

DEJEUNER DU 4 - 9 - 62

Présents : 26

Présences extérieures : DEBRIE à Lorient
BERTRAND à Tanosque

Nous avons deux visiteurs à ce déjeuner ; Monsieur CARNE du Club Ouest de Paris, et Maître PALELA, confrère de CAREL et son invité.

Excusés : PRION - GREGOIRE - BERNARD - PLAUDET -

Les retours sont de plus en plus nombreux, voici
DEBRIE - FAURE-DERE - BERTHELOT -

Notre Président KOCH nous rappelle qu'il y a des Présidents de Commissions qui ont été désignés, et il espère que ces derniers se sont déjà mis à l'ouvrage ! Il nous annonce que les membres d'honneur doivent être réélus chaque année et que notre Sous-Préfet LAMBERT devra affronter, sous son règne, la désignation du scrutin.

FAURE-DERE nous fait savoir, à propos de l'aide aux rapatriés d'Algérie, qu'il a fait parvenir les vêtements au Rassemblement National, et qu'il a versé à la Caisse du District, les cotisations de 50 N.F., il va s'occuper du reclassement des rapatriés.

Afin de fêter son retour parmi nous et son anniversaire que nous lui souhaitons aujourd'hui, et aussi pour arroser sa nomination de Chevalier de la Légion d'Honneur, BERTHELOT nous offre le Champagne et nous levons notre verre à sa gloire et à sa santé.

Notre Gouverneur TAILLEPIPE, commence ainsi sa lettre mensuelle :

La trêve des congés est passé et voici le moment venu de nous mettre sérieusement à l'oeuvre. Frais et dispos ou rompus par une saine fatigue qui constitue en fait un repos de nos occupations habituelles, nous reprenons le collier dans des conditions meilleures.

Il doit en être ainsi pour notre action rotarienne comme pour nos propres affaires.

L'année rotarienne commencée le 1er juillet, ne reprend vraiment son rythme qu'avec le mois de septembre. Mettons nous à l'oeuvre et d'abord sachons où nous voulons aller. Tout en restant dans la ligne dont la définition vous est familière et les voies d'action bien connues, c'est beaucoup à chaque Club, suivant son propre caractère et ses possibilités, de se fixer une ligne de conduite et des buts et des objectifs pour l'année. Le Rotary International est une organisation mondiale mais se défend d'avoir le caractère d'une pseudo-armée où tout marche au commandement. S'il s'attache, en particulier par l'action des gouverneurs de District, à maintenir l'orthodoxie des principes d'action, chacune de ses unités, chaque Club agit suivant son propre génie et celui de ses dirigeants du moment pour atteindre plus particulièrement tel but. Le Rotary, universel dans sa pensée et son éthique, s'adapte aux caractères des peuples qui poursuivent des objectifs semblables par des moyens adaptés à leurs tempéraments. Nul doute qu'un Club français ne réagisse pas comme un Club américain ; c'est d'ailleurs un prodige du Rotary d'avoir réalisé cette unité d'action dans cette diversité de comportements.

Ceci pour vous dire que si nous avons des tendances communes de Rotariens français il y a, même à l'intérieur d'un seul District, des adaptations au caractère de chaque Club. C'est de tout cela que nous nous entretiendrons en particulier à l'occasion de la visite officielle ou de nos correspondances, mais j'insiste beaucoup pour que chaque Club se fixe des objectifs avec l'intention ferme de les atteindre et je suis heureux de constater par toutes les lettres que j'ai reçues en réponse à ma demande (qui a peut-être contribué dans certains cas à provoquer l'établissement d'un plan d'action) que les Clubs ont mis noir sur blanc leurs intentions.

La visite officielle de notre Gouverneur au Club de Pontoise aura lieu le mardi 15 janvier au dîner de cette réunion.

Pour l'assiduité de juillet 1962, nous sommes classés 52^{ème} avec 54,27 % alors que la moyenne du District est pour ce mois, 68,08 %. Notre Président nous invite à faire un effort sérieux.

M^r Buhu

- I -

DINER DU 18 - 9 - 62

Présents : 22

Excusés : HENNET - WAGENAAR - GREGOIRE - PICAULT - BERNARD - GRANIER -

Présence extérieure : GREGOIRE à Paris le 12 - 9

MAZALEYRAT et HENNET ont perdu chacun leur beau-père. Le Président KOCH leur adresse nos condoléances, Il souhaite ensuite l'anniversaire à CAYE, et nous parle de l'assiduité dont le pourcentage est trop bas ; il stigmatise les abstentionnistes, et espère que sous sa présidence un effort sera fait par ces derniers, afin que notre classement soit désormais plus honorable.

Au cours de prochaines réunions, nous aurons des causeries de RICHARD, BERTHELOT et du Docteur MARTIN.

Nous procédons à l'élection des deux membres d'honneur du Club : le Sous-Préfet, LALIBERT et MARTINONI - les nominations sont décidées à l'unanimité.

Communication nous est faite d'une carte de GRANGE du Mexique, adressée à FOUET. Le Bulletin mensuel du ROTARY se charge de l'insertion des demandes d'emplois pour les Rapatriés d'Afrique du Nord, la collecte a rapporté 8,000,000 de Frs de la part du District. Il faut signaler les offres de logement et les offres d'emploi à FAURE-DIERE et à COUPIN qui se chargeront de les transmettre.

Comme une statue que l'on dévoile pour l'inauguration, GOURDET découvre une carte de la France, représentant les voies navigables, puis il nous fait une conférence sur la navigation fluviale. En tant qu'Ingénieur des Ponts et Chaussées dans ce secteur à Pontoise, il est bien placé pour nous dire à ce sujet des choses intéressantes, et notre attention sera récompensée.

Les voies d'eau sont surtout appréciées par l'agrément des promenades qu'elles procurent, on connaît le "chaland qui passe", mais les moyens de transport par les voies navigables sont peu connus du public.

Sait-on qu'à Pontoise, par exemple, il circule en moyenne par jour 90 bateaux et que ce trafic représente le transport de 8 à 9 millions de tonnes par an ?

Sait-on que le transport par les voies navigables est plus économique ? Voici quelques comparaisons :

- Par le chemin de fer, un transport de 1.000 tonnes nécessite pour sa traction, une locomotive de 2.500 CV, qui consomme par heure 5 tonnes 5 de charbon.

- Par bateau, ce même transport de 1.000 tonnes se fait avec 2 chalands munis chacun d'un moteur de 200 CV, soit 400 CV au total, qui consomment à l'heure 80 kgs de fuel.

- Un wagon pèse 11 tonnes et en transporte 20
- Un camion pèse 7 tonnes et en transporte 10
- Une péniche pèse 40 tonnes et en transporte 280

Le prix de revient de l'entretien de ces différentes voies de locomotion sont, dans l'ordre dégressif : la route, le chemin de fer, et les voies navigables.

Le trafic fluvial est passé de 20 millions de tonnes en 1886 à 49 millions en 1951 et 61 millions en 1962 alors que le trafic par la S.N.C.F. est de 200 millions de tonnes.

Mais en comparaison, le trafic maritime ne fait, en 1962, que 50 millions de tonnes dont 12 à Marseille alors que le port fluvial de Paris fait également 12 millions de tonnes de trafic sur la Seine.

Les voies d'eau s'étendent pour la France, sur une distance de 8.500 km.

Ce fut Léonard de Vinci qui inventa les écluses et fut ainsi, l'innovateur des canaux - Sous Henri IV ce système se perfectionna et on

construisit le premier canal du monde à biefs de partage qui permit les passages par dessus les collines. C'est ainsi que prit naissance le canal de Briard.

Sous Colbert se réalisa en 12 ans, le Canal du Languedoc, long de 240 kms, et ceci sans bulldozer, ni pelle mécanique, ni camions !

Vauban fit creuser les canaux du Nord, et en 1789, la France possédait déjà un réseau de voies fluviales de 1.000 kms.

C'est le canal de St-Quentin sous Napoléon, celui de l'Est en 1871 et celui de la Sarre en 1932, qui virent le jour, et depuis 1921, la navigabilité du Rhône, les irrigations qui s'étendirent et les barrages qui s'édifièrent.

Malheureusement, aucune amélioration n'est apportée à l'ensemble du réseau construit au siècle dernier, dont la largeur et la profondeur ne correspondent plus aux engins utilisés actuellement. Le mauvais entretien des voies existantes fait prévoir dans un avenir assez proche, si cet ordre de choses se perpétue, la suppression dans certaines régions de la navigation fluviale. Comme pour les auto-routes, nous sommes en comparaison, nettement en infériorité vis-à-vis des réalisations de l'étranger.

Les marinières ne manifestent pas toujours l'activité désirable à l'extension de leur profession ; ils sont généralement routiniers, peu éduqués, peu évolués et personnels. A la bourse du transport, chacun fait le choix du trafic qui lui convient, et l'ensemble en subit parfois quelques dommages.

Pour lutter contre l'individualisme, il s'est créé une Association Nationale de la Navigation Française (A.N.N.F.) qui rassemble tous les groupements et syndicats, et des Commissions Régionales de Transports qui renseignent les Marinières et les Clients. Malgré tout, la S.N.C.F. reste, et pour causes, une concurrence imbattable.

Les déchargements et les transbordements maritimes par la faute bien souvent des exigences des dockers, sont longs et coûtent cher, et certains navires ont intérêt à se diriger sur Anvers en lieu et place des ports français ; cette organisation porte un tort considérable à tout notre ensemble fluvial et maritime national, et c'est ainsi que des villes comme Marseille, Bordeaux, Le Havre, Rouen, Dunkerque, profilent dans leur

ciel des grues aux bras immobiles.

Le coeur industriel de l'Europe est compris dans un triangle limité par Dortmund, Dunkerque et Nancy, et le marché commun devra utiliser les communications du Nord au Sud par la Saône et le Rhin. D'autre part, Marseille avait le monopole du pavillon avec l'Union Française.

Aujourd'hui, les choses étant ce qu'elles sont, ces pays sont libres de leurs transports et Marseille se meurt. Il est donc nécessaire d'établir ces voies navigables qui relieront la Mer du Nord à la Méditerranée. Des travaux sont en cours, il est prévu que dans 15 ans, la voie Marseille-Saint-Symphorien (sur la Saône) sera au grand gabarit pour le passage des grands bateaux. Au nord, la canalisation de la Moselle sera aménagée jusqu'à Metz, et d'autre part le Canal d'Alsace qui relie la Moselle au Rhin descend jusqu'à Bâle. Il ne reste alors que 200 à 300 kms à réaliser au grand gabarit pour la liaison du Nord au Sud.

Trois projets sont à l'étude :

- 1°) de Mulhouse par les canaux d'Alsace et Montbéliard à Saint-Symphorien
- 2°) Metz-Nancy-Epinal-Correy et Saint-Symphorien
- 3°) par la Meuse, Givet, Sedan, Verdun, Toul et Nancy

Il est regrettable que pour hâter ces travaux, de tels projets n'aient pas été retenus au 4° plan d'aménagement du territoire.

Sur le plan industriel, de nouveaux engins ont été réalisés. Ce sont les pousseurs, qui servent actuellement aux transports d'hydrocarbures et de sable sur ces ensembles, un seul équipage est nécessaire pour assurer le charroi de 2.200 tonnes. Des pousseurs plus petits s'aménagent et l'on pense ainsi parer à la crise de recrutement des marinières.

Et notre conférencier de conclure qu'il espère que, en égard aux mesures envisagées ou en cours de réalisation, l'amélioration des moyens de transport par voies navigables verront le jour dans un avenir pas trop lointain.

APERITIF DU 25 - 9 - 62

Présence : 22

Excusés : POURTOY - GREGOIRE - DUVIVIER - FAURE-DERE - BERTHELOT

Présence extérieure : GREGOIRE à Paris le 19-9

Notre Past-Président GRANGE pense à nous et se rappelle à notre souvenir. Voici une carte de Mexico et une du Guatemala adressée à PETHEDIER.

Le Président KOCH nous traduit une gentille lettre de remerciement de Monsieur HARPER qui est venu ces temps-ci nous faire une visite et qui nous envoie le fanion du Club de SITTINGBOURNE (England).

Une messe de bout de l'an sera dite en l'Eglise de Triel le 28 septembre à 9 heures en souvenir de notre regretté Ami TAQUET.

KOCH , qui est Directeur de la Sucrerie de Us, s'excuse par avance de ses absences forcées durant la campagne de betteraves ; il se trouvera très chargé de travail durant cette période, son chef de fabrication ayant été blessé dernièrement dans un accident de chasse. Nous regrettons tous ce contre-temps.

Bertrand, notre distingué Chef du Protocole, nous distribue les plans et horaires ayant trait à la visite que nous devons faire demain à la Glacerie de St-Gobain à Chantevaine. Vu le soin apporté à la présentation de ces directives, nous sommes persuadés que l'organisation de cette journée sera parfaite.

Nous avons le plaisir et la surprise de voir ce soir, MARTINONI parmi nous. Venu de son lointain Lot-et-Garonne, il s'est fait un devoir de venir nous présenter ses amitiés. Il nous remercie chaleureusement de l'avoir nommé membre honoraire, titre qui lui permet d'être toujours des nôtres, et il nous promet de se rendre à nos réunions aussi souvent qu'il lui sera possible. Il avait envoyé à notre Président, un télégramme pour nous exprimer sa satisfaction et nous présenter ses remerciements.

Le soir nous souhaitons l'anniversaire de CAREL, et pour fêter cet événement et la nomination de MARTINONI, nous saignons le champagne
- Heureuse soirée -

MERCREDI 26 SEPTEMBRE 1962

Visite du Club de PONTOISE à la Glacerie SAINT-GOBAIN
de Chantereine

Les plans étaient exécutés par BERTRAND avec art, les indications étaient exactes, et à 9 H 45 précises, les 16 membres du Club étaient au rendez-vous fixé à Janville sur la N.32 à 6 kms de Compiègne.

Sous la conduite de notre Président KOCH, nous pénétrons dans cette immense usine de Chantereine, la plus moderne du monde.

L'emplacement se justifie par la proximité d'une importante carrière de sable à Verberie, sable dont la pureté en silice est de l'ordre de 95 %, et du voisinage de nombreuses voies de communication par le rail, la route et l'eau,

Les caractéristiques essentielles de la glacerie de St-Gobain sont la continuité et l'automatisme des opérations. Des galeries, des escaliers, et nous voici dominant de vastes silos dans lesquels se déversent par des wagonnets aériens et des bennes les produits qui servent à la fabrication des glaces et dont la capacité est prévue pour assurer un approvisionnement d'environ 10 semaines. Sous aucun prétexte, la fabrication ne doit s'arrêter ; un four qui s'éteint est un four à démolir et chacun représente un monument d'importance.

Dans la composition enfournée, le sable qui compte pour environ 70 % du mélange, joue le rôle de vitrifiant ; le carbonate et le sulfate de soude sont des fondants permettant d'abaisser la température de fusion du sable ; et les autres matières, calcaire, dolomie et feldspath sont des stabilisants qui fixent les caractères du verre. Le calcaire (qui désigne des débris de verre) facilite la fusion de la composition.

Dans une vaste salle, deux batteries de balances pesées électroniques dosent chacun des produits de la composition avec une précision de l'ordre de $1/1000^{\circ}$. Puis, toutes les 13 minutes, toutes ces matières d'un poids total de 3 tonnes, sont transportées par courroie dans des mélangeurs puis vers la gueule des fours.

Le four auquel nous accédons, construit en pièces réfractaires a 50m de long et 9 m de large et contient de la matière en fusion sur 1 m d'épaisseur. Il est chauffé au mazout par deux feux de huit brûleurs consommant 75 tonnes par jour, et fonctionnant alternativement de chaque côté du four. Au début de celui-ci, la température est d'environ 1500° pour tomber à 1100° à sa sortie, à la coulée continue.

Par des orifices ménagés spécialement pour la surveillance de l'opération, à travers des verres bleus mis à notre disposition, nous pouvons jeter un coup d'oeil sur cette masse incandescente, brillant comme un miroir et dont la vue est impressionnante.

Une salle contenant un tableau de télécommandes aux dispositifs électroniques complexes, contrôle la constance de la température du four et l'inversion des brûleurs. De nombreux cadrans où s'inscrivent des graphiques montrent la régularité mathématique de la marche de l'installation. A l'exception des visiteurs, ce hall est quasiment désert et tout fonctionne avec une automatisation rigoureuse et absolue.

L'écoulement de la masse en fusion se fait à la sortie du four par gravitation naturelle. Elle passe entre des rouleaux laminaires refroidis par un courant d'eau, qui règlent l'épaisseur (de 3 m/m à 15 m/m) du ruban de glace qui s'étale sur 3 m 20 de largeur. Le débit du four étant constant, la vitesse de ce ruban est fonction de son épaisseur. Nous assistons à la confection d'une glace de 7 m/m et sa vitesse d'écoulement est d'environ 4 mètres à la minute. Cette vitesse est régulière et toutes les opérations qui suivent se font en suivant cette cadence.

A la sortie des rouleaux laminaires, la glace poursuit son refroidissement, tout en devenant rigide, dans un tunnel de recuit qui a 122 m de long ; elle y pénètre à 650° et en sort à 200° , c'est la glace brute.

Poursuivant alors son glissement à l'air libre, le ruban atteindra l'unité de doucissage 80 m plus loin. Cette opération de doucissage consiste à meuler simultanément les 2 faces de la glace brute au moyen de 15 paires de ferrasses en fonte alimentées de sable en suspension dans l'eau. Ces ferrasses sont des masses cylindriques de 5 tonnes animées d'un mouvement circulaire assez rapide. La consommation d'eau pour cette opération est de 3000 l³/jour, et celle du sable de 220 tonnes/jour. Les grains de sable dont le diamètre est de 1000 microns à l'injection à la première ferrasse, arrivent à la dernière ferrasse avec un diamètre de 30 microns. Le doucissement est ainsi progressif, et nous constatons qu'après cette opération le toucher de la glace est agréable. L'usure de ces ferrasses est assez rapide (21 jours d'utilisation minimum et 6 mois maximum) et nous assistons au remplacement de l'une d'elle.

Au stade suivant, nous voyons le polissage de la glace qui s'opère grâce à des meules garnies de feutres de poil et de laine qui sont imprégnées d'un élément abrasif composé d'oxyde de fer.

La glace est alors terminée, et nous avons cette fois devant nous un ruban parfaitement plan et transparent qui subit l'opération de la coupe. Chaque morceau relevé par des appareils à ventouses est chargé sur des chariots qui assurent le transport dans une halle spécialement aménagée qui permet de stocker 1.000.000 fr. m³ de glace.

L'automatisme est terminée, une main d'œuvre importante est maintenant à la tâche. C'est d'abord le travail de l'estimateur qui au milieu de tentures noires pour éviter les reflets, éclairé par la lumière des lampes spécialement disposées, décide de l'utilisation du carreau et inscrit sur celui-ci des signes incompréhensibles pour les profanes que nous sommes. Puis voici la découpe qui s'opère sur des tables garnies de tapis toujours noirs, grâce à des diamants manées par des mains expertes avec une facilité qui nous laisse parfois.

Dans un vaste atelier nous assistons à la confection des glaces de pare-brise pour automobiles dont St-Gobain a le monopole. Après la découpe suivant des gabarits déterminés et le meulage des bords, voici le bombage et la trempé des glaces; celle-ci est posée sur un bâti matérialisant la forme du pare brise que l'on désire obtenir. L'ensemble est alors chauffé dans un four électrique, et sous l'effet d'une température de l'ordre de 600°, la glace atteint son point de

ramollissement et s'affaisse en venant reposer sur le bâti bombé, sortie du four, elle est soumise sur chacune de ses faces à des jets d'air froid qui produisent sur les surfaces extérieures de la glace des zones de contraction alors que le coeur demeure en extension. On peut dire que chaque pare brise trempé porte une certaine quantité d'énergie potentielle qui, au moindre choc se libère en énergie cinétique. Ce phénomène permet la fragmentation du pare brise en parcelles ténues non coupantes .

Et c'est enfin l'atelier d'emballage, qui se fait avec grand soin, et l'expédition.

A l'issue de cette visite particulièrement intéressante, le champagne et l'apéritif nous sont offerts par la Direction de l'Usine St-Gobain.

Suivant l'ordonnance de notre Chef du Protocole, sur la route du retour, c'est le déjeuner à St Martin Longueau, à l'hostellerie de Flandres où notre Président KOCH, nous remercie d'être venus à cette visite. Après l'analyse sommaire de la fabrication, il nous parle de la perfection de cette organisation où l'automatisme fonctionne d'une façon parfaite et rigoureuse. Il est en effet, nécessaire que tous les rouages agissent en plein accord et sans heurts au cours de cette réalisation particulièrement délicate où le moindre arrêt serait une catastrophe. On peut penser que l'entente à tous les échelons dans cette administration est un facteur important à la bonne marche de l'ensemble.

- DEJEUNER DU 2 - IO - 62 -

Présents : 23

Excusés : BEHARD-ALATIERRE-RICHARD-VICHEGROD

Nous avons deux visiteurs ; le Rotarien de Bône, VICO, qui est un visiteur fidèle, et son beau frère Monsieur BERNARD.

On nous communique une carte de GR.NIER en vacances à Croix Valmère, et nous saluons le retour parmi nous du Past Président GRADU,