La grande vadrouille en Inde du sud avec Vintage Rides

Visite de l'usine " Royal Enfield "

(Un article complet de ce voyage apparaît sur le site de Vintage Rides et se trouve ici au format pdf.)

Quelle aventure ! Pas moins de 1300 km en Royal Enfield, dans un pays où la circulation est plus dense qu'aux heures de pointe sur le périphérique parisien au milieu d'une population dix-huit fois plus importante qu'en France. Le tout agrémenté de piétons, de vaches, de chiens, de chèvres qui traversent à leur gré un peu n'importe où. Sacré moto que cette Royal Enfield dont nous avons visité l'usine de fabrication. Dans cet article qui lui est dédiée, je vais vous décrire les différentes étapes de sa réalisation sur les chaînes de montage d'un autre temps.

C'est sûr, quand on achète une Royal Enfield en France, c'est pour retrouver l'émotion des pionniers de la moto "Le RIDER". Elle est un peu à contre courant de ce qui se fait en technologique de pointe dans le domaine. Quand cette même moto est achetée en Inde, c'est tout à fait différent : elle est l'illustration d'une réussite sociale et financière qui permet de disposer d'une belle moto performante.

Analyse d'une moto légendaire

La France à contre courant

Le réseau routier français regroupe près de 950.000 kilomètres de voies diverses et variées qui sont relativement en bon état et bien goudronnées, comparativement à celui de l'Inde, plus rustique qui est beaucoup plus propice aux déplacements des véhicules à deux roues. Nos 3,6 millions de cyclos et motos bénéficient d'une infrastructure routière qui leur permet de dépasser allégrement les 130 km/h, voir, sur nos autoroutes parfois à des allures frôlant celles de notre TGV. Heureusement, lorsqu'on achète une Royal Enfield, on est plus dans un esprit « vintage ».

Cette moto, qui est la première moto fabriquée à la chaîne en 1901 en Angleterre à Redditch *(Harley-Davidson en 1903)*. En 1956, la production a été délocalisée en Inde à Chennai, une ancienne colonie appelée autrefois Madras, l'usine produit encore de nos jours un nombre conséquent de véhicules.

Son pseudo, « Bullet » vient de « Made like a gun, runs like a bullet » Si on traduit cela en français cela donne « **Construite comme un fusil, file comme une balle** ». C'est dire que si pour l'époque cette moto était révolutionnaire, elle a d'ailleurs équipé l'armée anglaise, puis l'armée indienne. Nos Enfield actuelles n'ont guère changé coté look, même si elles ont techniquement eu quelques améliorations qui lui ont permis de passer les normes de pollution européenne, juste histoire de.....

C'est en 1993 que sort la première 500 cm^3 purement indienne, bien évidemment avec un moteur en fonte, des vitesses à droite, un carburateur et un système de freinage à tambours.

En 2008, année à marquer d'une pierre blanche pour l'Europe qui voit arriver la première « Classic », look ancien, moteur européanisé, une EFI qui intègre alors tout ce qu'il faut pour passer les normes antipollution de l'époque, ce qui a nécessité l'usage d'une alimentation par injection, d'un catalyseur et l'installation d'un frein à disque à l'avant.

Souvent, arrêté à un feu, les automobilistes me disent « belle restauration, quelle âge a-t-elle ? » je réponds souvent, « l'âge des artères du motard !!! » Même certains motards se font avoir…

VeveBM spéciale Edition 2010

Alors, peut-on comparer ce 500 avec ce qui se fait du coté de la production japonaise ? Pas du tout ! Il ne dispose que de 28 CV, mais de vieux percherons lui autorisant une vitesse de pointe de 110 km/h, en descente, avec le vent dans le dos. Bref, cette moto n'est pas faite pour l'autoroute, mais pour la ballade, tranquille à 90 km/h avec le plaisir de décomposer le passage des vitesses pour toujours être dans le couple et autorise le « tout chemin ». C'est un vrai tracteur qui vibre un peu de partout, mais qui vit, nous fait… frissonner "Coup de cœur assuré".

Et en Inde ?

Que dire de ce marché indien où les rares "Fontes" laissent la place aux " Alu " ?
Et bien, n'en déplaise à certains, la mentalité du motard Indien est complètement différente de celle de nos pays européens. Ce sont les rois du ralenti ! Il est vrai qu'en ville la vitesse de pointe atteint un bon 30 km/h et à la campagne la faible qualité du revêtement n'autorise que les 40 km/h et enfin, sur les autoroutes, on arrive à avoisiner le 70 km/h. Autant dire que lors de mon voyage en Inde, rares ont été les possibilités que le groupe passe la cinquième…
De plus, il convient de savoir que le salaire moyen d'un indien se situe aux alentours de 20 €/mois et que l'essence coûte 1,10 €/litre. Chacun s'accordera à dire qu'il convient de ne pas trop consommer. Démarrage au kick obligatoire, pas d'allumage du phare en journée. Dans les descentes, ils coupent carrément le moteur pour descendre en roue libre aussi bien que dans les carrefours des grandes villes où, moteur arrêté, ils surveillent l'affichage d'un décompte des secondes avant le changement du feu tricolore pour remettre en route et de poursuivre leur trajet. Conséquence directe, même si les motos sont identiques au premier abord, elles ne le sont pas vraiment. Par exemple la cylindrée la plus courante est de 350 cm^3 au lieu de 500 cm^3. Elles sont rarement à injection, on trouve presque toujours des carburateurs qui doivent être très probablement plus facile à entretenir en raison de la piètre qualité de l'essence distribuée ce qui fait aussi que même les 500 cm^3 à injection disposent de deux bougies en lieu et place de l'unique bougie des moteurs européens.

Nouvelle couleur grise vue à l'usine Royal Enfield

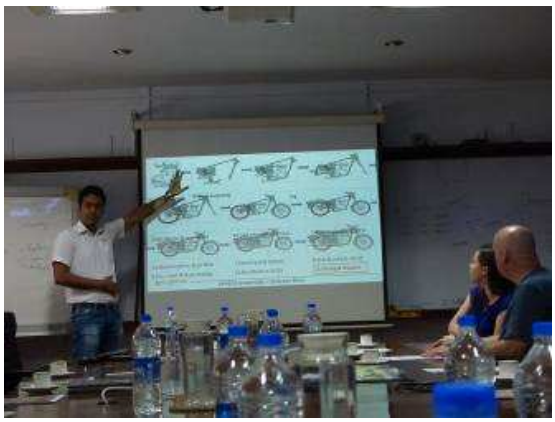
Quant aux tarifs de la bête, ils laissent l'européen bouche bée, une 500 cm^3 avec l'injection prête à rouler coûte 1650 € contre des tarifs en France qui selon les modèles oscillent entre 5400 € et 6400 €.
Que tout le monde se rassure, nous allons voir que techniquement, ce ne sont pas les mêmes véhicules qui sont fabriqués à l'usine pour le marché Indien et le marché export.

En route pour une visite de l'usine

C'est en fin de voyage que nous avons pu visiter l'usine Royal Enfield à Chennai, une grande ville portuaire du sud de l'Inde. Notre petit groupe de français s'est mêlé à un groupe de revendeurs indiens venus voir ce lieu mythique où sont fabriquées ces montures d'un autre âge. L'usine est restée quasiment à l'identique depuis son installation par les anglais en 1956. Elle dispose d'un personnel d'au moins 2200 ouvriers. D'ici deux ans l'usine doit déménager l'ensemble de ses chaînes de montage sur un site cinq fois plus grand qui reçoit en ce moment même, une chaîne automatisée de production de la nouvelle continentale GT (que nous n'avons pas vu).

Chennai, l'usine Royal Enfield

La politique commerciale d'Enfield a changé par rapport à l'an dernier, nous indique notre guide de Vintage Rides. Il était d'usage d'être reçu par un employé de l'usine qui n'avait que peu de choses à dire et la visite se faisait au pas de course sans vraiment avoir d'explications.
Cette fois ci, c'est en présence du directeur de l'usine qu'un chargé de communication nous accueille dans la salle de réunion de l'équipe dirigeante pour la présentation d'un PowerPoint sur l'histoire de Royal Enfield. Tout de suite, le ton est donné par des chiffres : pas moins de 835 motos sortent de l'usine chaque jour *(je n'ai pas eu l'information de savoir si cette usine travaillait ou pas le dimanche. En tout cas elle travaille du lundi au samedi compris et ça bosse toute l'année).*



Un pro de la communication !

Diable, mais en France, il n'y a que 292 Enfield neuves immatriculées en 2012 et 354 en 2013… uhmm même pas une journée de travail pour l'usine !!! Je comprends mieux que la France ne représente qu'un micro marché pour Royal Enfield. Les 2200 employés se relaient pour faire tourner à plein régime les deux chaînes d'assemblage, dont l'une est dédiée aux motos spécialement fabriquées pour l'export, celles-ci demandent plus de contrôle qualité et sont dotées d'un moteur et d'un châssis quelques peu différents.

Moteur à deux bougies (Twin).

J'ai déjà évoqué les deux bougies en lieu et place d'une pour le moteur export et la seule réponse que j'ai reçue évoque la nécessité technique de répondre aux normes antipollution. Idem pour les cadres qui nécessitent en moyenne une minute en plus des quatre minutes nécessaires à la fabrication du cadre Indien. Les moteurs sont carrément fabriqués en salle grise et j'avoue que d'une manière générale, l'usine est plutôt propre si l'on considère que l'on est en Inde.

Plutôt propre pour l'Inde, non !!!

Salles grises de montage des moteurs.

Rien à voir avec les chaînes de Renault, Peugeot où j'ai pu avoir accès professionnellement ou encore celles de l'assemblage de l'A380 et encore moins les salles blanches de montage de notre fusée Ariane.

De nombreux ouvriers

Un système de communication au top niveau

Après ce petit historique de la marque, l'ingénieur nous fait de la publicité sur la nouvelle usine *(non visitée)*, qui reçoit une chaîne automatisée et qui ne concerne pour le moment que la fabrication de la Continentale GT. Pour le moment, elle a des difficultés pour accrocher le marché Indien, il faut dire qu'elle peut paraître moins fonctionnelle qu'une Classic.

Quant à la Thunderbird, dont nous n'avons pas parlé au moment de la visite et dont nous ne savons pas où elle est fabriquée, semble prendre son envol en Inde, malgré qu'elle ne soit pas commercialisée en Europe.

A ma question "allez vous l'exporter ?", la réponse a été clairement "c'est fort possible, en Inde tout est possible ! " Bref, un vrai commercial.

L'actuelle usine de montage des EFI que nous visitons va être transférée, nous n'avons pas pu savoir si l'ensemble des installations techniques allait être déménagé ou carrément remplacé, progressivement d'ici deux ans. L'actuelle usine pouvant alors servir de dépôt de pièces.

Maître dans le domaine du Teasing ou autrement dit « je vous le dis, mais surtout ne le redites pas », juste histoire de faire de la publicité en évoquant le secret industriel. Notre hôte nous explique qu'il fallait rester discret en terme de photographies, « ce n'est pas forcément interdit, mais si vous photographiez des montages qui le sont, un surveillant sera là pour vous le dire ».

Bref, sans flash certes, nous avons pu photographier quasiment toute la chaîne sans aucun problème. Nous avons pu observer également qu'à la station de peinture des réservoirs, l'ensemble de l'étape est faite entièrement à la main, on a pu en faire l'objet d'un film sous toutes les coutures.

Une nouvelle usine bientôt visitable

Ça commençait fort en terme d'explications historiques et devant le fait que nous aurions le plaisir de tester pour la première fois " la nouvelle façon de faire une visite usine " nous dit l'ingénieur. Une vraie visite guidée qui va évoluer crescendo.

C'est beau une Enfield…

La nouvelle usine permettra un accès à un musée et à un panel de véhicules qui seront à disposition des visiteurs pour réaliser des essais sur circuit. Un stand de vente d'accessoires destiné aux pilotes et aux motos permettra à celui qui veut, de s'équiper à la source. En bref, l'an prochain sera une année déterminante où la marque prendra un virage important et ouvrira alors ses portes en grand.

Le cœur de l'usine

Comme vous pouvez le voir, il existe bel et bien deux chaînes de montages parfaitement distinctes l'une de l'autre, dont l'une est spécifique aux modèles export. L'ingénieur nous indique que cela concerne seulement 12 % des motos qui sortent chaque jour et cela pour la partie export monde. Autant vous dire que l'export France doit être ridicule, nous n'avons pas eu le détail des chiffres.

Des chaînes de montage distinctes.

Ce que l'on a pu retenir, c'est le fait qu'en Inde, le riche motard qui souhaite disposer d'une Royal Enfield 350 cm^3 *(uniquement avec un carburateur)* ou 500 cm^3 *(carburateur ou injection)* se doit d'être patient puisqu'il devra attendre en moyenne 6 mois. La nouvelle usine devra relever un sacré challenge et fournir enfin l'ensemble du marché intérieur, même si leur tarif reste prohibitif pour les Indiens.
Oui, la Royal Enfield n'est pas la moto la plus courante en Inde, c'est plutôt la Honda Hero et ensuite viennent les scooters avec de nombreux Scooty et enfin une mobylette de marque TVS. Les vélos eux semblent provenir, d'après un membre du groupe, de Chine.

Honda Hero

On commence par la chaîne de montage des cadres. Oh là, c'est manuel, aucun robot n'équipe l'usine, tout se fait à la main, les fraiseuses sont à commandes numériques, mais des années 80, mais qu'est ce qu'il y a comme ouvriers !!! Tiens il y a même un temple pour faire ses prières.

Tours et fraiseuses à commande numérique…, d'un autre temps, cependant en parfait état.

Une fois l'assemblage du cadre terminé, il est placé directement sur la chaîne de montage où démarre un décompte permettant de tenir une cadence. Les fourches arrivent peintes, le faisceau électrique, l'insertion du moteur, les éléments de carrosserie et enfin les roues, le réservoir et la selle.

C'est clair que pour le marché Indien aucune moto n'est fabriquée avec nos portes sacoches, elles ont toutes un porte-sari et une poignée porte-paquets à droite.

Les moteurs qui attendent leur intégration.

On passe devant une salle grise où tout le monde porte une charlotte. C'est le lieu où sont fabriqués les moteurs, qui équipent les différents types de moto. Puis un laboratoire de contrôle métrologique où la poussière sur les ventilateurs en dit long sur le pays dans lequel nous nous trouvons, et enfin, nous arrivons au bout de la chaîne.
Plusieurs cabines côte à côte reçoivent les motos où les moteurs vont prendre vie. Un ouvrier court-circuite le réservoir pour y apporter une arrivée d'essence pour les premiers essais, l'échappement est évacué via une aspiration le moteur tousse, et pan, ce moteur qui ne démarre pas reçoit le coup de maillet salutaire qui le fait démarrer.

Ah tient ! Un temple dans l'usine.

Quelques contrôles sont effectués, notre guide n'entre pas dans le détail et on voit les motos passer aux deux autres ateliers. Ceux-ci sont constitués de rouleaux mécaniques munis de souffleries dirigées sur le moteur pour le refroidir et une aspiration pour la captation des gaz d'échappement.

Test des motos sur rouleaux

Un ouvrier casqué est sur la moto, il la démarre au démarreur puis une seconde fois au kick, il fait vrombir le moteur et passe toutes les vitesses. Je n'ai pas pu voir jusqu'ou il poussait la bête, cependant un système informatique était présent dans la salle de contrôle, probablement pour vérifier les points de fonctionnement.

Puis la moto reçoit enfin quelques cm^3 d'essence dans son réservoir et c'est sur une piste privée qu'un ouvrier prend en charge la moto pour faire quelques tours de piste. Oups ! Quel freinage ! Sur une petite portion, il bloque sur deux mètres la roue arrière avec un crissement de pneu. Un contrôleur lui rappelle tous les contrôles qu'il doit effectuer durant son trajet.

En fait de nombreuses procédures sont affichées sur les murs. Il semble que l'Iso soit passée par là, mais savent- ils lire les recommandations ?

Nous n'en savons rien. En tous cas, encore *(Teasing oblige)* notre guide nous amène dans une partie de l'usine réservée à l'export.

Il nous explique que les modèles destinés à l'export subissent de nombreux tests et contrôles notamment sur les défauts de peinture. Sur un pont élévateur, il nous est montré une Classic en pleine lumière avec quelques pots de peinture de toutes les couleurs devant servir aux retouches à apporter en cas de problème.

« **Vous pouvez monter sur toutes les motos de cet atelier** » et c'est avec plaisir que nous nous faisons photographier sur ces montures dans l'usine Royal Enfield. Le groupe entier a le sourire, l'opération de communication porte ses fruits, nous sommes heureux d'avoir pu voir cette chaîne de montage.

Motos en attente de tests qualité

Bancs moteurs

Piste d'essais sur route

Nouvelles couleurs pour l'export

Prête pour un test qualité

Que des exports !!!

L'atelier peinture

C'est le moment choisi par l'ingénieur pour nous reconduire à l'atelier peinture des réservoirs, la où un maître en la matière exerce. Comme vous pouvez le voir sur les vidéos mises à disposition. Il convient de ne pas trembler *(de ne pas s'être engueulé avec sa femme)* car le dessin des réservoirs de nos Classic est fait à main levée, façon BM, sans guide particulier.

Malheureusement pas pour toutes, certaines ayant un écusson autocollant en lieu et place du dessin à main levée.

Atelier peinture

Quelle dextérité !

Nous n'avons pas pu voir l'atelier de soudage des réservoirs, ni l'atelier de peinture des boîtes à air. Nous n'avons eu accès qu'à un petit bout du laboratoire de contrôle en métrologie qui n'était pas bien grand.
Dans tous les cas cette visite est plus qu'intéressante, voire passionnante. Même si on nous montre les étapes dans le désordre, il convient juste de les replacer dans le bon ordre afin de comprendre l'avancement du véhicule et sa métamorphose. Enfin, il est entièrement normal de n'avoir pu voir qu'au travers de vitres, la fabrication des moteurs qui se fait en salle grise.

C'est donc émerveillés que nous retournons vers la salle de réunion pour un débriefing des plus plaisants.

Les pare-boue, laboratoire de métrologie, procédures qualités affichées

A l'écoute de pistes d'améliorations

Débriefing

Il semble que nos collègues Indiens pourtant concessionnaires n'étaient pas très causants, ce n'est pas le cas de notre groupe de motards Français qui ont bombardé l'ingénieur de questions plus ou moins techniques. Parmi celles-ci, je ne retiens que celles dédiées au Teasing et c'est une de mes questions qui a suscité le plus grand sourire de l'ingénieur. *"la continentale GT a suscité un grand engouement en France de part son magnifique moteur, ses lignes racées, cependant nous avons constaté un gros défaut de fabrication qui est sans commune mesure ".*

Je ne vous dis pas la tête du gars qui malgré sa couleur ambrée est devenu bien clair. *" Mais quel est il ce gros défaut dont personne nous en a jamais parlé ?"*
" Et bien, il vient du moteur ou plutôt du cadre, enfin soit le moteur est trop petit par rapport au cadre soit le cadre est trop grand par rapport au moteur ! On croirait que ce cadre est conçu pour recevoir un bicylindre ? " Et là, la tête du chargé de communication passe au grand sourire, *" vous êtes qui ? ",*
" Juste un membre de la Royal Association de France, une association indépendante de l'importateur et des concessionnaires qui ne vit que par la passion de ses adhérents pour la marque et quelque soit le modèle fonte ou alu ! " " Oui, nous avons une surprise qui va probablement arriver l'an prochain et qui va dans le sens de votre interrogation, mais je ne vous en dirais pas plus " et voilà encore du Teasing. Pris à part dans un bureau, avec notre groupe de collègues français, nous avons pu lui arracher un chiffre "bicylindre, 750 cm^3", c'est tout ce qu'on a pu avoir comme info, mais cela en France, tout le monde le sait déjà alors il n'y a pas de quoi fouetter un chat, mais il n'y a pas qu'en Inde qu'on peut jouer du fouet…

Interview de notre mécano : Quels sont les trois types de pannes les plus fréquentes sur une Royal Enfield Classic ?

En premier les pannes électriques. Non pas du système d'injection qui est très fiable, mais du faisceau électrique soumis à de nombreuses vibrations qui font que certains fils se coupent. Il convient d'avoir un ruban adhésif pour réparer, un couteau pour dénuder afin d'assurer la continuité électrique.
En second vient le problème lié aux pneumatiques. Soit ce sont les valves qui fuient, les obus arrivent à se dévisser tout seuls, soit se sont carrément les crevaisons qui sont légions en Inde du fait des mauvais revêtements routiers. Dans ce cas, il n'y a pas de problème, puisque partout il existe des spécialistes pneumatiques, aussi bien de voitures que de motos. On fait du rechapage de pneu, de la réparation de chambre à air sans avoir besoin de démonter la roue. Bref, on a des spécialistes sur tout le territoire du fait du nombre conséquent de motos.
Enfin, en troisième problème ce sont les câbles qui cassent. Généralement, c'est le câble d'embrayage qui s'use au niveau de la poignée et qui finit par se rompre.
Voilà, nos Royal Enfield sont en fait très fiables, même les injections acceptent notre essence sans trop rechigner mais on préfère quand même les carbus.
Pour parfaire son discours, notre mécano nous démontre *(voir vidéo)* qu'avec un simple tournevis, il peut régler le ralenti de nos injections en toute simplicité, alors qu'en France on s'échine à utiliser un tournevis coudé puisque la vis de réglage n'est vraiment pas très accessible.

Renjith notre chauffeur

Azzam notre mécano

François notre guide

Des concessionnaires Indiens

Oui forcément, il y en a et je suis donc allé les voir ! Toute la gamme est exposée, pas d'accessoires si ce n'est ceux destinés au pilote. La Thunderbird, sympa comme moto, dommage qu'elle ne soit pas exportée. Ah oui, tout le monde me le demande " *alors combien ça coûte en inde une Royal Enfield prête à rouler ?* " Simple ! Il suffit de savoir que pour un euro on a 85 roupies *(fev. 2014)* et faire la petite conversion qui va bien à partir du tarif "prêt à rouler" du concessionnaire…
Ça laisse rêveur, la TVA n'est pas identique, il faut la rapporter, la dédouaner et je rappelle que seule la Continentale GT est exactement la même que celle que nous avons en France.
Les autres ont une fabrication quasiment similaire elles n'ont pas les mêmes moteurs, les mêmes matériaux, les mêmes contrôles qualité, etc.

Tarifs prêtes à rouler

Pour conclure

Arrivée à la fin de la visite, un questionnaire à choix multiples typiquement issu d'une grille de conformité de satisfaction client nous est proposé. C'est la première fois que notre guide Vintage Rides doit remplir un tel questionnaire. L'ingénieur nous indique vouloir améliorer sa visite afin de répondre encore mieux aux questions des visiteurs qui, une fois par mois, découvrent cette usine. Aussitôt lu aussitôt rempli et c'est en direct que notre hôte nous demande les améliorations possibles : quels sont les ateliers que vous souhaiteriez voir ? Avez-vous des problèmes particuliers sur vos véhicules ? Il semblait carrément s'adresser non plus aux locaux mais plutôt aux quelques français et anglais présents lors de cette visite. Quant est venu mon tour, je lui ai indiqué les fuites constantes occasionnées par les joints de réservoirs qu'en Europe nous remplissons complètement car nous roulons bien plus en terme de kilomètres qu'ici en Inde, les problèmes de roues libres, de démarreurs, de décompresseur. Les problèmes d'injection occasionnés par l'altitude et le manque de puissance liée non pas au moteur mais plutôt à l'usage que nous faisons de cette moto en France, lieu où des autoroutes existent avec des revêtements goudronnés digne de ce nom.
Si toutes nos remarques ont été soigneusement notées par cet ingénieur, celui-ci a été très étonné du problème lié à l'altitude. Il m'a indiqué qu'il voulait en savoir un peu plus sur ce problème avec des noms de personnes l'ayant rencontrés afin de tenter d'y apporter une solution. Bref, j'ai vraiment eu l'impression qu'il voulait solutionner ces petits soucis du quotidien et développer une exportation plus fiable et pourtant qui ne représentent que 12 % des motos conçues à ce jour.
En tout cas, quelle visite et quel avenir pour cette société qui investit et qui a le vent en poupe non seulement pour son marché intérieur qu'elle n'arrive pas à fournir, mais pour la marge de développement de son exportation. Si en plus, elle arrive à proposer un bicylindre à un prix abordable et surtout adapté au marché européen. Quel pied ! En off, l'ingénieur m'indique que c'est aussi l'Inde que Harley-Davidson a choisi pour installer la fabrication de la Street 500 et 750 dans son usine de Bhawan, au nord de l'Inde. Tiens donc ! Si on regarde le tarif de la Street 750 destinée à être commercialisée en 2014, il avoisinera les 8000 €. Si Royal Enfield se lance dans l'aventure, ça risque d'être un sacré duel…
En tout cas, non seulement le voyage en Inde aura été merveilleux, comme l'a été ce contact avec l'usine d'où sort ma moto. Une usine en pleine forme qui ne demande qu'à se développer. Royal Enfield n'a pas fini de nous étonner et comme en Inde tout est possible, le merveilleux est donc au programme.

Hervé Forconi alias VeveBM

Les plus

Une vraie visite d'usine
La performance de l'intervenant
Perspective future pour Royal Enfield
De nombreux projets en route

Les moins

On n'a pas vu la nouvelle usine
Pas sur de pouvoir y retourner l'an prochain

Sites : http://www.vintagerides.com et http://www.royalenfieldlesite.fr
Pour prendre soin de notre planète, mon site d'apiculture http://vevebm.free.fr

Et puis c'était mon anniversaire ;-)))