

le 21 Octobre 1968

S O M M A I R E

- Le Mot du Président
- Compte-rendus des réunions des 16 et 23 Septembre 1968
- Conférence de Jean GOURDET : Aménagement de la rivière
Oise au grand gabarit
- Carnet mondain : Naissance
- Informations sur les Clubs amis et nos clubs-contact
- Image de vacances par Paul DESCAMPS
- Présences à l'extérieur
- Liste des Fanions (suite)
- Assiduité du mois de Septembre
- Programme

Le mot du Président :

Mes chers Amis, mon mot aujourd'hui sera un appel. Un appel pour augmenter l'effectif de notre Club (je n'ose dire pour recruter).

Nous sommes 35 membres actifs ; c'est peu, puisqu'en cinq ans notre effectif n'a pas augmenté : 11 nous ont quittés, 12 seulement ont été admis.

Et cependant l'étendue territoriale de notre Club couvre une population d'environ 80.000 habitants ; 18 classifications sur 70 sont seulement occupées. En gros, nous avons la répartition suivante :

Médecine et Chirurgie	3	Techniciens et Enseignants	9
Jurisprudence	4	Industrie et entreprise	8
Assurance	2	Agriculture	0
Commerce	8	Divers	1

Pas un seul agriculteur depuis le décès de notre past-président BENARD, alors que nous sommes dans une région encore très agricole. Allons Messieurs, que faites-vous ?

Relisez très attentivement le compte-rendu de notre entretien avec le Gouverneur le 2 Septembre paru dans notre bulletin n° 3.

Notre Gouverneur conseille à ceux qui ont plus de 15 années de Rotary de libérer leur classification pour devenir Membre Doyen Actif (M.D.A.), ce qui ne leur enlève rien dans la part qu'ils occupent dans le Club, mais permet d'admettre un nouveau membre de même profession.

Il nous a dit "Démocratisez" le Rotary, c'est-à-dire recrutez des hommes ayant une grande valeur morale, même si leur situation est modeste. Ne recherchez pas trop l'homme à la situation importante, qui n'aura souvent que peu de temps à consacrer au Club.

Allons, tous au travail. Voyez autour de vous, peut-être près de vous, si vous ne voulez pas que notre Club se sclérose ou se meure.

J. GOURDET

P.S.: La moyenne d'âge du Club est de 55 ans 10 mois.
Recherchez des jeunes de préférence.

DINER DU 23 SEPTEMBRE

PRESENTS 26

Invité de CHAMONTIN : BETTENS

Notre Président nous apprend que notre camarade MILLET vient de subir une intervention chirurgicale qui, heureusement, serait bénigne.

Nous souhaitons très vite retrouver parmi nous cet excellent ami, toujours si discret et dévoué.

Ce soir, DESTREES devait nous entretenir de "l'esthétique industrielle". Las, c'était sans compter avec une grippe tenace et virulente qui retient dans sa chambre notre conférencier.

Notre Président GOURDET, prévoyant comme les grands hommes d'Etat, avait heureusement dans sa serviette, toute préparée, une remarquable conférence sur un problème de navigation fluviale important.

o o

.

- CONFERENCE DE Jean GOURDET -

Il y a environ 5 ou 6 ans, je vous ai fait une causerie sur la navigation intérieure française. Je vous ai donné la longueur du réseau des voies navigables (8.500 km), et l'état de ces voies.

Je vous ai dit que la navigation intérieure n'avait pas une grande audience auprès des pouvoirs publics, et qu'elle était quelque peu délaissée ; c'est l'enfant pauvre des moyens de transports actuels.

.../...

Elle l'a été surtout jusqu'à la dernière guerre. Pourquoi ? Malgré un trafic important en tonnes kilométriques par rapport à celui du rail, la navigation n'emploie ou n'intéresse que 30 à 40.000 personnes, donc peu de personnel agissant, peu d'électeurs et de syndiqués, comparativement aux 350.000 employés de la S.N.C.F. et presque autant de retraités.

Il y a une dizaine d'années, la statistique donnait :

S. N. C. F. : 1 homme pour 3.000 tonnes transportées
Navigation intérieure : 1 homme pour 20.000 tonnes transportées

Enfin, l'infrastructure coûte peu. Pensez que sur la rivière d'Oise les écluses ont été construites vers 1895, et les barrages au début du siècle actuel, que ces ouvrages ont été simplement entretenus - sans être modifiés - et qu'ils sont encore en bon état de service.

Le matériel de transport, le bateau, s'use peu et coûte peu. Une péniche ordinaire, type flamand, 300 tonnes de fret, que vous voyez le plus souvent sur notre rivière, coûte 300.000 Frs, et a une durée de 30 années. Son moteur, qui tourne à un régime constant, a une très grande longévité. J'ai vu des moteurs qui ont été ouverts pour la première fois qu'après douze années de service.

En fait, je crois que cela n'est pas intéressant dans la vie économique d'un pays, comparativement au budget des autres moyens de transport : la route avec ses gros camions, ses autoroutes - le chemin de fer dont le réseau doit être profondément remanié quand il s'agit de l'électrifier et pour augmenter la vitesse des trains - l'avion-cargo, son prix fabuleux et sa consommation en combustible si importante.

Cependant, les plus gros camions ne transportent que 20 à 30 tonnes, un train ordinaire 1.000 tonnes, les trains lourds spéciaux arrivent péniblement à tirer 2.500 tonnes, l'avion 50 à 150 tonnes, tandis que la simple péniche peut emmener 200 à 300 tonnes de fret, le chaland de Seine 400 à 600 tonnes, la barge poussée ou les convois poussés de 900 à 3.500 tonnes, avec une puissance de 300 à 1.200 CV.

C'est sans doute pourquoi, ailleurs, dans les pays étrangers, un effort considérable a été fait pour les voies navigables :

ALLEMAGNE: liaison Rhin-Danube par le Main d'une part, le Neckar d'autre part. En 1967, Nuremberg a été atteint.

RUSSIE: canalisation des grands fleuves, canaux de liaison Mers Blanche et Caspienne reliées à la Mer Noire, donc à la Méditerranée par le canal Staline qui part de Mourmansk et par le canal Don-Volga.

.../...

Puis maintenant, on s'occupe des grandes liaisons :

Mer du Nord-Méditerranée par la Meuse, la Moselle et le Rhin, reliés à la Saône et au Rhône.

Seine-Est qui se fera sans doute par l'Oise et l'Aisne.

Mais d'autres portions de voies navigables réclament un aménagement urgent. Il en est ainsi pour notre rivière d'Oise. - Pourquoi ? - Parce que son trafic, qui atteint annuellement 8 MT augmente sans cesse, comme en 1967 où, ailleurs, les autres moyens de transports ont marqué une certaine stabilité, voire même un recul comme à la S.N.C.F.

Autrefois, le trafic de l'Oise provenait du Nord, et le fret principal était le charbon. Les bateaux descendaient chargés et remontaient, pour la plupart, à vide.

Puis, par le développement des industries sur la Seine de Paris au Havre, le trafic petit à petit s'est équilibré. Enfin, avec la quasi disparition du charbon et son remplacement par les carburants liquides, c'est le trafic de la Seine qui devient prépondérant jusqu'à Compiègne.

Egalement, les céréales sont drainées, par voie d'eau, par la Seine et l'Oise vers le Nord, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne.

Donc, pour une partie de son trafic, l'Oise devient une antenne de la Seine, et les grands bateaux qui sillonnent celle-ci n'ont qu'un désir, si je puis dire, c'est de remonter l'Oise.

Il est donc absolument nécessaire d'aménager cette rivière au grand gabarit, et le projet a été inscrit au 5^{ème} Plan, et a été retenu.

Parlons donc de notre rivière d'Oise plus particulièrement :

Jusqu'au 1/4 du 19^{ème} siècle, l'Oise était à courant libre, le lit était large et régulier, mais la profondeur était insuffisante pendant les étiages.

Les bateaux étaient alors des barges (de dimension variant de 10 à 20 mètres), tirées par les hommes et par les chevaux. Pour franchir les ponts où le courant était plus rapide, il y avait des entrepreneurs spécialisés qui, avec un équipage de chevaux, assuraient le passage.

Puis, à cause du charbon, il a bien fallu améliorer la rivière.

.../...

C'est en 1825 que l'on commença sa canalisation, en construisant des barrages d'écluses pour maintenir un mouillage de 1,80 m.

Puis, entre 1850 et 1880, par des hausses mobiles et des barrages mobiles à aiguilles, on releva le plan pour obtenir un tirant d'eau de 2 mètres.

Entre 1886 et 1905, on construisit les écluses actuelles avec des barrages mobiles pour obtenir 2,20 mètres de tirant d'eau.

Entre Compiègne et la Seine, sept groupes d'ouvrages assuraient la retenue du plan d'eau et le passage des bateaux, comprenant chacun un barrage mobile - une grande écluse de 125 x 12 mètres - une petite écluse de 42 x 8 mètres ou 40 x 6 mètres.

Au début du siècle, les bateaux utilisés étaient des péniches flamandes de 38,50 x 5 mètres, halées par les chevaux.

Mais la création d'écluses de 125 x 12 m. a permis d'assurer la navigation par remorquage, c'est à dire par formation de convois de cinq péniches tirées par un remorqueur à vapeur.

La traction animale s'est évidemment élevée au début de ce siècle contre ce mode de navigation ; il y a eu des bagarres aux écluses, des entraves au trafic. Mais en même temps, il y a eu des rivalités entre les compagnies de remorquage. C'était à celui qui retarderait l'autre pour arriver premier à l'écluse : les soupapes de sûreté étaient bloquées, et aux écluses, les équipages en venaient aux mains.

Puis, après la première guerre, les automoteurs ont fait leur apparition, c'est à dire la péniche propulsée par son propre moteur. Après la seconde guerre, le nombre s'en est considérablement accru, et le remorquage a pratiquement disparu aujourd'hui. Là encore, les compagnies de remorquage ont tout fait pour empêcher le développement de l'automoteur. Concurrence ! toujours la concurrence due au progrès !

Et maintenant, c'est le pousseur, le convoi poussé ou intégré, qui supplante l'automoteur, et là encore, le marinier d'automoteur s'élève contre le pousseur : cause principale de la grève des mariniers en Mai-Juin.

Avant de parler du poussage, parlons un peu du marinier.

La navigation est assurée par des compagnies qui emploient donc des mariniers salariés. Mais actuellement, la plus grande partie du trafic est assurée par des mariniers artisans. Celui-ci possède son bateau ; s'il en a plusieurs, ce sont ses enfants ou neveux qui les pilotent.

.../...

de Conflans jusqu'à Creil changer de convoi et revenir le soir à Conflans.

On voit la souplesse de ce moyen de navigation.

Le propulsion des pousseurs se fait par deux moteurs de 400 à 600 CV, donc deux hélices, voire même quatre moteurs et quatre hélices, et des gouvernes au droit de chaque hélice, et même un gouvernail à l'avant, ce qui permet aux convois de se déplacer presque sur place d'un bord à l'autre de la rivière et même virer sur place avec une facilité remarquable.

Les convois actuels sont conçus pour l'enfoncement de 2,75 m. sur la Seine, et après l'aménagement de celle-ci, l'enfoncement pourra atteindre 3,50 m. Or, actuellement, dans l'Oise, nous n'avons que 2,20 m. d'enfoncement à cause des écluses, alors que le mouillage ou la profondeur de la rivière atteint facilement 3 mètres et plus.

Donc, on conçoit aisément que la navigation des pousseurs est peu rentable sur la rivière d'Oise. Il faut l'aménager, et pour cela construire des écluses plus longues et plus profondes, draguer ensuite les sections peu profondes et rescinder les courbes pour faciliter la navigation et le croisement de ces grands bateaux.

Le projet définitif d'aménagement retenu au 5^{ème} Plan prévoit la construction d'écluses de 185 x 12 mètres sur 4 mètres de profondeur.

Les premiers travaux seront effectués à Pontoise, en principe en 1969.

o
o
o o

Le 166^{ème} District a le plaisir de vous informer de la naissance du Club de POISSY, parrainé par le Club de SAINT-GERMAIN.

La remise de la Charte a eu lieu au Pavillon Henri IV, à Saint-Germain, le 3 Octobre 1968 - Le Club de Pontoise y était représenté par son Président Jean GOURDET et le secrétaire VAN DE MAELE.

Toutes nos félicitations aux heureux "Parrains" !

o o
o