



Le P'tit QUINQUIN Sept. 2021 - N°040



« SOMMAIRE »

- 1) *Mot de l'Animateur principal.*
- 2) *Programme des activités du second trimestre 2021.*
- 3) *Solution de la devinette du N°) 039.*
- 4) *Informations ALSTOM.*
- 5) *Barbecue pêche, Journée Norbert LEMOINE.*
- 6) *Festival de la vapeur des 03, 04 07 2021, Le CROTOY. Le Fardier de CUGNOT.*
- 7) *Festival de la vapeur suite ; La locomotive de Marc SEGUIN.*
- 8) *Le parc du MARQUENTERRE.*
- 9) *L'origine des billets de monnaie.*
- 10) *Le cauchemar du Généalogiste.*
- 11) *L'orsque l'on avance en âge.*
- 12) *Problème SUDOKU du N° 040.*
- 13) *Nos joies, nos peines.*
- 14) *Devinette du N° 040.*

Siège national : C/O Société ALSTOM 48 rue Albert DHALENNE 93 482 Saint-Ouen Cedex Tel : 01 57 06 61 71

Siège régional : BERNARD Jean-Marie – 369, rue de l'Abbaye - 59590 Raismes - Tel : 03 27 25 41 07 - 06 07 82 97 20

jmbernardmc@gmail.com - LEFEBVRE Michel – 61, rue Pegoud – 59300 Valenciennes – Tel : 03 27 30 27 47 - 06 07 32 34 95-
lefebvremichel59@orange.fr

<i>Composition du Bureau</i>	
<i>Animateurs Principaux</i>	<i>Jean-Marie BERNARD, Adjoint : Michel LEFEBVRE</i>
<i>Secrétaires</i>	<i>Jacques VERMEULEN, Adjoint : Gérard DOYEN</i>
<i>Trésoriers</i>	<i>Jean-Luc Guiot, Adjoint : Jean-Philippe FRANCOIS</i>
<i>Equipe de Rédaction</i>	<i>Guy NIEUVIARTS</i>
<i>Equipe de Relecture</i>	<i>Alain SORNETTE, Réjean TAINMONT et Guy NIEUVIARTS</i>
<i>Relations Usine</i>	<i>Jean-Marie BERNARD, Michel LEFEBVRE</i>
<i>Animateurs Pétanque</i>	<i>Jean-Claude HUVELLE, Michel DEVILLERS</i>
<i>Animateurs Pêche</i>	<i>Gabriel DELCOURT, Réjean TAINMONT</i>
<i>Informatique</i>	<i>Guy NIEUVIARTS</i>
<i>Reportage Photos</i>	<i>Guy NIEUVIARTS</i>

1) Mot de l'animateur principal :

Bonjour à tous. J'espère que vous allez bien, et que vous avez passé un agréable été malgré les caprices de la météo ! Nous allons reprendre tant bien que mal nos occupations. Comme annoncé précédemment, la région Normandie est désormais rattachée à notre région des Hauts-De-France. Je suis entrain d'établir en collaboration avec nos amis Normands un programme d'activités qui se déroulerait chez eux, auquel nous pourrions éventuellement participer, et conjointement les amener à se déplacer dans le nord. Je vous informerai des décisions retenues. En ce qui nous concerne, vous trouverez ci-dessous le programme d'activités du second semestre 2021. A chaque participation les recommandations sanitaires seront à respecter selon le lieu de rendez-vous, merci de votre compréhension. Je voudrais vous remercier une nouvelle fois pour votre fidélité à notre association par votre inscription pour cette année 2021, malgré les difficultés que nous avons eu à nous retrouver. Espérons que cette fin d'année et l'année prochaine nous sera plus favorable pour nous réunir dans la convivialité.

Amicalement à tous

J.M.B

2) Programme des activités du second semestre 2021 :

Pétanque et scrabble : Le 1^{er} et 3^{ème} jeudi du mois, Septembre : le 2 et le 16, Octobre : le 7 et le 21, Novembre : le 4 et le 18, Décembre : le 2 et le 16.

Pêche : le 2^{ème} mercredi du mois, Septembre : le 8 et Octobre : le 13 (selon météo).

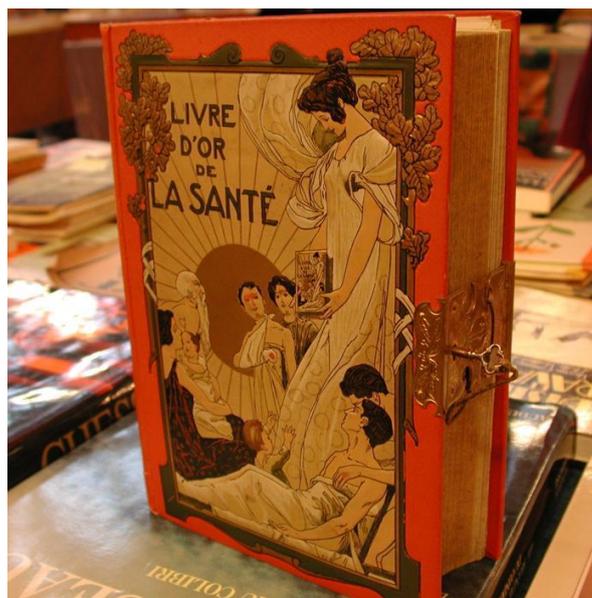
Visite d'usine : Alstom VPF, nouvelle demande en cours auprès de la direction.

Tournoi pétanque et scrabble en Normandie (ETRETAT) ; envisagé le 30 septembre à confirmer.

St Eloi ; Envisagé le 26 Novembre ; A voir la possibilité avec notre traiteur. A confirmer.

J.M.B

3) Solution de la devinette du N° 039 :



*Traité de médecine
Populaire avec serrure.
(Protection contre la
curiosité enfantine)*

N.G.

2) Informations ALSTOM :**MARSEILLE : Les nouvelles rames du métro sur les rails à partir de 2023 :**

Alstom, la RTM et la métropole Aix-Marseille-Provence ont dévoilé le design des 38 nouvelles rames du métro de Marseille. Un look épuré que l'on doit au tandem designer Français, Fabien Bourdier, Ora-Ïto. Un métro intemporel d'une grande « simplicité ». Si la forme des 38 voitures fournies par le constructeur français rappelle celle des rames actuelles mises en service à la fin des années 1970, avec toujours l'alternance du blanc et du bleu sur la carrosserie, c'est une petite révolution qui se joue à l'intérieur.

Supprimé le fond orange qui caractérise les rames du réseau quadragénaire. Les designers ont voulu un style simple, épuré avec des tons chauds et naturels, alliant teintes très claires et des touches de bleu, pour un clin d'œil à Marseille et la Méditerranée. Le tout éclairé par de larges baies vitrées. L'épure sera également au programme de l'agencement intérieur avec des formes adaptées aux impératifs de nettoyage de l'exploitant. La première rame construite dans les ateliers de l'usine Alstom Petite-Forêt sera mise sur les rails début 2023. Elle circulera à l'ancienne, pilotée par un des conducteurs de la Régie des Transports Métropolitain (RTM). Le grand saut vers l'automatisation n'interviendra qu'à partir du second semestre 2025. Tout le défi de cette mutation résidera dans l'obligation de maintenir le réseau en service durant les travaux de modernisation de l'infrastructure pour lui permettre d'accueillir les nouvelles rames 100% automatiques.



Maintenant un retour au siècle dernier (20^{ème}) la ligne N° 1 a été inaugurée le 26 novembre 1977 par Gaston Defferre. Le réseau utilise la technologie de métro sur pneumatiques mise au point par la RATP pour le métro de Paris. Les 21 trains d'origine furent construits par la Société CIMT (Compagnie Industrielle de Matériel de Transport) avec un design de Philippe Neerman de nationalité Belge, également designer des métros de Lyon et Bruxelles. La composition des trains est de 4 voitures, 3 motrices une remorque. Ces rames sont des dérivés du MP73 de la RATP. le réseau comporte deux lignes essentiellement souterraines, totalisant 22,7 kilomètres. La ligne N°1 comprend 18 stations sur un tracé de 12,9 km, la ligne N°2 dessert 13 stations sur un tracé de 9,8 km, celle-ci, fût inaugurée en 1984.

5) Barbecue pêche, journée Norbert LEMOINE :

En ce mercredi 16 juin, la météo nous a accompagné pour notre traditionnel barbecue pêche. Nous n'étions pas moins de 20 personnes à participer à ce repas champêtre au bord de l'eau. La veille comme chaque année, un commando de volontaires participe à l'installation des tonnelles... Dès 9h30, c'est l'arrivée des premiers participants pour la dégustation d'un bon café, accompagné d'une bonne liqueur du Nord ! Peu de pêcheur cette année !!! Mais les amateurs sont plus orientés vers une bonne partie de pétanque, et du fait sous un soleil radieux qui nous oblige à jouer sous les arbres.



L'équipe d'animation pêche se démène pour la préparation de la table et la préparation des plats pour la cuisson. Bientôt 11h30 à l'église du village, le reste des participants arrive au fil de minutes, il faut lancer l'avant-première qu'est l'apéro ; Gaby commence la cuisson des ingrédients merguez, saucisses, qui vont accompagner le reste des amuse-bouche et la prise de l'apéritif au choix pétillant ou traditionnel Ricard et Whisky, etc. ... Le soleil est au Zenith vers 13 h, heure à laquelle nous décidons de passer à table, et quelle table !!! Saucisses aux herbes, merguez, brochettes de bœuf maison, le tout mariné avec amour par Marie Christine.

Une farandole de plats accompagne cette barbac, crudités, pâtes, pommes de terre et autres taboulé et concombre préparés par Martine, le tout proposé avec diverses sauces pour régaler les palais. Un petit verre de plus et c'est le plateau de fromage qui arrive mais pas seul ! c'est Martine qui le met à table. Peut-être serions-nous repus ? Mais non ! car la tarte fait son apparition, fraises, pommes, et une rhubarbe préparée par le maître pâtissier Michel, que du bonheur. L'horloge tourne, il est bientôt 17h30, le soleil décline sa révérence, il est l'heure de prendre un petit café avant de se quitter. Nous nous efforçons de démonter nos installations, et de laisser la place nette et propre comme nous avons su en profiter.



Nous espérons pouvoir reconduire ce sublime rendez-vous ouvert à tous les adhérents l'année prochaine. Merci à Guy qui nous immortalise ces instants de convivialité qu'il nous faut pérenniser.
Amicalement à tous



6) Festival de la vapeur des 03 et 04 07 2021. LE CROTOY, Le FARDIER de CUGNOT :

Les travaux de Denis PAPIN et ses découvertes sur la machine à vapeur, ont donné des idées à un ingénieur militaire et inventeur Français, Nicolas Joseph CUGNOT pour faciliter le transport de grosses pièces d'artilleries et de lourdes charges. C'est ainsi que naquit le premier « chariot à feu » appelé le : « FARDIER DE CUGNOT » en 1769.



La "machine à vapeur" de Cugnot empruntait à Léopold (1720) le principe de machine à haute pression et à double cylindres. Les ferrures qui supportent le foyer et la chaudière épousent la forme du foyer. Celui-ci, placé à la base du dôme de la chaudière, a la forme d'un tronc de cône. La chaudière CE est logée entre la calotte sphérique et le fond du foyer.

La flamme et les gaz chauds circulent librement dans l'intervalle qui les séparent et s'échappent par deux petites cheminées rectangulaires placées au-dessus du dôme. A noter qu'aucune réserve d'eau n'est prévue pour alimenter la chaudière, ce qui limite la durée de marche du fardier et explique les nombreux arrêts "pour refaire de l'eau et du feu" lors des essais.

La distribution de la vapeur se fait au sommet de chaque cylindre au moyen d'un dispositif inventé par Cugnot : dans leurs mouvements de descente, les pistons provoquent la manœuvre d'un robinet à deux voies qui met successivement chaque cylindre en communication avec la tubulure d'arrivée de la vapeur, puis avec l'atmosphère ; ainsi sont réalisées les phases d'admission et d'échappement.



Les deux tiges des pistons passent de chaque côté de la roue. Elles sont terminées chacune par un étrier attelé à une courte chaîne qui assure la liaison de chaque piston au secteur d'une roue à rochets. Le secteur suit le mouvement du piston correspondant et engrène la roue à rochets solidaire de la roue motrice, un temps sur deux, par l'intermédiaire d'un encliquetage dont le sens d'attaque peut être inversé pour réaliser la marche arrière, la roue à rochet possédant quatre crans symétriques pouvant être entraînés soit dans un sens, soit dans l'autre.



Le cliquet d'entraînement peut être placé dans les deux positions grâce à un levier manuel doté d'un ressort. La continuité de marche est assurée par le mouvement alternatif des deux pistons qui attaquent chacune des roues à rochets placées de chaque côté de la roue. Le piston descendant fait remonter l'autre grâce à un balancier reliant les bras des deux secteurs. Sur l'avant du véhicule est située la porte de chargement en combustible et d'allumage du foyer. Sous la chaudière une trappe d'évacuation du foyer permet d'arrêter le fardier. L'évacuation de la vapeur s'effectue en partie supérieure de la chaudière.

Malgré tous ses défauts, la machine à vapeur de Cugnot représentait une grande nouveauté dans la "domestication de la vapeur" que l'on connaissait depuis un siècle mais dont on n'avait pas - ou mal - su utiliser l'énergie. Cependant il faudra attendre les travaux d'Amédée Bollée pour obtenir un véritable véhicule routier capable de rouler avec continuité. Mais le fardier n'a jamais été utilisé suite à un accident de la route.

7) Festival de la Vapeur Suite ; La Locomotive de Marc SEGUIN :



La locomotive de Marc Seguin est la première locomotive à vapeur à utiliser une chaudière tubulaire, une invention décisive, permettant de multiplier par six la puissance développée. La vapeur est obtenue par la circulation des gaz de combustion dans un faisceau tubulaire appelé « tubes à feu » traversant le corps de chauffe, ce qui augmente considérablement la surface d'échange thermique et le rendement, la chaudière donnant 1 800 kg de vapeur à l'heure au lieu de 300 et portant la vitesse à 39 km/h au lieu de 16.

Cette invention de Marc Seguin, déposée le 12 décembre 1827, a d'abord été appliquée à des bateaux naviguant sur le Rhône. La locomotive Seguin est construite en douze exemplaires dans les ateliers de Perrache entre 1829 et 1835.

La locomotive fit ses premiers tours de roue le 1^{er} octobre 1829 (quelques jours avant la Rocket de George Stephenson avec lequel Marc Seguin était en relation continue). Elle équipa la seconde ligne de chemin de fer française, reliant Saint-Étienne à Lyon (1830-1832) où elle assura un trafic voyageur dès 1831.

La machine est du type : 020 à tender séparé (deux essieux moteurs, aucun essieu porteur).

Elle se caractérise par :

Un châssis en bois.

Une chaudière tubulaire en cuivre.

Un moteur à deux cylindres verticaux.

Quatre roues motrices en bois cerclées, couplées par bielle.

Deux ventilateurs actionnés par les roues permettant d'améliorer le tirage par soufflage d'air dans le foyer.

Une bûche à eau permettant le préchauffage de l'eau avant injection dans la chaudière.

Une cheminée basse du côté du foyer pour protéger le mécanicien de la fumée.

Un piston de chaque côté actionne un balancier lié aux roues de chaque essieu.



8) Le parc du MARQUENTERRE :

Au cours des années 1950, afin d'agrandir son domaine Michel JEANSON fit appel à des hollandais pour la création d'un polder de 200 Ha. Après un an d'effort les premières cultures de tulipes et jacinthes voient le jour. Face à la concurrence des Pays-Bas cette activité n'est plus rentable dès les années 1970 ; il se tourne alors vers les parcs et réserves d'Europe. Ayant remarqué que les oiseaux étaient nombreux sur les plans d'eau il décide alors de convertir cet espace en terre dédiée aux oiseaux. Le parc du Marquenterre ouvre alors ses portes en juillet 1970.

En 1986 ce polder sera cédé au **conservatoire du littoral** qui assure la création d'une **Réserve Naturelle d'Etat**. Situé à proximité de la Baie de Somme sur les voies migratoire des oiseaux vers la Scandinavie ou la Russie. Mais aussi un site d'hivernage et de reproduction pour certaines espèces. Ce site propose 2 parcours de visite le premier de 4,5Km et le second de 6 Km avec des abris d'observation disséminés. Il y a 20 guides naturalistes et 5 agents chargés de la gestion de ce patrimoine naturel.



Vache Ecossaise Highland Cattle



Spatule Blanche



Aigrette Garzette



Butor Etoilé



Gallinule Poule D'eau



Foulque Macroule

Différence entre la poule d'eau et la foulque c'est la tâche : rouge pour la Poule et blanche pour le Foulque



Fauvette à tête noire



Gorge bleue à Miroir

Dans ce parc on y trouve également des chevaux de race **Henson** créée pour le tourisme équestre. Il faut également signaler que certains migrateurs passent leur hibernation dans cet environnement qui leur assure la nourriture à volonté. Les cigognes ont établi leur vie dans ce parc toute l'année.

Si vous souhaitez voir la diversité dans tous ses états, ce parc vaut le détour : il y a toujours des guides pour vous informer.

9) L'Origine des billets de monnaies : Le billet à ordre :

Au XIIème siècle, l'Ordre des Templiers invente la lettre de change.

Grands innovateurs en termes de circulation financière pour faire face aux dépenses de leurs activités militaires en Orient et aux frais de fonctionnement de l'Ordre, les Templiers sont notamment à l'origine du bon de dépôt et de la lettre de change. Qui sont à l'origine du billet à ordre

Le billet à ordre est un titre négociable et un effet de commerce dont la particularité tient à ce que lors de sa création, il fait seulement intervenir deux personnes : un souscripteur et un bénéficiaire. Le premier s'engage à payer au second ou à son ordre une somme déterminée à une certaine échéance.

En France, la première véritable tentative remonte à l'époque du « Système » fondé par John Law en 1716 et de la Banque royale : en résumé, John Law voulait remplacer l'or et l'argent métal circulant par des « billets ayant valeur d'espèces » afin d'accélérer les échanges. Ils sont précédés à partir de 1689 par des proto-billets, des lettres d'échanges devenues par la suite billets de monnoye puis billets de l'Etat émis par le Trésor royal à la fin du règne de Louis XIV et assimilés à une forme d'emprunt à l'instar du bon du trésor moderne. Un même billet à ordre pouvait être transmis à plusieurs personnes pour un paiement de fourniture et autres services (voir le verso du billet).

Janvier 1722, il concerne 2,5 milliards de livres de papier, pour un total de 511 000 déposants. Cela permet d'estimer la population concernée par le système de Law : environ 2 millions de personnes, soit 10 % de la population. Parmi les déposants, 251 000 détiennent moins de 500 livres et 100 000 plus de 10 000 livres. À la fin du système Law, la dette du royaume est ramenée à 1,7 milliard de livres. 185 spéculateurs ont été frappés d'amende, pour un total de 187 millions de livres. Les deux cinquièmes des « souscripteurs » ont été totalement indemnisés. La liquidation du système LAW est confiée aux frères PÂRIS, anciens munitionnaires enrichis pendant la guerre de Succession d'Espagne devenus banquiers. Un arrêt du 28 octobre oblige les détenteurs d'actions à les faire timbrer (le « visa » que l'on voit au dos du billet) au siège de la société. Ceux jugés « de bonne foi » les reçoivent sous huitaine, les autres... sous trois ans.

La spéculation qui se joue sur les actions des différentes sociétés de Law va finalement en ruiner le système, lorsque le cours retombe aussi vite qu'il était monté, à la suite d'un mouvement de panique. Quand les actionnaires et porteurs de billets, à partir de juillet 1720, demandent subitement à récupérer leur or, les richesses coloniales ne sont pas encore arrivées et le numéraire fait défaut : le système doit alors admettre sa banqueroute.

Après le désastre du Système de Law en 1720 obligea l'État à réformer l'ensemble des finances, plusieurs tentatives seront faites ensuite pour relancer l'idée d'une monnaie en papier. Toutes ces expériences menées au XVIII^e siècle s'accompagnèrent à chaque fois d'une hyperinflation consécutive d'une spéculation hors-du-commun. Il faut attendre les premiers billets de la Banque de France, émis en 1800⁸, pour que la France entre dans l'époque des billets de banque modernes, mais ce n'est qu'au milieu du Second Empire que le billet de banque devient réellement d'un usage courant.

Une photo de billet à ordre figure en page 8

10) Le Cauchemar du généalogiste :

Voici un exemple de ce qui attend le généalogiste de demain :

Je suis un homme de 27 ans et je me suis marié à une divorcée de 46 ans, mère d'une fille de 25 ans.

Comme cette dernière aime les hommes mûrs, elle s'est éprise de mon père qu'elle a épousé.

Dès lors, mon père est devenu mon gendre, puisqu'il a épousé ma belle-fille.

Mais, dans le même temps, ma belle-fille est devenue ma belle-mère, puisqu'elle est désormais la femme de mon père.

Là, le généalogiste commence déjà à transpirer !

Or, ma femme et moi avons donné naissance à un fils.

Cet enfant est naturellement devenu le frère de la femme de mon père.....

... C'est à dire le beau-frère de mon père.

Et, dans le même temps, il est devenu mon oncle, puisqu'il est le frère de ma belle-mère.

Mon fils est donc mon oncle

Là, le généalogiste se fait apporter un Doliprane par son épouse !

Mais il ne sera pas au bout de ses surprises !

En effet, mon père et sa femme ont donné le jour à un garçon qui,

de fait, est devenu mon frère puisqu'il est le fils de mon père.....

... mais aussi mon petit-fils puisqu'il est le fils de la fille de ma femme.

Je me retrouve ainsi être le frère de mon petit-fils !

Et notre grand-mère commune n'est autre que ma femme.

Du coup, je suis mon propre grand-père !!

Là, le généalogiste fait un malaise . . .

Le pauvre !

Imaginez ce que cela va être pour lui, avec le Mariage Pour Tous,

lorsqu'un père sera la mère ou une mère sera le père !!!

Amis généalogistes, vous n'oubliez pas de prendre un Dafalgan, une aspirine, ou un bon calva si vous avez mal à la tête en essayant de composer votre arbre . . .

G.N.

11) L'orsque l'on avance en âge :

Il y a quelques jours alors que je quittais une réunion Tupperware, j'ai réalisé que je n'avais pas mes clés d'auto. Je me suis mise à les chercher. Elles n'étaient ni dans mes poches ni dans mon sac à main.

Une recherche rapide dans le local de réunion n'a rien révélé. Soudain, j'ai réalisé que je devais les avoir laissées dans la voiture. Frénétiquement, je me dirigeais vers le stationnement.

Mon mari m'a grondé plusieurs fois par le passé d'avoir laissé mes clés sur le contact.

Ma théorie est que le contact est le meilleur endroit pour ne pas les perdre.

Sa théorie est que la voiture est plus facile à voler. Comme je me dirigeais vers le stationnement, j'en suis venue à une conclusion terrifiante. Sa théorie était juste, le stationnement était vide.

J'ai immédiatement appelé la police. Je leur ai donné ma position, ai avoué que j'avais laissé mes clés dans la voiture et qu'elle avait été volée. Puis j'ai fait l'appel le plus difficile de tous :

« Chéri » ai-je balbutié, je l'appelle toujours « chéri » dans ces moments-là.

« J'ai laissé mes clés dans la voiture et elle a été volée. »

Il y eu une période de silence.

Je pensais que l'appel avait été coupé, mais ensuite j'ai entendu sa voix.

Il aboya : « C'est moi qui t'ai conduite ce matin à ta réunion ! »

Maintenant, c'était à mon tour de me taire.

Embarrassée, j'ai dit : « Eh bien, viens me chercher. »

Il rétorqua : « J'étais en route pour le faire, mais je vais être retardé. »

« Pourquoi ? » demandais-je.

« Parce que je viens d'être arrêté par la police et tu dois maintenant les convaincre que je n'ai pas volé notre voiture ! »

Et prouver mon identité...parce que j'ai oublié mes papiers chez nous»

OH ! CE N'EST PAS DRÔLE DU TOUT D'ATTEINDRE "L'ÂGE D'OR" !

G.N.

12) Problème SUDOKU :**Problème du N° 040**

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

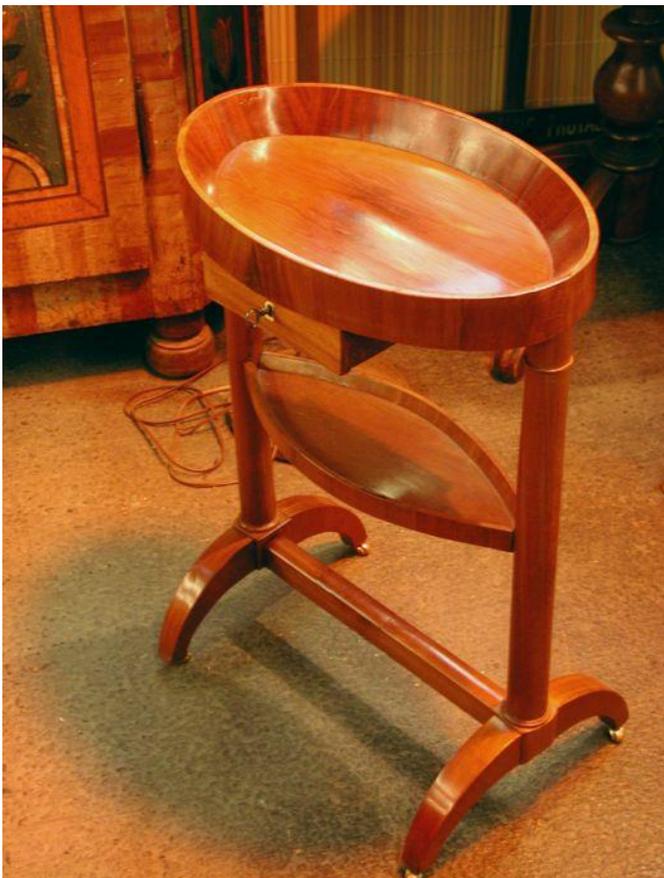
A partir de ce N°, nous pouvons vous proposer à nouveau des problèmes SUDOKU, vous retrouverez dorénavant dans chaque N° vos problèmes SUDOKU en page habituelle.

G.N.

13) Nos joies, nos peines :

Nous avons le plaisir de vous annoncer la naissance de Louis petit-fils de notre Animateur Principal Jean-Marie BERNARD. Nous présentons aux heureux parents et grands-parents toutes nos félicitations pour cet heureux évènement.

G.N.

14) Devinette du N° 040 :

Que suis-je ?

G.N.

L'Animateur Principal

J. Marie BERNARD