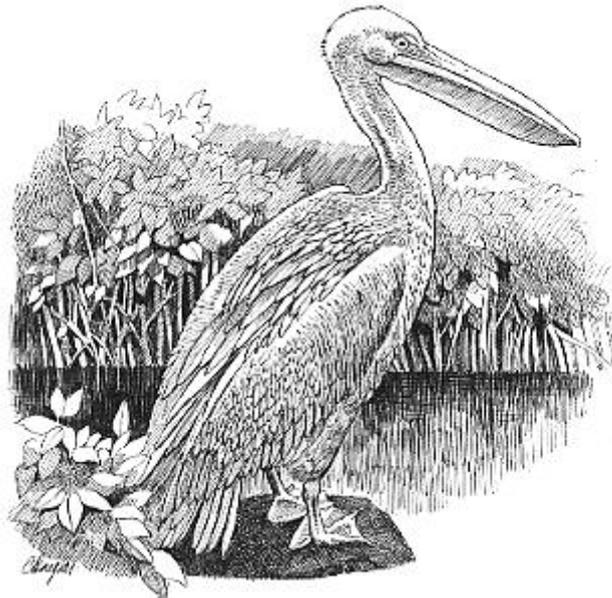




# LE PELICAN<sup>1</sup>

N° 67 printemps 2014



Revue de  
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier<sup>2</sup>  
**Sommaire**

1.	EDITORIAL PAR LE PRESIDENT .....	3
2.	EOLIEN OFFSHORE : LA BRETAGNE VEUT DEVELOPPER UNE FILIERE INDUSTRIELLE.....	4
3.	LA FABULEUSE HISTOIRE DE LA DIGUE DE CHERBOURG.....	6
4.	UNE FAMILLE TOUTE SIMPLE : LES SIVADIER PAR CHRISTIAN COMPAIN (2009).....	10
5.	CURIOSITÉS HISTORIQUE ANECDOTIQUES PAR JJ SENARD .....	12
6.	LE CARRE MAGIQUE DE DÜRER.....	13
7.	ALFA SUD AU GPL...ÇA GAZE ! PAR JEAN-LOUIS GODFRAIN.....	14
8.	LE VOILE : SON ORIGINE & SON HISTOIRE .....	17
9.	LE TROU RUSSE .....	21
10.	LA PETITE HISTOIRE DU MOT OUTRE-MER PAR JEAN-FRANÇOIS DEVILLERS.....	22
11.	DROLE DE LANGUE QUE LE FRANÇAIS.....	24
12.	DENTIFRICE AU CHOCOLAT.....	24
13.	PLURIELS MECONNUS ON NE LES A JAMAIS PRESENTES COMME ÇA, .....	26
14.	PNEUS : BON A SAVOIR ! .....	27
15.	SAGESSE CHINOISE .....	27

<sup>1</sup> Retrouver le Pélican en couleur sur votre site : [www.a-o-p.eu](http://www.a-o-p.eu)

<sup>2</sup> Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX

<b>16. PERLES DES COURS DE JUSTICE.....</b>	<b>28</b>
<b>17. TOLERANCE DES FLAHS DES RADARS .....</b>	<b>29</b>
<b>18. LE SUDOKU .....</b>	<b>30</b>
<b>19. THE BIRDS .....</b>	<b>30</b>
<b>20. A QUAND VOS ARTICLES ?.....</b>	<b>31</b>

## 1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT

---



Chers Amis,

Cet Edito est simplement un appel à la réflexion sur l'aide et la solidarité que chacun d'entre nous exerçons avec plus ou moins d'intensité selon nos choix, nos disponibilités et nos renoncements.

Que nous soyons Seniors ou plus jeunes, actifs ou retraités, nos activités restent vastes et variées et la plupart du temps intègrent une bonne part de bénévolat.

Nos temps modernes ont vu en effet se déployer de multiples expressions de solidarité, de prévenance et d'engagement en faveur du bien d'autrui, celles-ci jalonnent notre vie quotidienne et exercent une influence considérable sur la qualité de la vie sociale, familiale, politique, économique, etc...

L'aide est un acte conforme à la nature, on ne se lasse pas d'en recevoir ou d'en apporter.

Bien modeste, mais aussi combien précieuse pour beaucoup, l'aide sous toutes ses formes peut être encouragée aussi au sein d'une Amicale.

La relation humaine, l'aide matérielle, ou logistique rendent la vie plus agréable et plus attrayante à ceux de plus en plus nombreux qui souffrent de solitude, c'est ainsi que le bénévolat apparaît omniprésent; les associations caritatives, les ONG, les amicales témoignent d'un engagement solidaire qui va bien au-delà d'une simple activité de bénévolat, en effet combien de projets et d'organisations humanitaires ne vivent que par la solidarité sous toutes ses formes.

Temps, disponibilités, moyens logistiques, financements, dons, courages, renoncements, sont les principaux paramètres de ce bénévolat, et tous nous sommes appelés à y participer.

Les exemples foisonnent: catastrophes naturelles, naufrages, attentats, accidents, épidémies, guerres, détresses morales, déclenchent de remarquables mobilisations de bénévoles et chacun d'entre nous sommes appelés ponctuellement ou durablement à créer ou participer à l'aide correspondante.

Sans n'aucunement faire de morale, il ne vous échappe pas que les valeurs développées ci-dessus se résument en cette définition de l'altruisme qui est "le souci désintéressé du bien d'autrui". L'altruisme n'est pas une exigence, c'est une valeur facultative, mais si nous en faisons preuve, ne serait-ce que d'un zeste dans nos vies familiales et professionnelles, notre entourage n'en sera que plus heureux, et son bonheur rejaillira sur nous.

Le bénévolat sous toutes ses formes est une belle démonstration de ce que l'altruisme des uns et des autres apporte à notre société civile, et je suis sûr que chaque lecteur de ces quelques lignes reconnaîtra dans sa propre réflexion le bien qu'il fait déjà, ou qu'il pourrait faire aux autres en leur donnant un peu de leur temps, de leur énergie ou de leur parole.

Que ce printemps vous éclaire et vous apporte de bons moments de partages, et de projets passionnants, et suscite des actions de bénévolat de tous ordres, incluant pourquoi pas les aides dont l'AOP a besoin pour fonctionner.

Amicalement,

Jean-Marie DELAPORTE  
Président de l'AOP

## 2. EOLIEN OFFSHORE : LA BRETAGNE VEUT DEVELOPPER UNE FILIERE INDUSTRIELLE

---

L'enjeu est énorme. D'ici 2020, 23% de la production énergétique française devra être couverte par des énergies vertes. Et parmi elles l'éolien offshore posé. L'État, après une tentative compliquée d'implantation au large du Tréport, toujours pas réalisée, a finalement donné un coup d'accélérateur en lançant, en novembre, le premier appel d'offres pour cinq champs d'éoliennes au large des côtes françaises. Les sites retenus le Tréport, Fécamp, Courseulles, la baie de Saint-Brieuc et Saint-Nazaire, devront fournir 3000 MW, pour un investissement de



10 milliards d'euros. La deuxième étape est à l'horizon 2020, où l'État vise une puissance totale de 6000 MW, soit environ 1200 éoliennes, produisant 3.5% de l'électricité française. Les montants des investissements sont énormes. Les machines (mâts et turbines), l'acheminement, le câblage sous-marin, l'entretien des futurs sites, la maintenance... les moyens à mettre en oeuvre impliquent une chaîne logistique et industrielle aussi inédite qu'imposante. Et pendant que les développeurs, les constructeurs d'éoliennes et les énergéticiens sont en train de mettre en place des alliances pour pouvoir répondre à l'appel d'offre, les industries terrestres et les ports commencent à anticiper ces futurs chantiers. Dans l'ensemble des régions littorales concernées, les professionnels veulent structurer leurs filières : Neopolia à Saint-Nazaire, le Havre Développement en Seine, la Miriade à Cherbourg, Bretagne Pôle Naval... les initiatives sont nombreuses.

### **Une étude sur les besoins industriels**

La Bretagne, qui fut l'une des pionnières en matière d'énergies marines renouvelables, notamment dans le cadre du Pôle mer, a voulu redonner un coup d'accélérateur à sa filière industrielle, dopée par la confirmation du projet de champs au large de Saint-Brieuc. Bretagne Pôle Naval, suite à l'annonce de l'appel d'offres, a chargé le cabinet GL Garrad Hassan, filiale du groupe allemand Germanischer Lloyd, de réaliser une étude sur l'organisation industrielle nécessaire aux projets d'éolien offshore posé. L'idée étant notamment de voir si la filière bretonne existante (environ 70 entreprises qui pourraient se placer en partenaires, fournisseurs, prestataires ou sous-traitants) pouvait répondre aux besoins des développeurs, constructeurs d'éoliennes et énergéticiens. Les différentes perspectives de contrat ont été recensés : développement, réalisation (avec notamment des aérogénérateurs), fondations, stations électriques en mer et enfin la phase d'exploitation et de maintenance.

### **Similitude avec la construction navale**

Dans la phase de construction, l'étude relève que le savoir-faire en matière de construction de mâts, qui représente la construction métallique la plus importante, peut être réalisé en Bretagne, même si des investissements sont nécessaires pour la fabrication et l'entreposage.

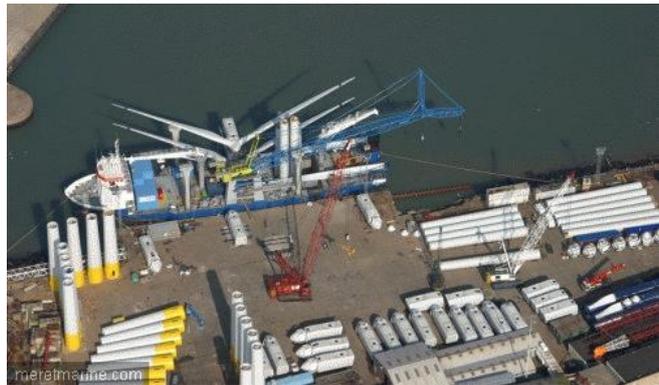
Un navire d'installation des éoliennes ↓



Un navire de servitude pour l'éolien offshore ↓



Les sociétés ayant l'expérience des structures métalliques de la construction navale peuvent aussi se placer dans les marchés connexes, comme les fondations ou les superstructures des



transformateurs en mer. C'est notamment sur ce segment que l'étude voit les meilleures promesses de développement pour l'industrie bretonne. La similitude de la fabrication de ces superstructures, l'intégration des équipements et l'aménagement des postes de transformations, avec la construction des grands navires, seraient un atout sérieux pour les entreprises du secteur, qui peuvent prendre en charge la fourniture complète mécanique et électrique des transformateurs, en s'appuyant sur leurs réseaux existants de sous-traitants et de fournisseurs. Autre domaine à forte valeur ajoutée, la fabrication des fonds en acier des aérogénérateurs, qui devront être produits par dizaines, voire centaines. Là aussi, la compétence existe mais des investissements pour l'entreposage seront indispensables. De nombreux emplois pourront également être créés dans le domaine de la logistique, de la manutention et du pré-assemblage. Pour le volet maintenance, un emploi local sera aussi nécessaire, même si la turbine sera sans doute entretenue par son constructeur. Au-delà du délai de garantie, les entreprises locales pourraient sans doute prendre le relais.

**Beaucoup de navires à construire**

Belle carte à jouer pour les chantiers navals bretons : la construction des navires de servitude destinés aux travaux préalables, la construction et la maintenance des éoliennes. Actuellement, la flotte de navires spécialisés dans la pose des éoliennes offshore, des barges autoélevatrices, se compose en tout et pour tout de 10 navires, tous construits en Asie. mais les chantiers européens commencent aussi à se positionner. De plus, un énorme marché de maintenance et de réparation se profile également pour les chantiers navals. En revanche, l'étude relève que pour le volet travaux maritimes, la meilleure politique de l'économie locale, notamment pour les industries de construction

métallique, serait celle des accords-cadres ou la formation de co-entreprises avec des entrepreneurs spécialisés. Une approche nécessaire pour conquérir non seulement les projets éoliens offshore français mais également ceux du Round 3 dans le sud de l'Angleterre. Un vrai défi pour la filière industrielle bretonne, qui dispose du savoir-faire dans de nombreux segments de ce marché émergent, mais qui souffre d'une pénurie de personnel qualifié.

### **Les ports bretons veulent se placer comme plateformes logistiques**

Dans le segment logistique, il y a un maillon fondamental, celui de la plateforme portuaire. Les zones de stockage et de pré-assemblage aiguisent déjà l'appétit de plusieurs ports de commerce disposant de place à proximité des futures zones d'implantation. Aux côtés de Saint-Nazaire, Cherbourg ou le Havre déjà très mobilisés sur la question, Brest veut jouer la carte de son polder de 50 hectares, qui pourrait accueillir une zone de montage de turbine et la réalisation des mâts, ainsi qu'un linéaire de quai suffisant pour accueillir les navires spécialisés. À l'occasion d'un colloque organisé à Brest début avril par Bretagne Pôle Naval, Jean-Yves Le Drian, président du conseil régional, a annoncé des cofinancements publics du projet de mise aux normes de la zone du polder à hauteur de 70 millions d'euros. Les ports de taille plus modeste ont également intérêt à se positionner rapidement. Ainsi, le port de Lorient dispose de 4 hectares pouvant être utilisés pour réaliser des ensembles d'aérogénérateurs et accueillir les navires de servitude du futur parc de Saint-Nazaire. Enfin, les ports de la côte nord, à proximité du futur parc de la baie de Saint Brieuc pourraient servir de bases arrières pour les opérations d'installation des machines, puis d'exploitation et de maintenance.



*Débarquement au port de Brest (© : CCI BREST)*

### **3. LA FABULEUSE HISTOIRE DE LA DIGUE DE CHERBOURG**

---

En Mars 2012, l'AOP nous a entraînés à Cherbourg où nous avons passé quelques jours et avons fait, entre autre, la découverte de sa digue et je ne résiste pas à partager avec vous, chers lecteurs et chères lectrices du Pélican cette émotion.

En m'inspirant beaucoup d'un petit fascicule écrit par Yves MURIE, je vais vous raconter en plusieurs épisodes, car l'histoire est longue,



La fabuleuse histoire de la DIGUE de CHERBOURG

Ces travaux sont la plus belle conquête des hommes,  
le nec plus ultra des constructions humaines,  
et jamais les Romains n'ont rien fait d'aussi étonnant.

Honoré de Balzac  
Voyage à Cherbourg (1822)

Avant-propos

C'est la Digue qui a fait Cherbourg. Sa construction, qui s'est échelonnée sur près d'un siècle, de Louis XVI à la Troisième République, a attiré une foule d'ouvriers et d'artisans venus, parfois avec leur famille, de l'Europe entière. Ils ont peuplé la ville, ont participé à son essor, et fait d'une misérable bourgade de quelques milliers de feux l'agglomération que nous connaissons aujourd'hui. Ils ont construit sur la mer, avec leur sueur et avec leur sang, un ouvrage gigantesque, que Napoléon comparait aux pyramides d'Égypte, que les voyageurs, les écrivains, les artistes de l'Europe entière ont admiré, et qui fait encore aujourd'hui l'admiration de nos contemporains. Avec ses quinze cents hectares, la rade de Cherbourg est tenue pour la plus grande rade artificielle du monde, enfermée par près de sept kilomètres de jetées couronnées de forts : du temps des guerres navales, elle pouvait accueillir sans problème des escadres entières, ou, comme c'est souvent le cas aujourd'hui, fort heureusement, servir de cadre à des compétitions nautiques.

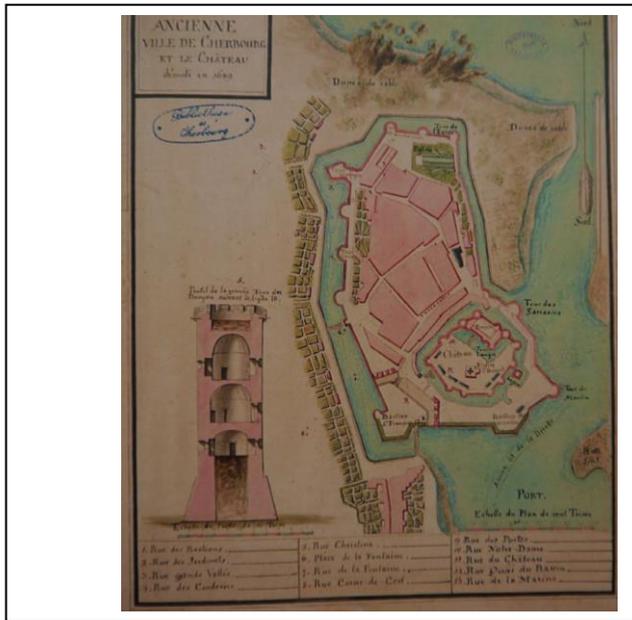
### Les leçons du passé

Après avoir été une redoutable place forte lors de la guerre de Cent Ans, Cherbourg avait peu à peu perdu de sa superbe. Sa splendide rade naturelle, sa position privilégiée dans la Manche, face à l'ennemi anglais, avaient été négligées par les rois et les gouvernements peu enclins à s'intéresser aux affaires de la Marine....

Il faut attendre 1643 pour avoir des commissaires appelés par Richelieu à inspecter les côtes de Dunkerque à La Rochelle, s'intéresser de nouveau à Cherbourg : leur procès verbal, signé le 15 Avril de Colbert du Terron et La Giraudière pour la Marine, et de Chatillon, Blondel et Gence pour le Génie, prouve que l'on se penche déjà sur le projet de rade artificielle, mais on recule encore devant l'ampleur de la tâche.

L'idée est désormais dans l'air. En Avril 1665, un certain Baudouyn sera le premier à concevoir véritablement ce que sera un jour le port et la rade de Cherbourg. Vantant la situation exceptionnelle du site, Baudouyn offre de fermer le port par une *chaussée en pierre*

*perdue de 250 toises de long, 49 pieds de haut et 64 de large.*



Lorsque meurt Colbert, en 1683, la France est devenue une grande puissance maritime. Mais l'absence de ports se fait cruellement sentir. Vauban, commissaire général des fortifications, sera bientôt chargé d'étudier les anciens projets, dont aucun n'a abouti. Visitant les côtes du ponant, il arrive à Cherbourg en 1686 : le port se réduit alors à un petit havre, à la confluence du Trottebecq et de la rivière Divette, avec une petite jetée en pierres perdues. Un simple port d'échouement...Il y a du travail pour le grand Vauban, qui voit tout le parti que l'on peut tirer de la position *audacieuse* du port de Cherbourg : il pourrait servir de refuge aux frégates de

la Royale, qui *seraient mieux placées qu'en aucun lieu du royaume pour la course*. Il est donc *urgent* de fortifier Cherbourg, dont le puissant château est plus que délabré, mais l'ingénieur du roi ne songe encore à couvrir la rade, qu'il trouve *un peu foraine*.

Les travaux projetés connaissent, dès le printemps 1687, un commencement d'exécution. L'enceinte de la ville est réparée, le château restauré. Mais une invraisemblable décision va ruiner tous les espoirs qu'avait fait naître Vauban, et faire tomber le port et la cité dans le plus profond marasme. A la fin de 1688 arrive l'ordre de Paris : on arrête tout, et on démoli ! Cherbourg doit se saborder sur l'ordre du roi...

Que s'est-il donc passé ? Il semblerait, aussi incroyable que cela puisse paraître, que Cherbourg fait les frais d'une mesquine rivalité de personnes : Louvois, ministre de la Guerre, qui a l'oreille de Louis XIV, n'aime pas Seignelay, ministre de la Marine et fils du défunt Colbert, et il obtient du roi l'ordre de démolir les fortifications de Cherbourg, sous prétexte ahurissant que l'ennemi pourrait se saisir de la place !

Désormais, c'est vers la Hougue, à l'Est du Cotentin, que se tournent les regards des parisiens : on veut faire un port d'embarquement *pour aller porter la guerre* en Angleterre. On fortifie la Hougue, après avoir démoli Cherbourg. Des troupes de débarquement y sont rassemblées au printemps 1692, tandis que les flottes, française d'un côté, anglaise et hollandaise de l'autre se préparent au combat. Le 28 Mai, Tourville va brillamment tenir tête devant Barfleur à un ennemi très supérieur en nombre.

Mais les lendemains de la bataille seront tragiques, en raison précisément de l'absence

de port pour accueillir les vaisseaux maltraités. Trois d'entre eux, le fameux Soleil Royal, orgueil de la Marine française, et son escorte, le Tromphant et l'Admirable, vont essayer de trouver refuge à Cherbourg... Mais Cherbourg qui n'était plus qu'un chaos de débris de tours, de bastions et de murailles renversées, ne pouvait plus rien pour eux. Le Dimanche 1<sup>er</sup> Juin, sous les yeux consternés des fidèles qui sortent de la grande messe de la basilique de la Sainte Trinité, le Soleil Royal, sous un déluge de boulets et sous l'assaut des brûlots, explose à la pointe du Homet, tandis que le Triomphant est coulé à l'entrée du port, et l'Admirable devant Tournalville.

*Cet évènement malheureux, dont la Marine française ne s'est jamais relevée, écrira plus tard l'ingénieur Coulomb, ne serait point arrivé si le port avait été en état de recevoir la flotte française ou si les fortifications eussent pu protéger et défendre la rade.*



Vauban reviendra à Cherbourg en 1699, il y découvre les monstrueux quartiers de murailles renversées des vieilles tours du château, que je n'ai pu voir sans mal de cœur. Pour assurer la rade de Cherbourg, Vauban propose que l'on bâtit trois grosses tours, l'une sur la pointe du rocher de Tournalville qui approche le plus près de l'île Pelée, l'autre sur l'île elle-même, et une troisième sur la pointe plus avancée du Homet. On pourrait ainsi construire une grosse muraille

Sur le travers de l'île Pelée jusqu'à la hauteur des plus grandes marées, ce qui donnerait un abri derrière l'île, et réparerait en partie le défaut de rade. Préfiguration des forts et de la digue qui un jour protégeront la rade. Mais pour le moment, tous ces beaux projets restent dans les cartons : à la mort de Louis XIV (1715), Cherbourg est comme le royaume Épuisé...

Rehausser les jetées, les prolonger, creuser un bassin : en 1731 les rapports fleurissent, qui soulignent de nouveaux intérêts pour le port de Cherbourg. Pierre de Caux, ingénieur en chef des côtes de Normandie, va envoyer coup sur coup, en 1731 et 1732, trois rapports au ministre de la Marine, M de Maurepas. Mais comme Vauban, de Caux penche plutôt pour La Hougue. Pour Cherbourg, face aux Anglais qui ont fortifié et aménagé les îles Anglo-Normandes il suggère de prolonger les jetées et de faire une écluse avec portes pour entrainer les sables. Des travaux pourraient se faire en cinq ans.

Toujours en cette année 1731, décidément prolifique en études sur Cherbourg, le chevalier Louis-Roland de Caligny, directeur des places et ports de Normandie, adresse au directeur général des fortifications, le maréchal d'Asfeld, un « Mémoire pour mettre le port de Cherbourg en état qu'il convient » qui reprend lui aussi les projets contemporains, la prolongation des jetées se faisant, non en pierres sèches, mais en maçonnerie à parement de pierre de taille.

Les travaux, cette fois, sont décidés six ans plus tard, sur ordre de Maurepas, le ministre de la Marine, et entrepris en 1738 sous la conduite de MM de Caux et de Caligny. Ils sont rondement menés, malgré les difficultés de l'entreprise. On consolide les jetées du chenal, on creuse un bassin à flot... en 1741 est construit le pont tournant, et l'écluse est achevée en 1743. Le port est désormais apte à recevoir corsaire et navire marchands qui viennent y trouver refuge.

En 1756 les hostilités reprennent avec l'Angleterre. C'est le début de la guerre de Sept ans : l'Angleterre et la Prusse se dressent contre la France, l'Autriche, la Russie, la Suède et l'Espagne. A Cherbourg, on se hâte de fortifier la ville, tandis que les Anglais, qui n'admettent pas que la France ait une base si proche de leurs côtes, se préparent à un débarquement.

Le 7 Août 1758, ils reviennent sous la conduite du prince Edouard, fils du roi d'Angleterre, et débarquent à l'anse d'Urville, à deux lieux à l'Ouest de Cherbourg. Au lieu de défendre Cherbourg, à défaut de les rejeter à la mer, le comte de Raymond préfère se retirer piteusement à Valognes, et laisse la ville aux envahisseurs. Pendant neuf jours, du 8 au 16 Août ils vont la mettre à sac. Leur premier souci sera de réduire à néant les travaux du port et les forts : il faut employer la mine pour détruire les ouvrages de MM de Caux et Caligny, dont il ne restera que les fondements. Trente-trois navires marchands et deux corsaires sont brûlés, les Anglais récupérant par ailleurs un de leurs corsaires et un navire marchand danois qui se trouvait dans le port. Un immense nouveau désastre...

Cette fois la leçon, si dure soit-elle, va porter. Succédant à de Caux comme directeur des fortifications de Cherbourg, Franquet de Chaville propose dans un rapport daté de 1759 de reprendre les travaux du port, en réparant bien sûr les dégâts causés par les Anglais, mais en s'occupant aussi de protéger la rade : *il s'agirait d'embrasser cette rade par plusieurs môles qui formeront une retraite assurée pour les vaisseaux du Roy, ne laissant qu'un intervalle pour entrée principale, qui serait défendu par des feux croisés des batteries aux extrémités des môles.*

Décidément, si l'on veut que Cherbourg remplisse vraiment un rôle défensif, il faut donner au port une rade digne de ses ambitions.... Mais il faudra bien des années pour effacer les dévastations de la descente anglaise, et plus encore pour s'attaquer vraiment au projet de défense de la rade. Les travaux du port de commerce ont certes commencé en 1763, mais l'ampleur de la tâche est telle, les finances si maigres et la main d'œuvre si peu abondante, que le chantier n'avance que très lentement au grand désarroi des habitants, privés d'un port digne de ce nom, et qui ne peuvent se livrer à la navigation côtière qu'à leurs risques et périls.

Un homme va jouer un rôle important dans cette aventure : c'est le futur vainqueur de Valmy, le colonel Dumouriez. Dans un « Précis sur la défensive de la Normandie », ce glorieux officier voit l'urgence de construire un port sur la Manche. Dumouriez est partisan de créer à Cherbourg un *port de roy*, c'est-à-dire un port pour la marine royale, alors que l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Lefebvre, chargé des travaux, n'y voit qu'un simple port de commerce : il est vrai que le bassin, avec son écluse et son accès malaisé, ne peut recevoir de vaisseaux de ligne, alors que les navires de commerce, les corsaires et leurs prises trouvent facilement refuge dans cette *auberge de la Manche*, comme Vauban surnommait déjà le port de Cherbourg.

Fin du 1<sup>er</sup> épisode J.J. Sénard

#### **4. UNE FAMILLE TOUTE SIMPLE : LES SIVADIER PAR CHRISTIAN COMPAIN (2009)**

---

##### LE PERE

En 1967, il terminait sa carrière d'ouvrier à la poudrerie d'Angoulême. Dans sa famille, il est de la quatrième génération qui a travaillé dans la poudrerie.

C'est une très ancienne poudrerie<sup>3</sup>, à 8 kilomètres au Sud-Ouest d'Angoulême. Elle fut créée le 12 septembre 1819 par une ordonnance royale de Louis XVIII sur un terrain de 42 Ha à l'époque qui s'étendit à 200 Ha plus tard. En 1918, les effectifs avoisinaient selon différentes sources entre 14 000 et 20 000 personnes. Elle fabriquait des explosifs à usage principalement militaire. L'usine fut reconstruite avec des consignes de sécurité draconiennes.

Un bâtiment isolé était consacré à la fabrication de la nitroglycérine, cet explosif liquide inventé par Monsieur Nobel, dont la moindre goutte explose si elle tombe à terre<sup>4</sup>. Le bâtiment et le matériel

---

<sup>3</sup> La poudrerie est en cours de dépollution et de réhabilitation

<sup>4</sup> On atténue considérablement le caractère explosif de la nitroglycérine en la mélangeant à de la brique pilée ; ce mélange s'appelle de la dynamite

étaient généralement dépourvus de la moindre parcelle de fer, qui aurait pu provoquer des étincelles. Les récipients étaient des baquets et des cuves en bois, construits comme des tonneaux, mais cerclés de bronze ; les manteaux et les burins, de même que tous les outils à main, étaient en bronze ; les ouvriers portaient des sabots de bois, non cloutés évidemment.

Un certain jour, un jeune ouvrier qui avait travaillé dans l'atelier de nitroglycérine s'avisa qu'il avait oublié de fermer la vanne N° 12 avant de partir ; il le dit. Aussitôt, hurlements, sirène, panique, tout le personnel s'éloigne le plus vite possible de l'atelier de nitroglycérine.

Le directeur surgit de son bureau, rameute du monde et déclare :

- Y a-t-il un volontaire pour aller fermer la vanne N° 12 ???

Le père Henri SIVADIER qui passait par là et connaissant bien les lieux, a couru à l'atelier. La cuve était sur le point de déborder. Il a fermé la vanne N° 12. La poudrerie n'a pas explosé!

Trois mois plus tard, le directeur a convoqué tout le personnel devant le bâtiment des bureaux. Il a lu une lettre signée du ministre, félicitant Monsieur SIVADIER pour sa détermination, sa compétence, son courage, etc, etc. la lettre se terminait par l'attribution d'une prime exceptionnelle de VINGT CINQ FRANCS.

Ces 25 francs-là, le père SIVADIER les a considérés comme une insulte insoutenable ; tout le reste de sa vie il les a remâchés sans pouvoir les avaler et il me disait tout simplement :

- Si j'y suis allé, croyez-moi, ce n'était pas pour les 25 francs.

A cette époque, tout le monde dans la région se souvenait d'un certain jour de 1903, quand celle de Beloeil – Québec (Canada) a explosé; il y eut des centaines de morts; ma grand-mère m'a souvent parlé des débris humains qui tombaient des arbres, longtemps après, les jours de grand vent. Ceci se passa aussi ici en octobre 1964 tuant 5 ouvriers.

*Faire tout de décès de Simone dont on avait négligé de faire la liste des récipiendaires, nos préférences et autres décorations*

**ANGOULÊME**

Pierre et Liliane SIVADIER,  
Anne-Marie et Bernard MARCIQUET,  
Françoise et Jean-Claude LAIDET, ses enfants;  
Christine, Laurent, Véronique, Nathalie, Valérie, Caroline et leurs conjoints, ses petits-enfants;  
Alexandre, Ludivine, Jessica, Clément, Lucie, Antonin, Pascal, Rainald, Cassandra, Bénédicte, Mathieu,  
ses arrière-petits-enfants;  
sa famille et ses amis  
ont l'immense peine de vous annoncer le départ de

**Simone SIVADIER,**  
née TOUCHARD  
officier dans l'ordre national du Mérite,  
médaillon d'or des Donneurs de sang bénévoles,  
médaillon d'or de l'Encouragement au bien avec rosette,  
médaillon d'or franco-britannique,  
ancien maire-adjointe de la ville d'Angoulême,  
ancienne présidente de l'Action catholique générale féminine,  
du Centre d'information des droits des femmes,  
de l'Association familiale d'Angoulême,  
ancienne vice-présidente de l'UDAF,  
ancienne visitieuse de prison,  
vice-présidente de l'Association d'aide aux handicapés.

La cérémonie religieuse aura lieu **le mercredi 12 mai 2004, à 14 h 30**, en l'église Saint-Ausone, suivie de l'inhumation au cimetière de Bardines.  
Simone repose au salon funéraire de l'Europe, 349, rue de Basseau, à Angoulême, où la famille recevra le mardi 11 mai, de 16 heures à 18 heures.  
Condoléances sur registre. Fleurs naturelles.  
La famille remercie toutes les personnes qui s'associeront à sa peine.

PF et marbrerie de l'Europe, 349, rue de Basseau, Angoulême, tél. 05.45.91.34.50.

## LA MERE

La famille habitait à Angoulême, un peu en contrebas de la cathédrale, du collège religieux Saint Paul<sup>5</sup> et des maisons en pierre de taille de la bourgeoisie locale. Simone SIVADIER était très engagée dans les activités charitables de la paroisse ; elle reconfortait ceux qui étaient affligés par le sort, ou dénichait un logement pour un isolé ; sa foi se manifestait dans l'assistance des autres. Il lui arriva de participer à un pèlerinage paroissial à Rome qui fut accueilli par le Souverain Pontife, Paul VI en août 1967 en audience privée.

Simone visitait sans relâche le quartier situé en contrebas de chez elle, où une population ouvrière et souvent démunie appréciait l'efficacité de son aide. Ses convictions ont changé fin 1976 quand elle fut approchée par le parti socialiste pour constituer une liste aux élections municipales de 1977. Compte tenu de tous ses engagements, elle représentait un apport

de voix non négligeable.

De fait, Simone fut élue en 1977 au conseil municipal d'Angoulême, où on lui confia les tâches dont personne ne voulait, les visiteurs de prison ou l'aide aux handicapés adultes. Elle se consacra tout particulièrement à l'assistance aux femmes battues. Après qu'elles se soient enfuies de chez elles, souvent avec un petit enfant, elles étaient désespérées, sans le sou, sans logement, sans travail. Simone se démenait, trouvait tant bien que mal un gîte provisoire, quelques heures de femme de

<sup>5</sup> Où un certain François Mitterrand a effectué ses études secondaires

ménage, une garde d'enfant bénévole. Les malheureuses femmes battues ne savaient comment la remercier.

Puis le temps passait. Quelques mois plus tard, Simone croisait dans la rue l'une ou l'autre des femmes qu'elle avait secourues. L'ancienne victime de son mari brutal apparaissait pimpante, radieuse:

- Ah, disait Simone, comment allez-vous ma bonne Jacqueline, vous avez l'air en forme !
- Oui, ça va bien, Simone, je vous remercie de tout ce que vous avez fait pour moi, mais maintenant c'est fini, je suis revenue avec mon homme.
- !!!?
- Oui, qu'est ce que vous voulez, je l'AIME.

Simone était un peu amère, mais allez comprendre ...

UNE FILLE *(cette partie est une caricature de ce qui aurait pu lui arriver, c'est du Christian tout pur)*

Il faut d'abord vous dire que la Société PORCHER avait décidé d'implanter une nouvelle usine près d'Angoulême, pour accroître sa production de lavabos et bidets. Elle avait envoyé sur place un recruteur pour embaucher le futur personnel d'exécution de l'usine. Evidemment tous les chômeurs de la région se sont présentés. Mais le recruteur imbu de ses responsabilités et soucieux de se faire valoir, menait ses procédures avec une lenteur et une solennité totalement hors de propos :

- Oui, Monsieur, je vous ai déjà reçu deux fois, je me souviens, vous êtes journalier agricole et vous désirez un poste de manœuvre non spécialisé ; votre candidature sera examinée en commission, il est possible que je vous recontacte prochainement, mais pour plus de sûreté et dans votre intérêt, nous allons fixer un nouveau rendez-vous pour dans un mois ...

Or donc se présenta un jour une toute jeune fille SIVADIER. Elle avait exercé un bref premier emploi dans la faïencerie d'art RENOULLEAU à Angoulême ; on lui y avait fait appliquer au pinceau de l'émail sur des pièces décorées avant de procéder à la deuxième cuisson.

- Mademoiselle, avez-vous déjà travaillé?
- Oui, Monsieur, j'étais émailleuse en faïence.
- HEIN, QUOI ?!! Mademoiselle, signez là, vous êtes embauchée chez PORCHER.

L'AUTRE FILLE

Celle-là, je ne vous en dirai rien, elle est mon amie ; les anecdotes, je me les garde pour moi tout seul.

## 5. CURIOSITÉS HISTORIQUE ANECDOTIQUES PAR JJ SENARD

---

- Cela ne figure pas dans les manuels d'histoire. La prochaine fois que vous vous laverez les mains, et que vous trouvez la température de l'eau pas vraiment agréable, ayez une pensée émue pour nos ancêtres...

Voici quelques faits des années 1500 :

\* La plupart des gens se mariaient en juin, parce qu'ils prenaient leur bain annuel en mai, et se trouvaient donc encore dans un état de fraîcheur raisonnable en juin. Mais évidemment, à cette époque, on commençait déjà à puer légèrement, et c'est pourquoi la mariée tentait de masquer un tant soit peu son odeur corporelle en portant un bouquet. C'est à cette époque qu'est née la coutume du bouquet de la mariée.

\* Pour se baigner, on utilisait une grande cuve remplie d'eau très chaude. Le maître de maison jouissait du privilège d'étrenner l'eau propre; suivaient les fils et les autres hommes faisant partie de la domesticité, puis les femmes, et enfin les enfants. Les bébés fermaient la marche.

A ce stade, l'eau était devenue si sale qu'il aurait été aisé d'y perdre quelqu'un... D'où l'expression « Jeter le bébé avec l'eau du bain » !

\* En ces temps-là, les maisons avaient des toits en paille, sans charpente de bois. C'était le

seul endroit où les animaux pouvaient se tenir au chaud. C'est donc là que vivaient les chats et les petits animaux (souris et autres bestioles nuisibles), dans le toit. Lorsqu'il pleuvait, celui-ci devenait glissant, et il arrivait que les animaux glissent hors de la paille et tombent du toit. D'où l'expression anglaise " It's raining cats and dogs" Il pleut des chats et des chiens

\* Pour la même raison, aucun obstacle n'empêchait les objets ou les bestioles de tomber dans la maison. C'était un vrai problème dans les chambres à coucher, où les bestioles et déjections de toute sorte s'entendaient à gêner la literie. C'est pourquoi on finit par munir les lits de grands piliers afin de tendre par-dessus une toile qui offrait un semblant de protection. Ainsi est né l'usage du ciel de lit.

\* A cette époque, on cuisinait dans un grand chaudron perpétuellement suspendu au-dessus du feu. Chaque jour, on allumait celui-ci, et l'on ajoutait des ingrédients au contenu du chaudron. On mangeait le plus souvent des légumes, et peu de viande. On mangeait ce pot-au-feu le soir et laissait les restes dans le chaudron. Celui-ci se refroidissait pendant la nuit, et le cycle recommençait le lendemain. De la sorte, certains ingrédients restaient un bon bout de temps dans le chaudron...

Les plus fortunés pouvaient s'offrir des assiettes en étain. Mais les aliments à haut taux d'acidité avaient pour effet de faire migrer des particules de plomb dans la nourriture, ce qui menait souvent à un empoisonnement par le plomb (saturnisme) et il n'était pas rare qu'on en meure. C'était surtout fréquent avec les tomates, ce qui explique que celles-ci aient été considérées pendant près de 400 ans comme toxiques. Le pain était divisé selon le statut social. Les ouvriers en recevaient le fond carbonisé, la famille en mangeait la mie, et les hôtes recevaient la croûte supérieure, bien croquante.

\* Pour boire la bière ou le whisky, on utilisait des gobelets en plomb. Cette combinaison mettait fréquemment les buveurs dans le coma pour plusieurs jours! Et quand un ivrogne était trouvé dans la rue, il n'était pas rare qu'on entreprenne de lui faire sa toilette funèbre. Il restait ainsi plusieurs jours sur la table de la cuisine, où la famille s'assemblait pour boire un coup en attendant que l'olibrius revienne à la conscience. D'où l'habitude de la veillée mortuaire.

\* La Grande-Bretagne est en fait petite, et à cette époque, la population ne trouvait plus de place pour enterrer ses morts. Du coup, on déterra des cercueils, et on les vida de leurs ossements, qui furent stockés dans des bâtiments ad hoc, afin de pouvoir réutiliser les tombes. Mais lorsqu'on entreprit de rouvrir ces cercueils, on s'aperçut que 4 % d'entre eux portaient des traces de griffures dans le fond, ce qui signifiait qu'on avait enterré là quelqu'un de vivant. Dès lors, on prit l'habitude d'enrouler une cordelette au poignet du défunt, reliée à une clochette à la surface du cimetière. Et l'on posta quelqu'un toute la nuit dans les cimetières avec mission de prêter l'oreille. C'est ainsi que naquit là l'expression « sauvé par la clochette ».

## 6. LE CARRE MAGIQUE DE DÜRER

---

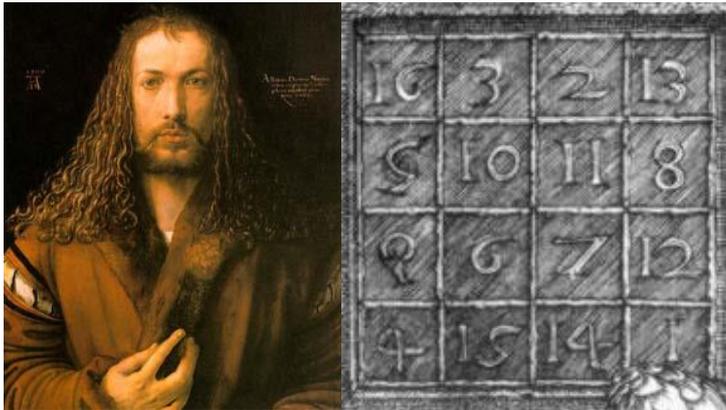


Albrecht Dürer (1471-1528) est généralement considéré comme l'artiste Allemand le plus célèbre de la Renaissance. Il était d'environ 20 ans plus jeune que Leonard de Vinci et autour de 1500 il est devenu beaucoup intéressé à la relation entre les mathématiques et l'art. Leonardo et son contemporain, le mathématicien Pacioli, ont presque certainement influencé Dürer dans ces études. En 1514 il a créé la gravure sur cuivre du nom de "Melancholia I", qui contient son carré magique - le premier carré magique publié en Europe.

← Gravure Melancholia I / 24 x 19 cm

Cette gravure sur cuivre par Albrecht Dürer a été vue comme un portrait de l'artiste et l'essence de l'humanisme allemand. La figure avec ailes illustre simultanément les dangers et les satisfactions de l'activité intellectuelle. C'est l'image de l'esprit créatif de l'homme seul avec ses pensées intérieures. L'échelle

appuyée contre le bâtiment, indiquant que ce n'est pas fini, le problème non résolu de géométrie, l'amour au-dessus d'une roue, le chien hydrophobe, la chute de sable dans sablier, et le solde oscillant vide ... tous résumant ce désespoir à mélancholie.



← Albrecht Dürer (auto-portrait à 28 ans)

← Carré de Dürer dans la gravure

Le carré magique de Dürer, le plus connu et le plus énigmatique, est un carré magique de constante magique 34, utilisé dans une gravure intitulée Melancholia I par Albrecht Dürer (The British Museum, Burton 1989, Gellert et al. 1989). La gravure montre un enchevêtrement désordonné d'équipement scientifique et un intellectuel qui est absorbé dans ses pensées.

Le carré magique de Dürer est situé dans le coin supérieur droit de la gravure. Les numéros 15 et 14 apparaissent dans le milieu de la rangée du bas, indiquant la date de la gravure, 1514.

La somme 34 peut être trouvée dans les lignes, les colonnes, les diagonales, chacun des quadrants, les quatre carrés du centre, les carrés en coin, les quatre nombres extérieurs, au sens des aiguilles d'une montre à partir des coins (3+8+14+9), de même que les quatre nombres au sens anti-horaire, les deux séries de quatre nombres symétriques (2+8+9+15 et 3+5+12+14) et la somme des deux entrées centrales des deux colonnes et des deux lignes externes (i.e. 5+9+8+12), ainsi que plusieurs quatuors en forme de cerf-volant, par exemple, 3+5+11+15. En fait, il y a 86 différentes combinaisons de quatre nombres dans le carré de Dürer donnant la somme magique 34!

### Les huit formes du carré de Dürer

Les huit figures du carré magiques de Dürer sont représentées ci-dessus. Rappelons que tout carré magique possède huit "formes" ou huit "figures" différentes, obtenues par rotations (4 figures, y compris l'original), symétrie par rapport aux médianes (2 figures) et symétrie par rapport aux diagonales principales (2 figures).

16 3 2 13 5 10 11 8 9 6 7 12 4 15 14 1	4 9 5 16 15 6 10 3 14 7 11 2 1 12 8 13	1 14 15 4 12 7 6 9 8 11 10 5 13 2 3 16	13 8 12 1 2 11 7 14 3 10 6 15 16 5 9 4
Original	Rotation ¼	Rotation ½	Rotation ¾
13 2 3 16 8 11 10 5 12 7 6 9 1 14 15 4	4 15 14 1 9 6 7 12 5 10 11 8 16 3 2 13	1 12 8 13 14 7 11 2 15 6 10 3 4 9 5 16	16 5 9 4 3 10 6 15 2 11 7 14 13 8 12 1
Symétrie 1 <sup>ère</sup> médiane	Symétrie 2 <sup>e</sup> médiane	Symétrie 2 <sup>e</sup> diagonale	Symétrie 1 <sup>ère</sup> diagonale

## 7. ALFA SUD AU GPL...ÇA GAZE ! PAR JEAN-LOUIS GODFRAIN

Octobre 1973, la guerre du Kippour vient d'éclater entre l'état d'Israël, la Syrie au nord et l'Egypte au sud. Un choc pétrolier sans précédent ébranle l'ensemble des pays industrialisés. L'Europe s'alarme et des mesures de restriction se mettent en place un peu partout. Suppression de l'éclairage des autoroutes dans tout le BENELUX, interdiction de circuler le dimanche en Italie, réduction drastique de vitesse sur route en France.

A peine rentré d'une mission d'information technique aux USA, je suis saisi d'une demande de l'Ing Hruska et de la Direction Commerciale Alfa.

Le marché automobile hollandais déjà très utilisateur de GPL, environ 50% du parc, demande le feu vert pour commercialiser la Sud alimentée par ce carburant très abondant dans cette zone géographique. De nombreuses adaptations sont proposées au public en post-équipement par des accessoiristes et la filiale Alfa hollandaise souhaite pouvoir satisfaire une clientèle exigeante tout en ayant l'assurance que cette adaptation n'entraîne pas de contre-indication en terme de fiabilité pour le véhicule dont la commercialisation vient de démarrer.

Un programme de validation est concocté avec l'Ing. Chirico et Bossaglia, sa réalisation est confiée au département Affidabilità.

Il comporte :

- Un volet implantation de l'équipement sur véhicule afin d'apprécier « l'hygiène » générale et les risques fonctionnels éventuels.
- Des essais de comportement, performances et consommation.
- Un essai d'endurance de 200 heures au banc suivi d'un démontage et de l'expertise des composants, en particulier ceux la partie haute du moteur afin d'évaluer la tenue des soupapes et sièges.



← La Sud GPL en cours de montage

Nous décidons d'affecter au programme un véhicule de présérie « 2 portes » sans utilisation précise, la commercialisation de cette version n'étant plus à l'ordre du jour si ce n'est en version TI.

Le technicien motoriste Di Maio, débrouillard et autonome, est chargé de piloter le programme.

Dès la mi-novembre je convoie par la route et en sa compagnie le véhicule ; destination la banlieue d'Amsterdam où se trouve la filiale Alfa. C'est pour moi

l'occasion d'échanger avec les techniciens de l'Après-Vente locale et de partager quelques infos. Ceux-ci découvrent le nouveau véhicule et le considèrent avec circonspection tant il est différent de la tradition Alfa.

Di Maio, sorcier en matière de carburation, est sollicité pour résoudre quelques problèmes d'instabilité au ralenti et de pompe de reprise générés par le SOLEX mono corps dont se plaignent certains utilisateurs.

L'installation du système d'alimentation au GPL est réalisée par un accessoiriste local très familier de ce type d'opération.

Celle-ci est somme toute assez simple une fois implanté le gros réservoir cylindrique de 50 litres, arrimé transversalement au moyen de sangles métalliques au fond du compartiment à bagages. L'imposant cylindre trouve assez bien sa place et laisse un espace disponible pour les bagages somme toute acceptable. Le détendeur et la vanne permettant de faire le plein sont bien accessibles.

La tuyauterie d'amenée du gaz passe sous la caisse, suit le passage de roue avant droit pour déboucher dans le compartiment moteur. Une vanne de réglage trouve sa place sur le dit passage.

Le carburateur n'est pas modifié, seule une cale d'environ 12mm percée d'un ajustage est placée entre carbu et collecteur d'admission; une tuyauterie souple relie la vanne de réglage à la cale. Une vis analogue à une vis de réglage de ralenti permet de modifier le débit de gaz donc la richesse du mélange et d'optimiser puissance et consommation.

Côté habitacle un robinet permet de passer du mode alimentation essence à celui GPL.

Lorsque le moteur est froid, le démarrage doit être réalisé en mode essence avec emploi du

volet de départ ; dès que le moteur est en température, on tourne simplement le robinet et l'on fonctionne au GPL, la manœuvre est pratiquement imperceptible.

De même lorsque le réservoir GPL est épuisé, le moteur avertit et il suffit de passer en position essence pour retrouver en quelques dizaines de mètres un fonctionnement normal.

La souplesse moteur est bonne, aucune irrégularité ni trou lors des reprises, seule une perte de puissance et de couple de l'ordre de 10% est perceptible essentiellement en côte ou lors d'un dépassement. La consommation en mode GPL se révélera supérieure d'environ 1,5l/100km à celle en mode essence.

La capacité cumulée des deux réservoirs procure au véhicule une autonomie supérieure à 1000km sur autoroute pour une vitesse de croisière de 130/140 km/h, permettant à la Sud de relier Naples à Lyon sans ravitaillement par exemple.

La version 2 portes étant un peu plus légère à l'arrière que la berline 4 portes, la surcharge d'environ 70kg, réservoir GPL plein, passe pratiquement inaperçue car située à l'aplomb de l'essieu arrière.

Le comportement du véhicule est donc peu affecté et seule la réduction des performances est critiquable tout en restant acceptable compte tenu de l'objectif et du moindre coût du GPL. Il ne s'avère pas nécessaire de modifier l'avance à l'allumage.

Une fois l'installation du dispositif sur la voiture et les réglages de richesse terminés, celle-ci reprend la route direction Pomigliano d'Arco pour une campagne de mesures de performances et consommation.

En parallèle les techniciens des bancs d'essais moteurs adaptent l'un d'eux afin de permettre l'alimentation au GPL. Les principales difficultés à résoudre porteront sur l'implantation et le remplissage de la réserve de gaz liquide au milieu de l'atelier, voire conditions de sécurité !

Un moteur neuf est préparé puis caractérisé avant d'engager le programme d'endurance classique défini pour tous les moteurs Alfa Sud et différent de celui en vigueur à l'Alfa Nord. En effet compte tenu de la cylindrée nous avons estimé que les phases au régime maxi seraient probablement plus fréquentes en particulier sur autoroute. Le programme Alfa Sud était donc globalement plus exigeant et sollicitait fortement l'ensemble de la distribution en particulier.

Les 200 heures correspondaient à près de 40 000 km d'utilisation intensive.

Les bancs tournant en deux équipes, l'essai arrive rapidement à son terme sans aucune anomalie et l'on attaque la phase de démontage et métrologie du moteur.

Il s'avère immédiatement que l'état de propreté interne est remarquable, huile très peu dégradée, absence de dépôts et de boues.

Soupapes et sièges sont en excellent état en dépit d'un fonctionnement avec un carburant exempt de plomb et autres additifs. Il est vrai que le choix des matériaux retenus pour ces organes avait été particulièrement soigné et fait en privilégiant la fiabilité plus que l'économie :

- Sièges de soupapes en acier allié coulé à très hautes caractéristiques mécaniques donc difficile à usiner.
- Portées des soupapes stellitées afin d'accroître leur résistance à l'abrasion à haute température.

Ces résultats démontrent que la « légende » des méfaits des essences sans plomb vaut essentiellement pour des moteurs de conception ancienne ou mettant en œuvre des matériaux du couple sièges/soupapes de caractéristiques mécaniques à températures élevées insuffisantes :

- Fonte grise ou en bronze pour les sièges.
- Portées de soupapes en acier non stellité.

Les possesseurs de Sud peuvent en toute quiétude rouler au Super 95 sans plomb sans modification des culasses ni utilisation d'additifs onéreux, c'est ce que je fais sur ma Sprint depuis près de 50 000 km....

## 8. LE VOILE : SON ORIGINE & SON HISTOIRE

---

Une loi du roi d'Assyrie Téglaath-Phalasar I (v. 1115-1077 av. J.-C.) réglemente le port du voile : « Les femmes mariées qui sortent dans la rue n'auront pas la tête découverte. La concubine qui va dans la rue avec sa maîtresse (l'épouse) sera également voilée. La hiérodoule (prostituée sacrée attachée au service d'un temple, ndlr) qu'un mari a prise sera voilée dans les rues. Et celle qu'un mari n'a pas prise ira la tête découverte. La prostituée non sacrée ne sera pas voilée ; sa tête sera découverte. »

L'usage du voile existe dans le monde gréco-romain, chez les Celtibériens, les Mèdes, les Perses (les reines achéménides - 556 à 330 avant J.-C. - portent déjà le tchador **1**), les Arabes, les peuples de l'Asie Mineure.

En Palestine, du temps de Jésus, les femmes portent le voile.

Paul, dans la *première Epître aux Corinthiens* (11,2-16), insiste sur la nécessité pour la femme de se couvrir la tête quand elle prie ou prophétise. La femme doit porter un voile à l'assemblée du culte, exprimant par ce symbole que sa dignité chrétienne ne l'a pas affranchie de sa dépendance à l'égard de son mari, ni du second rang qu'elle occupe encore dans l'enseignement officiel : elle ne doit pas « parler » à l'Église, c'est-à-dire qu'elle ne peut enseigner (I *Corinthiens* 14,34 ; I *Timothée* 2,12) ; tel est le « commandement du Seigneur » reçu par Paul (I Co 14,37). Lin, successeur de Pierre comme évêque de Rome vers 67, interdit aux femmes d'assister nu-tête aux assemblées.

En 213, dans *De Virginibus velandis* (Du voile des vierges), Tertullien (vers 155-222), théologien chrétien de Carthage, demande aux jeunes filles de porter le voile hors de chez elles, comme les femmes mariées. Il ajoute : « Femme, tu devrais toujours porter le deuil, être couverte de haillons et abîmée dans la pénitence, afin de racheter la faute d'avoir perdu le genre humain » Depuis octobre 1964, les femmes sont autorisées à entrer tête nue dans les églises catholiques ; auparavant elles étaient tenues de porter une voilette (fixée au chapeau) ou une mantille (dentelle) ou un foulard (carré) ou un fichu (triangulaire). L'obligation pour les femmes de se couvrir la tête n'apparaît plus dans le code de droit canonique de 1983.

Dans la tradition religieuse chrétienne monastique, le voile de la religieuse signifie qu'elle se sépare du monde pour une plus grande intimité avec Dieu. Le pape Léon I (440-461) décréta que l'on ne donnerait aux religieuses le voile sacré qu'après qu'elles auraient gardé la virginité jusqu'à l'âge de quarante ans (âge canonique).

On peut lire dans le Coran dont le texte officiel a été établi vers 650 : "Les hommes sont supérieurs aux femmes en raison des qualités par lesquelles Dieu a élevé ceux-là au-dessus de celles-ci, et parce que les hommes emploient leurs biens pour doter les femmes. Les femmes vertueuses sont obéissantes et soumises ; elles conservent soigneusement pendant l'absence de leurs maris ce que Dieu a ordonné de conserver intact. Vous réprimanderez celles dont vous aurez à craindre l'inobéissance ; vous les reléguerez dans des lits à part, vous les battrez ; mais aussitôt qu'elles vous obéissent, ne leur cherchez point querelle. Dieu est élevé et grand" (Sourate IV, 38).

"Les hommes ont autorité sur les femmes, en raison des faveurs qu'Allah accorde à ceux-là sur celles-ci, et aussi à cause des dépenses qu'ils font de leurs biens. Les femmes vertueuses sont obéissantes (à leurs maris), et protègent ce qui doit être protégé, pendant l'absence de leurs époux, avec la protection d'Allah. Et quant à celles dont vous craignez la désobéissance, exhortez-les, éloignez-vous d'elles dans leurs lits et frappez-les. Si elles arrivent à vous obéir, alors ne cherchez plus de voie contre elles, car Allah est certes, Haut et Grand !" (Sourate IV, 34) "Commande aux femmes qui croient de baisser leurs yeux et d'être chastes, de ne découvrir de leurs ornements que ce qui est en évidence, de couvrir leurs seins de voile, de ne faire voir leurs ornements qu'à leurs maris ou à leurs pères, ou aux pères de leurs maris, à leurs fils ou aux fils de leurs maris, à leurs frères ou aux fils de frères, aux fils de leurs sœurs, ou aux femmes de ceux-ci, ou à leurs esclaves acquêts de leurs mains droites, ou aux domestiques mâles qui n'ont point besoin de femmes, ou aux enfants qui ne distinguent pas encore les parties sexuelles d'une femme. Que les femmes n'agitent point les pieds de

manière à faire voir les ornements cachés. Tournez vos cœurs vers Dieu, afin que vous soyez heureux." (Sourate XXIV, 31). "Et dis aux croyantes de baisser leurs regards, de garder leur chasteté, et de ne montrer de leurs atours que ce qui en paraît et qu'elles rabattent leur voile sur leurs poitrines ; et qu'elles ne montrent leurs atours qu'à leurs maris, ou à leurs pères, ou aux pères de leurs maris, ou à leurs fils, ou aux fils de leurs maris, ou à leurs frères, ou aux fils de leurs frères, ou aux fils de leurs sœurs, ou aux femmes musulmanes, ou aux esclaves qu'elles possèdent, ou aux domestiques mâles impuissants, ou aux garçons impubères qui ignorent tout des parties cachées des femmes. Et qu'elles ne frappent pas avec leurs pieds de façon que l'on sache ce qu'elles cachent de leurs parures. Et repentez-vous tous devant Allah, Ô croyants, afin que vous récoltiez le succès." (XXIV, 31).

"O Prophète ! Prescrits à tes épouses, à tes filles et aux femmes des croyants, d'abaisser un voile sur leur visage. Il sera la marque de leur vertu et un frein contre les propos des hommes. Dieu est indulgent et miséricordieux." (Sourate XXXIII, 57).

"Ô Prophète! Dis à tes épouses, à tes filles, et aux femmes des croyants, de ramener sur elles leurs grands voiles : elles en seront plus vite reconnues et éviteront d'être offensées. Allah est Pardonneur et Miséricordieux." (XXXIII, 59).

Les passages du *Coran* relatifs au port du voile ont été diversement interprétés selon les écoles juridiques, les époques et les régions.

Selon la tradition, Zainab, une des épouses du Prophète, étant sortie une nuit de 626 pour satisfaire un besoin naturel et ayant été importunée par des hommes, Muhammad recommanda aux femmes de se voiler pour qu'elles puissent être reconnues comme telles et respectées. Le hadith (tradition du Prophète) : « Tout le corps de la femme est *awra* (à cacher) excepté ses mains et son visage », rapporté par le compilateur Abu Dawud, est invoqué par la majorité des théologiens sunnites, chiites et ibadites, pour justifier l'obligation de voilement.

En 1516, l'empereur ottoman, Selim I, impose le port du voile aux femmes de Syrie : noir et blanc pour les musulmanes, jaune pour les juives et rouge pour les chrétiennes.

En 1923, au Caire (Egypte), Hoda Charoui, présidente de l'Union féministe, jette son voile en un geste spectaculaire.

Le 27 août 1925, Mustapha Kemal, président de la République turque, déclare (Discours dit "du chapeau"), entre autres : « En certains endroits, j'ai vu des femmes qui mettent un bout de tissu, une serviette ou quelque chose de ce genre sur leur tête pour cacher leurs visages, et qui tournent le dos ou s'accroupissent sur le sol lorsqu'un homme passe auprès d'elles. Que signifie ce comportement ? Messieurs, la mère et la fille d'une nation civilisée peuvent-elles adopter ces étranges façons, cette posture barbare ? C'est un spectacle qui couvre la nation de ridicule. Il faut y remédier sur-le-champ. »

En 1934, le droit de vote est accordé aux femmes mais le port du voile est prohibé dans les administrations et les écoles publiques ; il est déconseillé fortement dans tous les lieux publics.

En 1928, les Afghanes et les Persanes peuvent se promener tête nue (le port du voile est facultatif).

Par décret royal du 21 mars 1935, Reza, Shah d'Iran, interdit le port du voile en public. A compter du 7 janvier 1936 (7 dey 1315), le voile est interdit en tous lieux, dans la rue comme dans les universités. Reza Shah demande à la reine et à ses filles, les princesses Ashraf et Shams, de donner l'exemple. La police iranienne arrache aux femmes réticentes le tchador traditionnel. En mars 1979, l'ayatollah Khomeyni proclame que toutes les femmes travaillant dans l'administration doivent porter le hijab. Par la suite, des manifestations de proclamation de femmes des classes moyennes et hautes, contre le port du voile, alternent avec les manifestations de femmes traditionnelles, qui militent pour le respect de la tenue islamique. Par la suite, les commerçants sont invités à ne pas accepter les femmes sans foulard islamique, et finalement, pendant le printemps et l'été 1982, une campagne vigoureuse est lancée par les pasdaran pour faire respecter la règle dans chaque ville ou village.

Au Maroc, à l'avènement de l'indépendance en 1956, le roi Mohammed V demande à sa propre

fille d'ôter son voile en public pour marquer la libération de la femme.

En Tunisie, le 10 janvier 1957, Habib Bourguiba interdit le port du hijab dans les écoles. Le décret 108, promulgué en 1981, interdit le port du voile dans l'administration publique et déconseille fortement aux femmes de le porter en public.

Au cours des dernières années de la guerre d'Algérie, les Français, sans grand succès, organisent des cérémonies de dévoilement collectif pour démontrer l'œuvre civilisatrice de la France en Algérie en faveur de l'émancipation des femmes algériennes.

En mai 2000, en Afghanistan, les talibans exigent des femmes (y compris les non-musulmanes) le port du voile.

En Syrie, le 18 juillet 2010, le ministre de l'Education supérieure publie le décret interdisant aux étudiantes des universités de porter la burqa ou le niqab.

Les autorités musulmanes du Kenya affirment qu'elles continueront à s'opposer à la décision prise par les évêques qui ont annoncé le 19 août 2011 que les élèves de leurs écoles catholiques ne sont pas autorisées à porter le hijab. "Si vous voulez envoyer votre enfant dans une école catholique, alors il faut en accepter les règles" déclare l'évêque Mgr Maurice Crowley, du diocèse de Kitale, lors d'une conférence de presse à Nairobi.



← Femme portant un tchador, Le Tour du Monde de Dieulafoy, 1881-1882

Différents voiles portés par les musulmanes

En usage surtout en ville, le voile "intégral" est généralement ignoré dans les villages et chez les nomades ; il est souvent remplacé par un foulard cachant cou, gorge et cheveux.

Il existe plusieurs sortes de voiles, intégraux ou partiels, portés par les musulmanes :

- *burqa* ou *burka* (long voile, bleu ou marron, couvrant complètement la tête et le corps de la femme, avec une grille de coton devant les yeux, et remplaçant le *tchador*) en Iran et Afghanistan ; la burqa est appelée *parandjah* (ou *parandja*) en Asie centrale,
  - *tchador* ou *tchadri* (mot persan ; il ne couvre pas le bas du pantalon des femmes et est adapté pour que les femmes puissent sortir leurs bras pour faire le marché, par exemple ; les mains sont visibles ; certains types de tchadri sont même ouverts par devant, légèrement en dessous de la taille, laissant paraître robe et pantalon ; en Iran, en Inde ; il est porté en Afghanistan depuis plus de 1 000 ans),
  - *niqab* (grand drap ne laissant apparaître que les yeux) en Arabie Saoudite,
  - *sitar* (rideau en arabe ; voile intégral ressemblant au niqab, mais couvrant également les yeux d'un voile assez fin pour voir au travers),
  - *hidjab* en Arabie ou *hidjeben* dans les pays du Maghreb (voile cachant les cheveux, les oreilles et le cou et ne laissant voir que l'ovale du visage) ; le hidjab est appelé *kichali* aux Comores, *Tudung* (en Malaisie) et *Ibadou* (au Sénégal),
  - *haïk* en Afrique du Nord (grande pièce de laine ou de coton, blanche ou noire, dissimulant les formes du corps et voilant le visage),
  - *sefseri* ou *safsari* ou *sefsari* en Tunisie (voile traditionnel composé d'une large pièce d'étoffe blanche ou jaune couvrant tout le corps de la femme, en soie naturelle, en coton ou en satin),
  - *abaya* (de couleur noire, elle doit couvrir le corps sauf le visage, les pieds et les mains ; elle peut être portée avec le *niqab* qui couvre tout le visage sauf les yeux) en Arabie Saoudite et dans les pays du Golfe persique,
  - *tcharchaf* (voile noir léger dissimulant le visage des femmes turques),
  - *jilbab* en Indonésie (foulard cachant les cheveux, les oreilles et le cou).
- Le voile s'appelle aussi *litham* ou *lithem* (cache-nez) ou encore *khimbr*, terme générique désignant tout ce qui couvre la tête.

## La laïcité française et les signes religieux

A l'automne 1989, des élèves musulmans refusèrent de se rendre en classe sans leur foulard ; des proviseurs s'y opposèrent, invoquant le principe de la laïcité de l'école publique.

Le 27 novembre 1989, le Conseil d'Etat rappela que, si le port par les élèves de signes par lesquels ils manifestent leur appartenance à une religion n'est pas incompatible avec le principe de la laïcité, cette liberté ne permet pas aux élèves d'arborer des insignes d'appartenance religieuse qui constitueraient un acte de pression, de provocation, de prosélytisme ou de propagande.

Le 2 novembre 1992, le Conseil d'Etat revendiqua pour chacun "l'exercice de la liberté d'expression et de manifestation de croyances religieuses" et fit valoir que "le port d'insignes religieux n'est pas a priori une entorse à la laïcité, à condition que les personnes concernées s'interdisent tout prosélytisme et remplissent normalement leurs obligations scolaires, sans troubler l'ordre public".

Le 20 septembre 1994, une circulaire du ministre de l'Education, François Bayrou, distingua les "signes religieux ostentatoires" par principe interdits et les "signes discrets" qui sont admis.

De 1994 à 1998, on dénombra quatre cents cas de port du foulard islamique.

Le 14 février 2000, le Conseil d'Etat considéra que "l'exercice de la liberté d'expression et de manifestation de croyances religieuses ne fait pas obstacle à la faculté pour les chefs d'établissement, et le cas échéant les enseignants, d'exiger des élèves le port de tenues compatibles avec le bon déroulement des cours, notamment en gymnastique et en technologie".

Les proviseurs qui voulurent interdire le port du foulard islamique, motivèrent l'exclusion par le prosélytisme et par l'absentéisme : en effet, les porteuses de voile refusaient de participer aux cours d'éducation physique et de natation et d'assister à certains cours de sciences naturelles.

Le 19 juin 2003, la cour d'Appel de Paris confirma la décision du Conseil des prud'hommes du 17 décembre 2002 ordonnant la réintégration d'une employée portant le foulard islamique.

La Loi 2004-228 du 15-3-2004, précisée par la circulaire du 18-5-2004 (J.O. du 22), interdit le port de signes ou de tenues manifestant une appartenance religieuse dans les écoles, collèges et lycées publics : « Article 2.1. La loi interdit les signes et les tenues qui manifestent ostensiblement une appartenance religieuse. Les signes et tenues qui sont interdits sont ceux dont le port conduit à se faire immédiatement reconnaître par son appartenance religieuse tels que le voile islamique, quel que soit le nom qu'on lui donne, la kippa ou une croix de dimension manifestement excessive. La loi est rédigée de manière à pouvoir s'appliquer à toutes les religions (les turbans des sikhs sont également visés, nldr) et de manière à répondre à l'apparition de nouveaux signes, voire à d'éventuelles tentatives de contournement de la loi. La loi ne remet pas en cause le droit des élèves de porter des signes religieux discrets. Elle n'interdit pas les accessoires et les tenues qui sont portés communément par des élèves en dehors de toute signification religieuse. En revanche, la loi interdit à un élève de se prévaloir du caractère religieux qu'il y attacherait, par exemple, pour refuser de se conformer aux règles applicables à la tenue des élèves dans l'établissement. » De septembre 2004 à janvier 2005, 48 élèves furent exclus de leur établissement pour non respect de la loi précitée.

Le 5 juin 2008, la Cour constitutionnelle de Turquie annula un amendement à la loi fondamentale, adoptée en février par l'Assemblée nationale, qui autorisait le port du foulard dans les établissements universitaires ; l'amendement fut jugé contraire aux articles de la loi fondamentale mentionnant le caractère laïc de la République de Turquie.

La LOI n° 2010-1192 du 11 octobre 2010 interdisant la dissimulation du visage dans l'espace public est publiée au JORF n°0237 du 12 octobre 2010.

Article 1 : Nul ne peut, dans l'espace public, porter une tenue destinée à dissimuler son visage.

Article 2 : I. Pour l'application de l'article 1er, l'espace public est constitué des voies publiques ainsi que des lieux ouverts au public ou affectés à un service public. II. L'interdiction prévue à l'article 1er ne s'applique pas si la tenue est prescrite ou autorisée par des dispositions législatives ou réglementaires, si elle est justifiée par des raisons de santé ou des motifs professionnels, ou si elle s'inscrit dans le cadre de pratiques sportives, de fêtes ou de manifestations artistiques ou

traditionnelles.

Article 3 : La méconnaissance de l'interdiction édictée à l'article 1er est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. L'obligation d'accomplir le stage de citoyenneté mentionné au 8° de l'article 131-16 du code pénal peut être prononcée en même temps ou à la place de la peine d'amende.

Article 4 : Après la section 1 bis du chapitre V du titre II du livre II du code pénal, il est inséré une section 1 ter ainsi rédigée : "Section 1 ter "De la dissimulation forcée du visage. "Art. 225-4-10. - Le fait pour toute personne d'imposer à une ou plusieurs autres personnes de dissimuler leur visage par menace, violence, contrainte, abus d'autorité ou abus de pouvoir, en raison de leur sexe, est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Lorsque le fait est commis au préjudice d'un mineur, les peines sont portées à deux ans d'emprisonnement et à 60 000 € d'amende."

Article 5 : Les articles 1er à 3 entrent en vigueur à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi (11 avril 2011, ndlr).

#### CITATIONS

Les femmes grecques, lorsqu'elles sortaient, se voilaient le visage au moyen d'un coin de leur péplum ou de la draperie appelée credemnon, calyptra, etc., usage encore soigneusement conservé par les femmes d'Orient (...) Les plus anciens auteurs grecs parlent de voiles. Hésiode en a paré Pandore. Pénélope paraît voilée devant ses prétendants. Phèdre, dans ses ardeurs, supporte impatiemment son voile. Les femmes thébaines avaient un voile d'une sorte particulière ; elles se l'appliquaient exactement sur la figure comme un masque et le perçaient de deux trous pour les yeux. Chez les Spartiates, les jeunes filles paraissaient en public découvertes ; les femmes mariées seules se voilaient. Toutefois, dans l'antiquité, les femmes obtinrent parfois quelque extension à leurs droits de coquetterie, et l'on voit par des médailles et des pierres gravées qu'elles s'entouraient la tête d'un voile, sans toujours s'en couvrir le visage ; femmes et jeunes filles devaient pourtant être voilées quand elles sortaient. Leurs voiles étaient d'ordinaire teints en rouge ou en pourpre. L'usage du voile existait aussi chez les Celtibériens, chez les peuples de l'Asie Mineure, les Mèdes, les Perses, les Arabes, etc. (...) Le voile fut adopté et conservé par les femmes chez les premiers chrétiens. Elles avaient la tête voilée, non-seulement quand elles sortaient, mais pour prier et prophétiser. Mais le voile, *flammeum virginale*, fut surtout l'insigne des vierges. Les évêques consacraient les vierges par l'imposition du voile. Il était simple, court, sans ornements, en laine pourpre. Quelques-unes cependant en portaient de flottants, de couleur violette (...) Les femmes au moyen âge firent souvent usage du voile comme principal ornement de coiffure, notamment au IXe siècle, où il enveloppait les épaules et descendait presque à terre ; au XIe, où elles s'en paraient surtout le dimanche pour aller à l'église. Le voile s'appelait alors le dominical, et les statuts synodaux enjoignaient de l'avoir sur la tête quand on allait communier. (*Grand Dictionnaire Universel du XIXe siècle*. Pierre Larousse)

Le "foulard islamique" : quelle fichue histoire !

Celles qui mettent le voile n'ont pas forcément envie de mettre... les voiles. (*Autocitations*)

Jean-Paul Coudeyrette

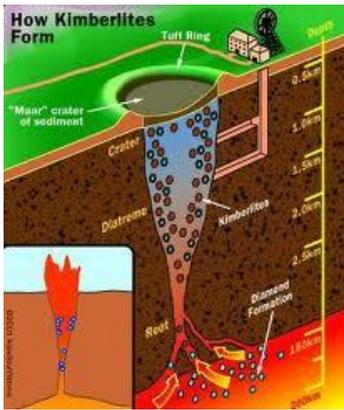
Référence publication : [Compilhistoire](#) ; toute reproduction à but non lucratif est autorisée. Date de mise à jour : 18/07/2013

## 9. LE TROU RUSSE

---

Sur terre, il y a des trous naturels (les cratères de volcans par exemple) et des trous artificiels.

Généralement les trous artificiels ont des dimensions raisonnables. Les nids de poules dans la voirie dépassent rarement quelques centimètres de profondeur. Les mares artificielles pour créer des abreuvoirs dans les prés font quelques décimètres. La recherche de sable dans le terrain ne fait que quelques mètres. Les puits d'eaux descendent jusqu'à 50 mètres. L'énumération peut continuer ainsi en profondeur. Mais quand il s'agit de rechercher le diamant ! Il y a deux méthodes.



Dans mon carnet de voyage en Afrique du Sud, je vous ai parlé de la mine de Cumberland. Le diamant se trouve dans les profondeurs des cratères de volcan là où les températures et la pression sont telles que le diamant peut se faire. Cela nous emmène dans les profondeurs de la terre, mais

cela demande beaucoup d'entretien !

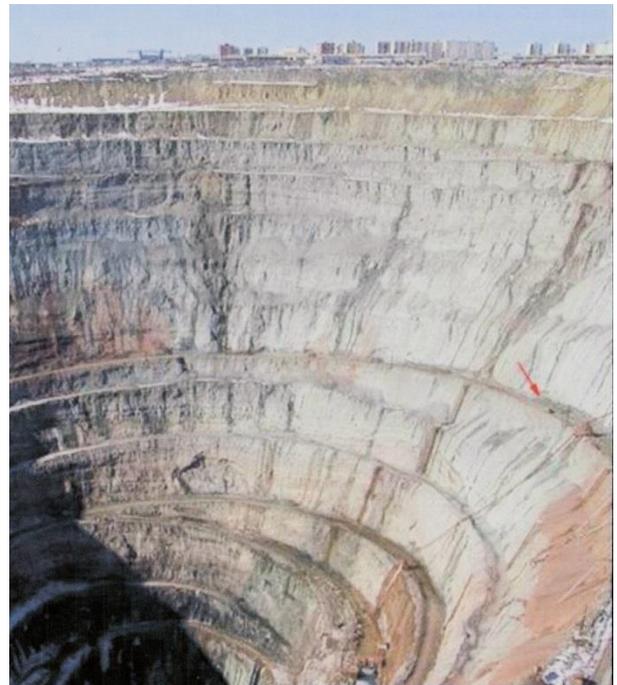
Les Russes ou les Soviétiques ont agi autrement. Pour chercher le diamant à MIRNA, au centre de la Sibérie Orientale, ils ont fait un trou. Un vrai trou qu'ils ont agrandi au fur et à mesure en extrayant le minerai qui contient des diamants.

Pour aller plus vite, ils ont utilisé des engins gigantesques pour l'extraction et l'évacuation du minerai. Un « loader » spécial de 13m de long par 8m de large et 7m de hauteur ! Sa capacité est d'une centaine de tonnes par voyage. La photo vous montre le pilote de l'engin avant qu'il monte dans sa cabine de pilotage.

Et pourtant cet énorme engin se trouve sur la photo. C'est au bout de la flèche !

Il est si petit malgré ses dimensions. Mais il est dans le trou à mi-pente. Il est vrai que le trou a 525m de profondeur pour un diamètre de 1 250m ! Certain le déclare le trou le PLUS GRAND au monde.

Le trou exerce un phénomène d'aspiration qui a occasionné de nombreux crashes d'hélicoptères. Son survol en est interdit. Malheureusement, l'aéroport a été construit quand le trou était petit. Maintenant, l'axe de la piste tangente déjà le trou !



## 10. LA PETITE HISTOIRE DU MOT OUTRE-MER PAR JEAN-FRANÇOIS DEVILLERS

Les Outre-mer, l'outremer... autant de manières d'écrire ce mot qui recouvrent des significations différentes. Finalement qu'est-ce que l'Outre-mer ? Comment cette expression s'est-elle inscrite dans l'histoire ? Et comment doit-on l'écrire ? Réponse ici.



« Outre-mer : Au-delà des mers. Se dit en particulier des colonies, anciennes colonies ou possessions d'un pays par rapport à la métropole », explique le dictionnaire de l'Académie française en ligne. Définition (la

plus répandue) européocentriste certes, mais comment pourrait-il en être autrement vu d'Europe ? Par ailleurs, l'outremer c'est également une couleur (voir plus bas).

L'Angleterre est l'Outre-mer du Xe siècle

Mais laissons donc ces aspects de côté pour nous intéresser à l'histoire du mot. Le dictionnaire de l'Académie mentionne une expression Outre-mer déjà utilisée au Xe siècle. Louis IV, le souverain carolingien qui régna sur la France de 936 à 954, était appelé « Louis IV d'Outre-Mer ou d'Outremer » (*Ultremer* ou *Oultremer*, en vieux français, *ultra mare* en latin), parce qu'il avait été élevé à la cour d'Angleterre. La Grande-Bretagne était l'Outre-mer de l'époque!

« Le terme *Outre-mer* s'est généralisé à l'époque des premières croisades. Aux XIVe et XVe siècles cela signifiait ce qui se trouvait de l'autre côté de la Méditerranée », précise Jean Nemo, membre de l'Académie des Sciences d'Outre-mer, qui a codirigé la rédaction de l'ouvrage « Présences françaises outre-mer, XVIe-XXIe siècles » (2 tomes, éditions Karthala, 2012). « A partir des premières grandes découvertes ce terme s'est beaucoup élargi pour englober tout ce qui était au-delà des océans, l'Amérique, le Sud de l'Afrique, l'Inde, l'Indonésie, les Philippines, la Chine, etc. Cela n'avait aucun sens formel ni juridique, mais représentait tout ce qui n'était pas européen. »  
Des colonies à l'Outre-mer

De fait, quand l'empire français commence à s'installer, c'est plutôt le terme de « colonies » qui va être couramment usité. En 1710, Richelieu crée un bureau des colonies, rattaché au secrétariat d'Etat à la Marine. Un siècle et demi plus tard, en 1858, Napoléon III met en place un « ministère de l'Algérie et des colonies ». En 1894 apparaît un nouveau ministère des colonies, dont le but est de centraliser l'administration des possessions françaises. Il prend ses quartiers en 1910 à l'hôtel de Montmorin, au 27 de la rue Oudinot dans le 7e arrondissement de Paris, siège actuel du ministère des Outre-mer. Quelques années avant a été créée l'Ecole coloniale (1889) qui forme les cadres du système colonial (administrateurs, magistrats, inspecteurs).

« Le terme d'Outre-mer va remplacer la « coloniale » d'autrefois, en 1934 » explique Jean Nemo. « A cette date l'Ecole coloniale est devenue l'École nationale de la France d'Outre-mer. Le mot Outre-mer se substitue à ceux de « colonies » ou de « possessions ». On a alors utilisé dans le langage courant l'expression « France d'Outre-mer » pour désigner tous les territoires français non européens. On y incluait le Maroc et la Tunisie qui étaient des protectorats, la Syrie, le Cameroun et le Togo qui n'étaient pas des colonies mais des territoires sous mandats. »



### Un ministère des Outre-mer au pluriel

Le ministère des colonies s'appellera successivement ministère de la France d'Outre-mer (janvier 1946), ministère du Sahara et des Départements et Territoires d'Outre-mer (1959), ministère des Départements et Territoires d'Outre-mer (1962), puis, au gré des gouvernements, ministère de l'Outre-mer ou secrétariat d'Etat à l'Outre-mer sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, avant de devenir le ministère des Outre-mer (au pluriel), après l'élection de François Hollande en mai 2012.

« Nous avons aujourd'hui un Outre-mer constitutionnel avec une signification très précise. Ce sont les territoires français qui ne sont pas en Europe. Et ce sont eux qui permettent à la France d'avoir la deuxième surface maritime au monde », conclut Jean Nemo.

**Comment écrit-on « Outre-mer » ?**

- **Outre-mer (avec un trait d'union)** désigne littéralement de manière générale (et d'un point de vue hexagonal) un territoire situé au-delà de la mer ("outre" et "mer"), selon les dictionnaires. Exemple : les pays d'outre-mer. Autre exemple: la France d'Outre-mer (avec une majuscule dans ce cas puisqu'il s'agit d'un nom propre). Utilisé comme adverbe ou nom propre. Il n'y pas de règle, mais l'usage veut qu'on ne l'accorde pas au pluriel.

- **L'outremer c'est aussi une couleur. Outremer (en un seul mot)** désigne la couleur outremer, le bleu intense de la pierre du même nom (ou lapis-lazuli). Il peut être employé comme nom masculin, pour désigner la pierre, ou comme adjectif pour qualifier la couleur.

## 11. DROLE DE LANGUE QUE LE FRANÇAIS

---

Le français dans tous ses états

1. **Le plus long palindrome de la langue française est « ressasser »**

On peut donc le dire dans les deux sens.

2. **« Squelette » est le seul mot masculin qui se finit en « ette »**

La honte.

3. **« Institutionnalisation » est le plus long lipogramme en « e »**

C'est-à-dire qu'il ne comporte aucun « e ». Ni aucun « w », mais la chose est déjà nettement moins remarquable.

4. **L'anagramme de « guérison » est « soigneur »**

Et vice et versa.

5. **« Oû » est le seul mot contenant un « u » avec un accent grave**

Il a aussi une touche de clavier à lui tout seul.

6. **Le mot « simple » ne rime avec aucun autre mot.**

Tout comme « triomphe », « quatorze », « quinze », « pauvre », « meurtre », « monstre », « belge », « goinfre » ou « larve ».

7. **« Endolori » est l'anagramme de son antonyme « indolore »**

Ce qui est paradoxal.

8. **« Délice », « amour » et « orgue » ont la particularité d'être de genre masculin et deviennent féminin à la forme plurielle**

Toutefois, peu sont ceux qui acceptent l'amour au pluriel. C'est ainsi.

9. **« Oiseaux » est, avec 7 lettres, le plus long mot dont on ne prononce aucune des lettres : [o], [i], [s], [e], [a], [u], [x]**

« Oiseau » est aussi le plus petit mot de langue française contenant toutes les voyelles.

Si vous en avez d'autres, faites-en part au Pélican qui se fera un plaisir d'augmenter la collection.

## 12. DENTIFRICE AU CHOCOLAT

---

**Enfin un dentifrice au chocolat !**

Une récente étude présentée au congrès annuel 2013 de l'Association des Dentistes Américains (ADA : American Dental Association) a indiqué qu'un nouveau dentifrice, contenant un extrait naturel de cacao, la théobromine, était plus efficace contre les caries que le dentifrice au fluor.

Et les résultats sont en effet spectaculaires : il s'agissait de déterminer le dentifrice qui réparait et reminéralisait le mieux la dentine, la matière principale dont sont faites nos dents, sous l'émail. Lorsque votre dentine est directement exposée à l'air ou aux aliments, vous sentez cette douleur aiguë si caractéristique. Les personnes qui, comme moi, ont connu l'époque où les dentistes n'anesthésiaient pas avant de soigner les caries, se souviennent bien du moment où la fraise attaquait la dentine, et où il fallait se cramponner à son siège quelques secondes...

Les résultats de l'étude ont montré que les personnes se brossant les dents deux fois par

jour avec le dentifrice à l'extrait de cacao ont connu, au bout d'une semaine, *100 % d'occlusion dentaire*, ce qui veut dire que la dentine s'est reminéralisée ou s'est réparée.

Des études antérieures publiées cette année (2013) avaient déjà montré que la théobromine marche mieux que le fluor pour réparer l'émail abîmé, ainsi que pour faire durcir l'émail et le rendre plus résistant aux acides qui l'attaquent et provoquent les caries.

Le premier dentifrice à l'extrait de cacao, appelé Theodent, est déjà en vente aux Etats-Unis.

Mais avec la Saint-Nicolas et Noël qui approchent, il est important que vous connaissiez les autres vertus du chocolat.

### **Le chocolat fait maigrir !**

Des chercheurs espagnols vont faire paraître dans la revue scientifique *Nutrition* un article selon lequel les adolescents européens qui mangent 1,3 kg de chocolat par mois (42,6 g par jour) sont plus minces que ceux qui en mangent moins.

C'est pourquoi je vous pose la question avec angoisse : mangez-vous assez de chocolat, cher lecteur ?? Car non seulement le chocolat éviterait donc de grossir, mais on sait depuis longtemps qu'il contient des *flavonol*, des composés de la famille des polyphénols qui, consommés en quantité importante, améliorent la vue et rendent plus intelligent !!

L'effet serait visible dès une consommation quotidienne de 35 grammes de chocolat noir, contenant 720 milligrammes de flavonol.

### **Le chocolat est également bon pour le cœur**

De plus, si vous mangez au moins 10 g par jour de chocolat noir riche en flavonols, vos vaisseaux sanguins se dilateront mieux (vasodilatation). L'effet se fait sentir au bout de 12 semaines de consommation.

Il faut savoir qu'une bonne vasodilatation est un signe de bonne santé artérielle : vous aurez moins de risques de problèmes cardiaques.

L'effet du chocolat est si fort que les experts européens de l'EFSA (Agence européenne de sécurité alimentaire) viennent même d'autoriser les fabricants à inscrire cette « allégation de santé » sur les aliments contenant du cacao : « *Les flavonols de cacao aident à préserver l'élasticité des vaisseaux sanguins, ce qui contribue à une circulation sanguine normale* ». (6)

### **Le chocolat réduit l'inflammation**

Selon une des plus grandes études épidémiologiques jamais menées en Europe (Moli-Sani Project), le chocolat noir a un effet anti-inflammatoire, ce qui réduit aussi le risque de maladie cardiaque.

L'inflammation chronique dans l'organisme augmente en effet le risque d'athérosclérose.

Les chercheurs ont constaté que les personnes qui mangent régulièrement et modérément du chocolat noir ont un taux significativement réduit de protéines C-réactives dans le sang. Les protéines C-réactives sont un marqueur important du niveau d'inflammation.

Dans cette étude, les personnes qui mangeaient du chocolat noir connaissaient une réduction du taux de protéines C-réactives de 17 %, assez pour diminuer le risque de maladie cardiaque d'un tiers chez les femmes et d'un quart chez les hommes.

### **Effet antidépresseur**

Bien entendu, le chocolat donne aussi le moral. Vous n'aviez sans doute pas besoin que je le rappelle !

Manger du chocolat, c'est bon, ça fait plaisir, et c'est certainement la raison de son succès qui ne se dément pas depuis des millénaires. Des restes de cacao ont été trouvés sur de la vaisselle Maya datant de 2 600 ans, dans le nord du Belize.

Mais la chose aurait aussi été démontrée scientifiquement en 2009 : dans une étude sur le « Chocolat Noir Intense » de Nestlé (à 74 % de cacao), 40 grammes de chocolat par jour pendant deux semaines ont diminué le niveau d'hormone de stress, le cortisol, chez les participants. Ce qui expliquerait les effets du chocolat pour diminuer l'anxiété. Notez que j'écris au conditionnel car cette étude a été réalisée par Nestlé. *(la suite ci-dessous)*

### **Annonce spéciale**

Enfin une chaîne de télévision naturellement intelligente ! Je voudrais vous faire part d'une

excellente initiative qui se lance en ce moment même. Il s'agit du projet de « webtélé » *Des Maux et des Mots*, consacrée aux médecines naturelles, complémentaires et alternatives, et créée par l'ostéopathe Frédéric Zénouda, grand spécialiste de la santé naturelle. Aujourd'hui il vous demande un petit coup de pouce pour finaliser ce beau projet. Il suffirait à chacun d'entre vous de contribuer de quelques centimes pour qu'en une heure son projet puisse être finalisé. Participez à la hauteur de vos moyens et vous recevrez des vidéos de qualité, en plus de la satisfaction de soutenir la diffusion d'informations essentielles sur la santé.

### Quel chocolat choisir ?

Le chocolat le meilleur pour la santé est celui qui est très riche en cacao, car non seulement il contient plus de flavonols, mais il contient aussi moins de sucre. Choisissez donc si possible un chocolat à 70 % de cacao. Mais 60 % est déjà bien, et même le chocolat au lait contient encore des flavonols.

En revanche, il faut absolument éviter le chocolat blanc, qui ne contient pas de cacao mais de la graisse de cacao, appelée aussi, pour faire plus joli, beurre de cacao, ou pire, des matières grasses de lait. Le chocolat blanc est un sous-produit industriel bas de gamme, inventé par Nestlé dans les années 1930 pour utiliser des surplus de beurre de cacao et aujourd'hui les surplus de graisses laitières, qui sont encore meilleur marché. Des campagnes de publicité ciblées sur les enfants, grâce au sympathique dauphin de Galak, permirent à Nestlé d'écouler ses stocks et de réaliser de coquets bénéfices, mais malheureusement au détriment de la santé des petits.

Donc, si vous avez des enfants, essayez plutôt de leur apprendre à apprécier le bon chocolat noir. C'est plus difficile au début, mais c'est bon pour leurs yeux, pour leur cerveau, pour leurs artères et pour leur cœur. Et tôt ou tard, ils comprendront que, dans la bouche également, les arômes et le fondant sont bien supérieurs !

À votre santé ! Jean-Marc Dupuis [Rendez-vous ici \(lien cliquable\) pour en savoir plus.](#)

## 13. PLURIELS MECONNUS ON NE LES A JAMAIS PRESENTES COMME ÇA,

---

Un rat ? Des goûts	Un cas ? Des colles	Un pont ? Des râbles	Un flagrant ? Des lits
Un bond ? Des buts	Un air ? Des confits	Un beau ? Des cors	Un mur ? Des crépis
Un vrai ? Des dalles	Un valet ? Des curies	Un drogué ? Des foncés	Une jolie ? Des gaines
Un crâne ? Des garnis	Un frigo ? Des givrés	Un brusque ? Des lugés	Un sirop ? Des râbles
Un propos ? Des placés	Un patron ? Des spots	Un délicieux ? Des cerfs	Une bande ? Des cinés
Une voiture ? Des mares		Une grosse ? Des panses	
Un évier ? Des bouchers		Un scout ? Des brouillards	
Une dent ? Des chaussées		Une moue ? Des goûters	
Un ministre ? Des missionnaires		Une cinglante ? Des routes	
Un fâcheux ? Des agréments		Un argent ? Des tournées	

Et ne pas oublier qu'une bière ? Des haltères !

## 14. PNEUS : BON A SAVOIR !

Lors de la présentation du programme 20/20, on discutait de pneus d'auto...

On mentionnait que les pneus avaient une vie de service, du nouveau pour moi. On rapportait justement que plusieurs personnes étaient décédées à cause de pneus soi-disant trop vieux. PAS USÉS ! Mais trop âgés LORS DE LEUR ACHAT !

Imaginez le paradoxe ! Vous avez bien lu. Trop vieux lors de l'achat.

Voyez en l'explication et la cause ci-après ! Il faut savoir que le caoutchouc durcit avec le temps et se détériore très facilement.

Or, lors de l'achat, on présume en toute bonne foi acheter un produit de bonne qualité.

Ça nous paraît une évidence, non ? ERREUR !

Un rapport démontre que certains vendeurs (même les grands magasins) vendent des pneus qui ne sont plus sécuritaires parce que déjà vieillis par le temps.... EN ENTREPÔT. Mais comment donc nous assurer d'un produit "f r a i s" avec le caoutchouc ? Semble-t-il que c'est facile... Lisez !

En effet, il y a un moyen pour déterminer l'âge d'un pneu.

Regardez sur le pneu, il y a le nom du fabricant, la grandeur et d'autres détails qui nous sont déjà familiers d'ailleurs.

Mais, à la fin de ces détails, vous aurez noté des chiffres ou nombres additionnels qui seraient stratégiques à la prévention.

En voici une illustration et la signification essentielle :



237 veut dire - fabriqué la 23e semaine de 1997,  
463 veut dire - fabriqué la 46e semaine de 1993,  
1402 veut dire - fabriqué la 14e semaine de 2002,  
5107 veut dire - fabriqué la 51e semaine de 2007, etc.

Alors, vous avez beau croire avoir acheté des pneus de fabrication récente et sécuritaires, mais il est possible que vos pneus neufs ne soient en réalité pas sécuritaires. En fait, ils seraient déjà d'un âge avancé, de sorte qu'ils présentent des risques potentiellement graves.

Lors de la conduite de l'auto, le pneu peut se détériorer, se décomposer...

Souvenez-vous que les pneus ne devraient jamais être plus âgés que 6 ans, selon le programme 20/20. Cette situation vous surprend ? Plus, vous inquiète pour votre sécurité et celle des vôtres. Alors, un geste citoyen, s'il-vous-plaît !

Diffusez la présente au cas où... Donc, soyez vigilants quand vous achèterez vos pneus d'hiver

## 15. SAGESSE CHINOISE

Il faut toujours tenir compte de la sagesse chinoise

Voici les 5 préceptes que la femme doit suivre pour connaître la paix et le bonheur dans son existence :

1. Il est important de trouver un homme qui t'aide dans les tâches administratives, culinaires, domestiques, les travaux pénibles, et qui ait un bon emploi.

2. Il est important de trouver un homme d'esprit, ayant beaucoup d'humour, et qui sache te faire rire.

3. Il est important de trouver un homme sur qui tu puisses



compter, en qui tu aies confiance et qui ne te mente jamais.

4. Il est important de trouver un homme qui te donne le plaisir du lit, qui aime te faire l'amour et prendre soin de toi.

5. mais le plus important est que ces quatre hommes ne se connaissent pas...

## 16. PERLES DES COURS DE JUSTICE...

---

Ce qui suit provient d'un livre intitulé "Désordre dans les Cours de justice" et a vraiment été dit en Cour, mot pour mot.

AVOCAT : Le plus jeune garçon, celui de 20 ans, quel âge a-t-il ?

TÉMOIN : Vingt, comme votre quotient intellectuel.

AVOCAT : Donc, la date de conception (du bébé) est le 8 août ?

TÉMOIN : Oui.

AVOCAT : Et que faisiez-vous à ce moment-là ?

TÉMOIN : Je baisais.

AVOCAT : Elle avait trois enfants, c'est exact ?

TÉMOIN : Oui.

AVOCAT : Combien étaient des garçons ?

TÉMOIN : Aucun.

AVOCAT : Y avait-il des filles ?

TÉMOIN : Monsieur le Juge, je pense que j'ai besoin d'un autre avocat. Est-ce que je peux avoir un autre AVOCAT ?

AVOCAT : Comment votre premier mariage s'est-il terminé ?

TÉMOIN : Par le décès.

AVOCAT : Et, par le décès de qui s'est-il terminé ?

TÉMOIN : Devinez.

AVOCAT : Pouvez-vous décrire l'individu ?

TÉMOIN : De grandeur moyenne, avec une barbe.

AVOCAT : Était-ce un homme ou une femme ?

TÉMOIN : À moins que le cirque fût en ville, je vais dire un homme.

AVOCAT : Docteur, combien de vos autopsies avez-vous faites sur des personnes mortes ?

TÉMOIN : Toutes. Les vivants se débattent trop.

AVOCAT : Vous souvenez-vous de l'heure où vous avez examiné le corps ?

TÉMOIN : L'autopsie a débuté vers 20 h 30.

AVOCAT : Et M. Denton était mort à cette heure ?

TÉMOIN : En tout cas, il l'était quand j'ai fini.

AVOCAT : Êtes-vous qualifié pour un prélèvement d'urine ?

TÉMOIN : Êtes-vous qualifié pour poser cette question ?

Et le meilleur pour la fin :

AVOCAT : Docteur, avant de procéder à l'autopsie, avez-vous vérifié le pouls ?

TÉMOIN : Non.

AVOCAT : Avez-vous vérifié la pression sanguine ?

TÉMOIN : Non.

AVOCAT : Avez-vous vérifié la respiration ?

TÉMOIN : Non.

AVOCAT : Alors, il est possible que le patient fût vivant lorsque vous avez commencé l'autopsie ?

TÉMOIN : Non.

AVOCAT : Comment pouvez-vous en être si sûr, Docteur ?

TÉMOIN : Parce que son cerveau était dans un bocal sur mon bureau.

AVOCAT : Je vois. Mais, est-ce que le patient ne pouvait pas être quand même encore en vie ?

TÉMOIN : Oui, c'est possible qu'il soit en vie et fasse le métier d'avocat.

## 17. TOLERANCE DES FLAHS DES RADARS

### Tolérance des flashes des radars

Tableau pour les radars fixes.			Tableau pour les radars mobiles en mouvement		
En dessous de 100 km/h, c'est un dépassement de 5km/h qui est admis Au-dessus, c'est 5% de la vitesse limite vitesse limite arrondi par excès			En dessous de 100 km/h, c'est un dépassement de 10km/h qui est admis Au-dessus, c'est 10% de la vitesse limite, Arrondi par excès.		
Vitesse limite	Tolérance	PV à partir de	Vitesse limite	Tolérance	PV à partir de
50 km/h	5 km/h	56 km/h	50 km/h	10 km/h	61 km/h
60 km/h	5 km/h	66 km/h	60 km/h	10 km/h	71 km/h
70 km/h	5 km/h	76 km/h	70 km/h	10 km/h	81 km/h
80 km/h	5 km/h	86 km/h	80 km/h	10 km/h	91 km/h
90 km/h	5 km/h	96 km/h	90 km/h	10 km/h	101 km/h
100 km/h	6 km/h	107 km/h	100 km/h	11 km/h	112 km/h
110 km/h	6 km/h	117 km/h	110 km/h	12 km/h	123 km/h
120 km/h	7 km/h	128 km/h	120 km/h	13 km/h	134 km/h
130 km/h	7 km/h	138 km/h	130 km/h	14 km/h	145 km/h

- On dit qu'un radar est fixe quand il ne bouge pas. Il peut être posé à terre ou embarqué dans un véhicule.

Voici un tableau synthétisant les peines encourues en cas d'excès de vitesse : points perdus, amendes, retrait de permis et passage au tribunal. Mise à jour depuis le Décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004 relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées.

Dépassement de vitesse d en Km/h	d < 20 si la vitesse maxi autorisée supérieur à 50Km/h ou hors agglomération	d < 20 si la vitesse maxi autorisée et égal ou supérieur à 90Km/h ou en agglomération	20 ≤ d < 30	30 ≤ d < 40	40 ≤ d < 50	d ≥ 50 (grand excès de vitesse)	d ≥ 50 + récidive dans les 3 ans
Perte de point	1	1	2	3	4	6	6
Amende minorée (1)	45 €	90 €	90 €	90 €	Non applicable	Non applicable	Non applicable
Amende	68 €	135 €	135 €	135 €	135 €	de 135 à 1500 €	de 135 à 3750 €
Amende majorée (2)	375 €	375 €	375 €	375 €	375 €	Non applicable	Non applicable
Retrait de permis (3)	Non	Non	Non	Possible en cas de contestation	Possible immédiat ou différé	Oui immédiat ou différé	Oui immédiat ou différé
Tribunal	Non	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui
Prison	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Oui (4)

1) L'amende minorée doit être payée dans les 3 jours en cas d'arrestation ou dans les 7 jours dans le cas contraire.

2) L'amende est majorée en cas de non-paiement dans les 30 jours, dans le cas d'une infraction entraînant une perte de 4 points maxi.  
En cas de contestation, l'amende majorée peut être doublée et passer à 750 €.

3) La durée maxi de retrait de permis est de 3 ans.

4) En cas de récidive dans la même année, une peine d'emprisonnement de 3 mois maxi peut s'ajouter à l'amende.

A partir de 40 Km/h au dessus de la vitesse autorisée, une suspension immédiate du permis de conduire s'ajoute aux sanctions ci-dessus.

## 18. LE SUDOKU

PELICAN n° 67

	5			1			8	
4			2					7
		6			9	4		
		2					1	
7								4
	9					3		
		1	3			9		
3					6			2
	8			7			5	

PELICAN n° 66

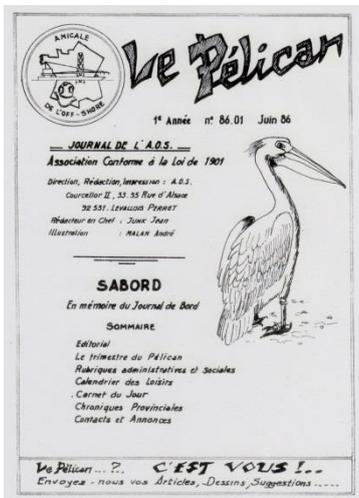
4	7	8	2	1	3	5	6	9
5	1	6	8	9	7	2	4	3
2	3	9	5	6	4	8	1	7
7	8	3	9	5	1	4	2	6
9	4	5	7	2	6	3	8	1
6	2	1	4	3	8	9	7	5
1	5	2	6	8	9	7	3	4
3	9	4	1	7	2	6	5	8
8	6	7	3	4	5	1	9	2

## 19. THE BIRDS



## 20. A QUAND VOS ARTICLES ?

Le n° 1 du « PELICAN » a paru en juin 1986 sous la plume de Jean JUNK. Déjà il faisait appel à la collaboration des lecteurs :



### Le Pélican ... ? ... C'EST VOUS !..

C'est ainsi depuis 27 ans ! Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigerez pour paraître dans une prochaine édition. Ces articles peuvent aborder tous les sujets « apolitiques » et « non tendancieux » que vous nous adresserez : la technique, la mer, l'histoire, la géographie, les vécus de votre vie active, la cuisine, les collections bizarres de vos connaissances, les voyages, les jeux/énigmes (avec la solution), etc ... Votre imagination est débordante d'idées et vous aurez le courage d'en faire profiter nos Adhérents. Cette revue est la vôtre et vous devez y participer.

Actuellement, seuls quelques Adhérents, les doigts de la main sont trop nombreux pour les compter sauf si vous avez malheureusement perdu deux doigts à cette main dans votre vie active, participent à la

rédaction du « PELICAN ».

Soyez plus nombreux pour nous adresser vos articles pour faire du « PELICAN » une revue plus intéressante plus vivante.

**Pour nous adresser vos articles vous avez deux méthodes :**

- 1. Vous êtes sur la toile :** vous rédigez votre article avec photos, croquis, dessins,... (la rédaction en assurera la mise en page) et vous l'expédiez par mail à Hervé KERFANT : [herve.kerfant@sfr.fr](mailto:herve.kerfant@sfr.fr) .
- 2. Vous n'êtes pas sur la toile :** Vous n'avez que des articles qui sont *manuscrits* avec des photos, croquis, dessins, ... Utilisez la vieille méthode, vous les expédiez par courrier à l'AOP (Vous nous précisez si vous voulez récupérer vos photos, croquis, dessins, ... qui vous seront retournés après utilisation pour les besoins du Pélican) à l'adresse suivante :

Amicale de l'Offshore Pétrolier<sup>6</sup> c/o SUBSEA 7  
à l'attention de Hervé KERFANT  
1 quai Marcel Dassault  
92156 SURESNES CEDEX

**Si vous ne faites rien, le « PELICAN » va mourir d'inanition. Cela serait dommage !**

Le comité de rédaction du PELICAN vous remercie par avance.



**Le « PELICAN » veut prendre un nouvel envol !**

<sup>6</sup> Association loi de 1901, déclarée sous le N° 6148 le 15 juin 1984. Modifications des statuts le 11 avril 1996 déclarées le 15 avril 1996 JO du 8 mai 1996 Sous le N° 2042