassait, une usine B.C. pour plus de 2500 élèves, une salle de plus en plus pleine les cahiers, une petite laboratoire rendu très inconfortables qui nous obligeaient tous à rapporter notre "travail". Les travaux pratiques se faisaient au lycée Voltaire pour les meilleurs à outils et à la mythique EDA. Mais que j'étais en quatrième année, une association s'est montée pour fabriquer des fusées. Ayant participé à un club similaire lorsque j'étais au lycée, je n'avais rien à chercher pour que je leur fasse des calculs de trajectoires. J'avais pour cela utilisé l'ordinateur de Sup'Aéro qui s'trouvait rue Boulevard Victor vers Toulouse. C'était un ordinateur d'un autre âge. Il fallait entièrement par frapper la bande perforée, un système qui ne permettait pas la moindre erreur de frappe ! »

Marc Arcuset, promotion 1969