



La Lettre de Bérengère



"S'UNIR POUR SERVIR"

LETTRE d'INFORMATION N° 10
MAI 2015

Edito



Chers Amis,

Rentrée du voyage à ROME qui s'est très bien passé malgré un retour perturbé par un incendie au « Fumicino Aéroport »... Voici enfin la lettre du mois de Mai !

Mais ne vous inquiétez pas, vous êtes toutes et tous Sanctifiés par le Pape François que nous avons eu la chance de voir à l'Audience Pontificale de Mercredi.

D'autre part je vous envoie un petit brin de Muguet comme porte bonheur en ce mois de Mai !

Un grand Merci à Claude Tremblay qui a mené à bien le tournoi de Golf qui a été encore une Action très positive cette Année.

J'ai la déception de vous annoncer l'annulation de la visite des Allemands, ils préfèrent venir à l'automne ! Mais nous conserverons la soirée du 6 juin au Parc des expositions en mixte puisque Daniel Poissenot nous fera une conférence et nous présentera le livre qu'il vient d'écrire « Mes Vies en 24 heures » et nous serons ravis de l'écouter.

Il nous reste encore de très bons moments à passer ensemble jusqu'à ma passation le 24 Juin et vous trouverez le détail dans le programme. Il nous reste notamment à clore notre Action de l'Année pour soutenir les Handicapés de l'Association « Les Chemins de Traverse » dans leurs activités théâtrales et les SERVIR au mieux.

Merci de m'aider pour la fin de ce Mandat.

Françoise CAMPAS.

TOURNOI DE GOLF du 12 Avril 2015 66 participants et un bénéfice de 4000 euros !

Le succès remporté par le Tournoi de GOLF à SARGE LES LE MANS, le 12 Avril 2015, est dû en partie à la collaboration de nombreux donateurs sponsors pour les 18 trous du parcours, et aussi par les membres du club qui ont dotés la tombola de nombreux lots. Mais aussi aux organisateurs qui se sont mobilisés autour de Claude Tremblay et Dominique Boissard.



Un Grand Bravo à tous et nos remerciements aux Donateurs Sponsors cités ci-dessous, et particulièrement à Madame Andrée Gillot pour sa générosité.

- | | | |
|-----------|-------------------------|--------------------|
| Trou N°1 | HSBC banque | Françoise Campas |
| Trou N°2 | Société LE HELLO | Bernard Le Hello |
| Trou N°3 | SOFIGES avocats | Françoise Campas |
| Trou N°4 | Mme GILLOT | Andrée Gillot |
| Trou N°5 | BMW voitures | Frederick Legrand |
| Trou N°6 | LABOSPORTS | Dominique Boissard |
| Trou N°7 | CAR ET BUS CBM | Claude Clavier |
| Trou N°8 | CHORUS-France | Jean Luc Brasseur |
| Trou N°9 | MERCEDES voitures | Claude Clavier |
| Trou N°10 | CREDIT MUTUEL St Lazare | Dominique Boissard |
| Trou N°11 | MAINE CONSTRUCTION | Franck Lecomte |
| Trou N°12 | MEGAGENCE | Loïc Trémoureux |
| Trou N°13 | LOISEAU | Roger Loiseau |
| Trou N°14 | DAVOY'S Holding | Franck Lecomte |
| Trou N°15 | FONCIA-ZNITIA | Franck Lecomte |
| Trou N°16 | CONSEIL 2L | Laurent Louis |
| Trou N°17 | OK BOX | Claude Tremblay |
| Trou N°18 | JOVOY Parfums | Claude Tremblay |

LOTS TOMBOLA

- BMW : F. LEGRAND
- LE HELLO : B.LE HELLO
- LES OCEADES à Sargé
- CBM : J.C.CLAVIER
- B. VINCONNEAU
- G. HOUDOIN
- TREMBLAYE TPS : C.TREMBLAYE
- D. BOISSARD
- JL. FOURQUET
- Y. LE CORNEC
- E. AUDOUEINEIX
- L.TREMOUREUX
- HOUILLOIN
- BPO
- N°9 JOVOY PARFUMS
- F. CAMPAS

EXPOSÉ DE BRUNO VINÇONNEAU SUR LE PANAMA

Rotary Berengère - Le 15 Mai 2015

Tous les Français, se souviennent du scandale du Panama, où bon nombre de nos aïeux y ont perdu leurs économies ..Ce pays est resté dans notre mémoire collective comme un mauvais souvenir ..alors que pour les Américains du Nord et du Centre, la réalisation du canal est considérée comme la 8 ième merveille du monde ! ...Et figure parmi les édifices les plus visités par les touristes Américains.

C'est d'ailleurs dans un bateau de croisière Américain, que j'ai eu l'occasion de le traverser, et il m'a été intéressant (connaissant l'histoire auparavant) de voir la vision qu'en ont les yankees, ou a entendre la version de leurs conférenciers, ou les commentaires de leurs guides, tout est à la gloire de l'Amérique, minimisant presque au ridicule le rôle, pourtant essentiel des Français .

Il est vrai, apprend t-on là bas, que la nation des Etats Unis, se serait vraiment imposée sur le monde, en montrant sa supériorité sur les Européens, en réalisant ce canal, là ou les Européens avaient échoué ?

Mais le PANAMA, ce n'est pas que le canal .. c'est aussi un jeune pays dynamique et heureux, classé PARADIS dans 2 catégories et pas des moindres :

1^{er} Paradis Fiscal du Monde, à l'opposé de la France classée 1^{er} ENFER FISCAL DU MONDE !

1^{er} pays au Monde « où il fait bon vivre » (classement Gallup 2012 et FORBES 2013).

Économiquement, le Panama est l'Etat le plus puissant d'Amérique centrale. Avec une superficie de seulement 75 000 km² pour 3 900 000 habitants . Le Panama dispose de nombreux atouts sur lesquels il n'a cessé de s'appuyer avec un PIB qui augmente tous les ans.

Toutes ces études mettent en exergue le climat, la sécurité, le coût de la vie et surtout la quasi-absence de taxes et d'imposition, ce qui explique que le Panama attire de plus en plus de riches Américains du Nord ou du Sud à s'y retirer !

Panama, ne veut il pas dire en Indien : **ABONDANCE !**

Je ne m'étendrai pas, sur la partie technique du canal, car je sais que vous lisez tous avec grand intérêt le ROTARIEN et que celui-ci vient d'y consacrer un article très bien informé dans son numéro d'Avril 2015. J'ai donc modifié mon texte d'origine, et plutôt retracer aujourd'hui, l'histoire fabuleuse du canal !

LE CANAL EN CHIFFRES

Le canal actuel a été inauguré par les Américains en 1914.

long de 77 km, il est composé de 2 voies de circulation.

Il comprend 3 séries d'écluses.

En entrant par le Pacifique, les premières écluses pour monter sont MIRAFLORES avec 2 bassins de chacun 8 mètres d'élévation, puis l'écluse de PEDRO MIGUEL avec 1 bassin, puis on emprunte le fleuve CHAGRÉS qui a été recreusé .

Nous entrons ensuite dans lac GATUN, le plus grand lac artificiel du monde à 24 mètres d'altitude, qui alimente en eau toutes les écluses, puis l'on redescend par les écluses de GATUN (3 bassins), pour arriver dans l'Atlantique.

Chaque chambre d'écluse : mesure 33 m de large et 330 mètres de long, contenant chacune 101 000 mètres cubes d'eau rempli par gravité.

Chaque écluse est pourvue a chaque extrémité par 2 grosses portes parallèles s'ouvrant chacune en V, de 2 mètres d'épaisseur, manœuvré par des vérins hydrauliques.

Les plus gros bateaux pouvant emprunter le canal, appelés PANAMAX, ont les dimensions maximum suivantes :

• Longueur hors-tout : 294,1 mètres (965 pieds) ;

• Maître-bau (largeur) : 32,3 mètres (106 pieds) ;

• Tirant d'eau : 12,0 mètres (39,5 pieds) en eau douce tropicale ;

• Tirant d'air : 57,91 mètres (190 pieds).

Ces dimensions donnent un port en lourd typique de 65 000 tonnes pour un navire cargo **Panamax**.

Chaque bateau est prise en charge par des MULES (grosse locomotive électrique a crémaillère), reliées par amarres et treuils au navire.

Tarif de passage des navires en fonction de la taille, du tonnage ou nombre de passagers allant de 1000 \$ pour un voilier a 300 000 \$ pour un paquebot.

Durée de la traversée en moyenne 11 heures.

Chaque jour ce sont 38 navires de 74 pavillons différents qui traversent le canal de Panama, soit 14.000 par an

Futur Canal, les écluses auront 427 mètres sur 55 mètres de large

Saison des pluies : Mai a Novembre (Variation de hauteur des rivières de 1 a 8)

HISTOIRE FABULEUSE DU CANAL

Le continent Américain coupe la terre en deux du Nord au Sud . Et « l'isthme du Panama », est l'endroit le plus court, pour aller de l'Ouest du monde à l'Est de l'autre monde ? .

A partir de la conquête des Espagnols, et des richesses notamment du Pérou, situé côté Pacifique, il fallait passer par le CAP HORN. Le voyage était long, et les 2 grands ports, étaient BUENOS AIRES, côté atlantique, pour que les vaisseaux puissent mouillés avant

d'entreprendre le risqué passage du CAP HORN, qu'il devait franchir sans escales jusqu'à VALPARAISO, situé côté Pacifique, ce qui demandait des mois de navigations périlleuses ..

Dès 1590, les Espagnols effectuèrent des reconnaissances sur le Panama, mais José de Acosta déclara

« Quelques personnes ont parlé de couper cet intervalle de six lieues et de joindre une mer avec l'autre .. ce serait noyer la terre, une mer étant plus basse que l'autre »

Et cette idée fut abandonnée ..

EXPOSÉ DE BRUNO VINÇONNEAU SUR LE PANAMA (SUITE)

Les Espagnols construisirent alors une voie terrestre longue et difficile LAS CRUCES, qui partait de CARTAGENE, et qui passait par les montagnes et la forêt tropicale de COLOMBIE . Là aussi le risque était grand, bandits de grands chemins et conditions sanitaires difficiles.

Il faut savoir que la Colombie a toujours été une région où se pratiquait les attaques et les enlèvements . Cela venait qu'un grand nombre d'anciens pirates, bandits des mer , filoutiers, s'étaient retirés dans ces terres tropicales riches, vivant avec des femmes autochtones, dans la jungle, là où les soldats Espagnols ne se risquaient pas ! Et ils s'étaient spécialisés dans les attaques des convois chargés d'Or, qui revenaient du Pérou par « las Cruces » !

Il fallut attendre Napoléon Bonaparte ? Mais me direz vous que vient faire Napoléon Ici ??,

.....C'est en renversant CHARLES IV,Roi d'Espagne en 1808, que Napoléon déclencha dans toute l'Amérique Hispanique, un grand mouvement d'indépendance qui virent la création des états actuels.

En 1813, la NOUVELLE GRENADE, actuelle Colombie, englobant la région du Panama,obtient son indépendance . Et depuis le pays n'est que violence, enlèvement, guerre, drogue et corruption ! . encore maintenant ..

Sous l'impulsion de Simon Bolivar, et avec l'aide des Américains , la première ligne de chemin de fer du Panama est alors construite à travers l'isthme de 1850 à 1855, elle fait 75 km de long de Colón sur la côte Atlantique jusqu'à Panama city,sur le Pacifique. Le projet représente un chef-d'œuvre d'ingénierie de son temps, réalisé dans des conditions difficiles : on estime que plus de 12 000 personnes sont mortes dans sa construction.

Jusqu'à l'ouverture du canal, le chemin de fer a transporté le plus gros volume de fret par unité de longueur que n'importe quelle autre voie ferrée dans le monde. L'existence du chemin de fer a été un facteur clé dans la sélection de Panama comme lieu du canal.

Adolphe Godin de Lepinay,ingénieur Français Polytechnicien, diplômé des Ponts et Chaussées, qui avaient a son actif les chemins de fer, d'Algérie, de Grèce, du Mexique, fut chargé par Napoléon III, de faire un projet de canal ; il conçut les plans d' un canal à écluses avec un lac artificiel pour que les bateaux puissent se croiser et pour réguler les crues du fleuve Chagres. Mais son projet pourtant génial ..resta un long temps sans suite ..

En mai 1879, le Français Ferdinand de Lesseps qui venait de mener à bien le percement du canal de Suez..... Et devant ce succès, jeta son dévolu, sur le Panama . Il racheta à Lucien Napoléon Bonaparte-Wyse, pour dix millions de francs , les droits d'une concession de 99

ans avec le gouvernement colombien pour l'exploitation du canal et annonce le lancement de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama,

Sans se rendre auparavant sur place, sans connaître les difficultés locales, sûr de lui ... après sa réussite a Suez , il établit les plans

d'un canal à niveau (sans écluse)!

Ferdinand de Lesseps met tout son poids dans la balance pour faire adopter son projet par le Congrès à Paris.

Pourtant Adolphe Godin de Lépinay ose prendre la parole. Cet ingénieur français, remet en cause le choix d'un canal à niveau, préférant celui à écluses. Il est sûr de lui, car il a fait une étude du tracé du canal. Il sait que le projet est faisable, et que celui de Lesseps est une solution irréalisable. D'abord le coût est bien plus élevé que le sien, ensuite il est un des seuls ingénieurs dans la salle à avoir déjà exécuté des travaux en Amérique tropicale, chiffrant à 50 000 hommes le nombre de pertes humaines potentielles, à cause du climat meurtrier et aux maladies endémiques de Panama. Il vota NON, Lesseps menaça de quitter le projet et fit pression sur les membres du congrès. Le canal sans écluse fut voté .

Mais le projet de Lesseps, est mal préparé, prenant mal en compte la dureté de la roche volcanique, les tremblements de terre récurrents dans la région, le climat tropical avec une forte saison de pluies, les maladies,

La faune (serpents, araignées venimeuses, fourmis carnivores, moustiques ..) insécurité banditisme, corruption politique, etc .. Cela faisait beaucoup de choses ...

Les travaux débutent en 1881 et rencontrent dès le début les difficultés annoncées : accidents de terrain, épidémies de malaria et de fièvre jaune, forte mortalité parmi le personnel.

Lesseps avait fait venir comme ouvriers des jeunes gaillards des îles Antillaises voisines . Mais ces beaux mâles, n'avaient pas leurs femmes .. Alors se développa un immense réseau de prostitution, où les gangs colombiens enlevaient les jeunes indiennes dans les villages des forêts . Conséquence, les tribus indiennes, plutôt jusqu'alors pacifiques, se soulevèrent contre ces nouveaux envahisseurs, ajoutant de nouveaux troubles à ceux existants déjà ..Et puis les maladies vénériennes, vinrent s'ajouter à la Malaria et à la fièvre jaune ..Les morts se comptaient par milliers ..(25 000 déjà !!) et cela entraînait aussi des désertions ..

(lire je vous conseille « La Fille de Panama » et « Tempête sur Panama » de Jean Michel Thibaux, deux romans faciles à lire ..).

Mais ce qui fut fatal survint en septembre 1882, lorsqu'un tremblement de terre secoua l'isthme et fit interrompre les travaux . Cet événement amena une baisse des actions à Paris. Lesseps changea alors son plan initial et adopta un projet comportant dix écluses permettant ainsi à l'ouvrage de s'adapter au relief de la région, et s'associa avec Gustave Eiffel, pour la réalisation des écluses.

Mais le chantier a pris du retard et Lesseps, ayant sous-estimé le budget en 1880, et après plus de 25 000 morts sur les chantiers, voit les titres de la Compagnie universelle de nouveau chuter en Bourse.

La Compagnie, voulu alors lever des fonds auprès des institutionnels, ce fut un échec.

Le Crédit Lyonnais et la Société Générale lancent alors une grande souscription à la fois d'obligations cotées en bourse et de billets de loterie .. Seul la moitié des bons sont vendus !

Les banques, au premier rang desquelles le Crédit lyonnais et la Société générale, décident de jeter l'éponge et cessent de soutenir



EXPOSÉ DE BRUNO VINÇONNEAU SUR LE PANAMA (SUITE)

le projet, entraînant la faillite de la Compagnie universelle en 1889.

La banqueroute de la compagnie intervient au moment même où, au Panama, les travaux avançaient enfin à un rythme soutenu.

Cette banqueroute est le plus grand scandale financier du XXe siècle en France.

Une nouvelle compagnie est créée en 1894 par le liquidateur judiciaire, sous le nom de Compagnie nouvelle du canal de Panama. Pour financer la compagnie, le liquidateur judiciaire se tourne vers ceux qui ont bénéficié financièrement de la Compagnie universelle, exigeant qu'ils investissent en échange de l'arrêt des poursuites judiciaires. Parmi eux, on trouve des banquiers, mais aussi Gustave Eiffel, Philippe et Maurice Bunau-Varilla.

Philippe Bunau-Varilla, qui a été directeur général du Canal en 1885-86, se refuse à abandonner le projet du canal de Panama. Il se tourne vers le gouvernement des États-Unis qui pense alors creuser son propre canal au Nicaragua. Avec l'aide de financiers américains de Wall Street, Bunau-Varilla réussit en 1901 à faire adopter par le Congrès des États-Unis la poursuite des travaux au Panama. S'ensuit alors, en pleine guerre civile colombienne, une saga politico-financière entre les États-Unis, la Colombie et le Panama.

Après plus de 3 ans de guerre, un groupe d'indépendantistes discrètement soutenus par les États-Unis qui amadouent les 500 soldats colombiens en garnison dans la province de Panama en leur payant six mois de solde, déclare son indépendance le 3 novembre 1903.

Quinze jours plus tard, Philippe Bunau-Varilla, alors ambassadeur du Panama à Washington, signe avec John Hay le traité Hay-Bunau-Varilla, qui consacre le rachat par les États-Unis de la Compagnie nouvelle pour 40 millions de dollars, et l'octroi pour 10 autres millions payés au Panama d'une concession à perpétuité sur le canal de Panama ainsi que le contrôle de la zone autour de celui-ci.

Les Américains, à l'inverse de Lesseps, veulent prendre toutes les garanties et éviter les erreurs des Français :

- 1) Après avoir pris le contrôle total de la région (exit la Colombie !),
- 2) les Américains veulent éradiquer les moustiques du Panama (entre temps avait été découvert que le vecteur de la malaria était le moustique) et pratiquent alors à grande échelle des fumigations de pyréthre et de sulfure. Le résultat est telque 100 ans après, il n'y a toujours pas de moustiques dans la zone du canal !

3) Il reprennent l'étude menée par Adolphe Godin de Lépinay, en 1879, l'ingénieur Français qui avait été écarté par Lesseps. Son idée, que l'on peut caractériser de brillante, était de créer un canal à écluse, mais surtout la création d'un lac artificiel. Celui-ci permettrait de contenir les crues de la rivière Chagrés lors des saisons de pluies. Le niveau de l'eau augmentant de 1 à 8 mètres. Il était donc nécessaire de régler ce problème pour pouvoir construire le canal. De plus la partie à creuser serait diminuée de 60%. En installant des écluses à chaque bout du lac artificiel, les bateaux pourraient traverser le canal.

4) Les travaux seront réalisés par l'armée Américaine, et les soldats viendront avec leurs familles, l'armée mettant à leur disposition de jolies villas.

5) Le matériel Français est en partie réutilisé et complété de pelleteuses à vapeur montées sur rails avec déchargeurs.

C'est ainsi que après 10 années supplémentaires de travaux, le canal est enfin inauguré le 15 août 1914.

Dès l'ouverture, le trafic du canal connaît une croissance exceptionnelle, et le développement de la région ira grandissant.

Mais ce canal, ne fit pas que des heureux ! La voie maritime par le Cap Horn, fut progressivement abandonnée, entraînant le déclin de Buenos Aires et de Valparaiso.

Pourtant, l'histoire oublie le rôle prédominant de la France dans cette réalisation, qui n'aurait jamais vu le jour sans le travail de deux Français :

Adolphe Godin de Lépinay, qui réalisa le plan qui fut finalement adopté. Mais il en eut jamais le bénéfice, étant décédé en 1898, dans ses



terres de Charente.

Philippe Bunau-Varilla, qui grâce à sa détermination, réussit à convaincre toutes les parties de faire le canal. Mais le Panama, ne lui fut pas reconnaissant !!

Car le traité Hay-Bunau-Varilla fut contesté dans les décennies suivantes par Le Panama qui désigna Philippe Bunau-Varilla comme traité à la nation Panaméenne ! Souhaitant reprendre le contrôle de la zone du canal, des négociations sont entamées dans les années 1970 entre le gouvernement américain et les autorités panaméennes. Le 7 septembre 1977, le président américain Jimmy Carter et le dirigeant panaméen Omar Torrijos signent le traité de Torrijos-Carter qui restitue au Panama le contrôle complet du canal le 31 décembre 1999.

Le canal est maintenant dirigé par l'Autorité du Canal de Panama.

Bruno Vinçonneau.

50 ANS DE TRANSPORT POUR CLAUDE TREMBLAYE

Notre ami Claude Tremblay travaille depuis bientôt 50 ans dans le transport, et il est venu nous parler le 8 avril dernier de son parcours professionnel, assez exceptionnel.

Parti de 1 camion en 1960, ses Entreprises comptent maintenant plus de 600 véhicules !.

Mais déjà bien avant, Claude conduisait le camion de l'épicerie familiale pour aider ses parents. (Livraison d'épicerie en campagne)

C'est en Avril 1960, au retour de son service en Algérie, qu'il achète son premier camion Citroën pour ramasser le lait en bidons tôt chaque matin et tard le soir.

Cependant comme il a la journée libre, entre la traite du matin et du soir, il dé-gare des wagons en gare le reste du temps.

Mais comme Claude, est un travailleur et ne compte pas son temps, il répond en plus à des demandes ponctuelles pour des déménagements de particuliers.. Et constate qu'il existe un réel marché dans le déménagement.

Son épouse Monique, l'assiste et gère avec efficacité les problèmes logistiques et comptables.

En 1964, pour répondre au Chantier des Sablons, il achète des camions benne de terrassement et embauche des chauffeurs.

En 1966, il développe avec son épouse, l'activité déménagement en achetant des camions et propose également des véhicules de transport en location avec chauffeurs.

L'activité grandit, avec de nombreux chauffeurs et il achète en 1967, un terrain de 2000 M2 en Zone Nord.

Il demande à ce que ses chauffeurs soient polyvalents, pour répondre à toutes demandes urgentes et variation de travail, il ouvre en 1971 un atelier « Emballage industriel en caisses bois ». Les chauffeurs travaillent à confectionner des caisses d'emballages, et peuvent répondre à un transport urgent.

En 1974, il remporte le contrat de livraison de bouteilles de Gaz « PRIMAGAZ ». Créant ainsi une nouvelle spécialité : l'activité de transport de matières dangereuses.

En 1975, naissance de TRANS MAINE avec Monique gérante.

Puis continue sa progression en achetant en 1980 un terrain de 4000 M2, rue Citroën pour construire garage et entrepôt.

1984, leur fils ainé Gilles rentre dans l'entreprise, suivi d'Hervé en 1986.

En 1996 création de la SA MULTITRANSPORTS, et l'année suivante construction de 6000 M2 rue Citroën et siège de l'entreprise.

En 2000 Claude prend sa retraite, suivi de Monique en 2007. Depuis Hervé dirige l'activité Multi Transport, logistique et emballages. Gilles l'activité Déménagements, garde-meubles.

Sous leurs impulsions, le groupe continue, malgré les difficultés spécifiques au transport de notre époque (concurrence étrangère, taxes Françaises, etc.) à se développer.

A l'heure actuelle le groupe compte 300 collaborateurs, plus de 600 cartes grises, offre plus de 30 000 M2 de stockage pour 35 Millions d'Euros de CA.

Le groupe exploite des plateformes à PARIS, RENNES, LYON et EPINAL, dans les métiers, du Transport, Location de camions avec ou sans chauffeur, Logistique, Emballage Industriel, Aménagement de véhicules utilitaires, Location de Box, Déménagements.

Claude et Monique ont su avec brio, en couple « Self Made Man/Woman », bâtir une belle et grande entreprise. Cela est dû à leurs seules qualités, dont au moins les quatre qui suivent :

- 1) Travail, 2) Intelligence pour saisir les opportunités qui se présentent à chaque époque,
- 3) savoir se diversifier, 4) Rigueur dans le travail.

Malgré cette « Success Stories », Claude et Monique n'ont pas pris la grosse tête, et restent comme ils sont : Sympathiques et surtout disponibles dès qu'il s'agit de « Servir ».

Bruno Vinçonneau.



Un peu d'humour

Prochain : Arrêt du bus où l'on descend

Oculiste : Médecin qui soigne les maladies occultes

Truite : femelle du cochon

Veuf : Mari d'une veuve

Air vicié : Air que l'on respire dans les maisons closes.

Chef Spirituel : Chef qui fait rire.

SOIRÉE MATISSE



Mercredi 29 avril , la salle de la Mendigotte était pleine et bruyante !

Mairé BODEREAU artiste née a Papeete est venu , accompagné de son mari ,

Nous parler de l'un de ses peintres préférés : MATISSE.

Nous avons également la chance d'accueillir Dominique FANAL et nos amis Bernward et Carola LOWENBERG.

Henri MATISSE est né en 1869 au CATEAU-CAMBRESIS .

A 20 ans à la suite d'une crise d'appendicite , il est contraint de rester alité pendant de longues semaines . Sa mère lui offre

une boîte de peinture. Il découvre alors le plaisir de peindre. C'est une révélation pour lui et s'inscrit rapidement à l'école des Beaux Arts à Paris.

Très vite MATISSE fut reconnu et il enchaina les expositions.

Attiré par la lumière de la Méditerranée il s'installe avec son épouse Amélie à COLLIOURE puis à VENCE et à NICE.

Il entreprend de nombreux voyages qui seront autant de sources d'inspiration : Algérie ,Italie, Allemagne , Maroc , Russie , Espagne , Etats Unis et Tahiti où il y restera 3 mois.

A Papeete , il prend surtout des photos (noir et blanc à l'époque) et peint peu. Il n'y trouve pas l'inspiration et s'ennuie ??? ce qui est plutôt surprenant !!

Matisse n'est pas que peintre , il dessine et sculpte .

Ce n'est bien plus tard , en 1941 , qu'il change de technique en utilisant principalement des étoffes qu'il a ramené de Tahiti , pour réaliser des Gouaches découpées.

Henri Matisse meurt en 1954 à NICE où il est enterré.

Mairé BODEREAU tout au long de son exposé , nous a passé un diaporama de ses principales œuvres et des photos prises par MATISSE à TAHITI.

Et Mairé termina par une belle chanson de son pays qui a ravi toute l'assistance !

Bruno Vinçonneau.

PORTAIT DE NOTRE FUTUR PRÉSIDENT : THOMAS LAMBERT

Comme cela se fait dans d'autres clubs , le comité de rédaction , à choisi , a bientôt un mois de la passation , de vous présenter votre nouveau Président élu

Thomas est né le 23/07/70 à Epernay. Il a épousé Ysabelle depuis juillet 96 ; ils ont 4 enfants entre 16 et 5 ans : Thibault, Grégoire, Faustine Marie et Baudouin.

Ils habitent au Mans depuis juillet 2007.

Ainé de 4 frères, Thomas vit ses 15 premières années en Afrique centrale, où son père dirige des entreprises de production et de commercialisation de cigarettes, pour le groupe Job puis Bolloré.

A cette époque l'Afrique francophone est encore largement supportée par la France, c'est l'ère de l'empereur Bokassa, des planteurs de café, des missionnaires arrivés au lendemain de la guerre de 39-45. C'est aussi l'occasion de vivre les dimanches au bord du fleuve et les safaris en réserve d'animaux comme on les voit dans les films de nos jours.

Rentré en pension pour ses années de lycée à Vannes, il passe Noël et Pâques en famille en Afrique, puis l'été dans le golfe du Morbihan et la baie de Quiberon. Il fait beaucoup de bateau, aux beaux jours, sur un Muscadet puis sur un Estuaire Sport, tous deux des bateaux habitables en bois. La préparation du printemps est déjà une évasion !

Thomas poursuit des études qui le mènent dans une école d'informatique, l'Epita, dont il sort diplômé en 95.

Service militaire à Brest, premier job à TamTam (les boîtiers d'échanges de messages), filiale de la Générale des Eaux en 96, puis le second en 98 chez un constructeur de centraux

téléphoniques pour les centres d'appels, Lucent Technologies-Avaya.

En 2001 Thomas crée une entreprise de services en télécommunications, puis une deuxième succède en 2009, qu'il dirige à ce jour. Il s'agit principalement de services de délégation de personnel en ingénierie des systèmes et en maîtrise d'œuvre et d'ouvrage, plus une activité de centre d'appels.

Il envisage à terme une diversification dans les métiers de la transformation du bois.

Ysabelle, son épouse, est présidente de l'association Blanche de Castille, qui a ouvert il y a deux ans une école hors contrat. Elle accueille 25 enfants cette année, de la Grande Section au CM2. L'année prochaine un collège sera ouvert, avec une classe de 6^{ème}. Mère au foyer, elle est très investie dans la broderie et la cuisine.

En marge de ces activités, Thomas et Ysabelle organisent des pèlerinages, sont au bureau des Associations Familiales Catholiques du Mans.

Fils et gendre de rotarien, Thomas est entré au RC Versailles Parc en 2003, après avoir gagné le prix de « la jeune entreprise » remis par ce même club. A Bérengère, c'est Guy Bonnans qui l'a accueilli.

Avec de tels antécédents, nous sommes certain que l'année Rotarienne de Thomas sera une GRANDE ANNEE !.

Bruno Vinçonneau.



MARCHER POUR SERVIR

Ci-joint, le programme de «MARCHER pour SERVIR» pour la fin de l'année...et la rentrée

Lundi 1 Juin : Rendez vous à l'église de SOUILLE à 14 h 30 pour une randonnée d'environ 8 Km: « Le panorama du Haut Eclair»

Mercredi 2 Septembre : nos amis Françoise et Gérard Millerioux ayant accepté de nous recevoir dans leur ferme, nous vous proposerons une promenade du côté de Sainte Sabine sur Longève. Nous sommes entrain d'organiser cette sortie et vous donnerons plus de détails ultérieurement.

Jean Louis et Anne-Marie FOURQUET, Chantal BONNANS.

APERITIFS D'ETE

A l'approche des beaux jours, pensons à préparer les traditionnels

APERITIFS D'ETE DE BERENGERE.

Et faites savoir à Thomas LAMBERT, vos disponibilités pour cet été ?

A NOTER DANS VOS AGENDAS

Samedi 6 Juin , Parc des Expositions :
Conférence de DANIEL POISSENOT
« MES VIES EN 24 HEURES »

Mercredi 10 Juin à la Cathédrale :
Christophe LE SOURT et Beatrice ALLIOU
« Le Plus vieux vitrail de la Cathédrale »

24 Juin 2015 , château d' Eporcé :
Diner de Passation

Anniversaires

MAI

13 mai Carole LECOMTE
17 mai Jean-Marc LAFFAY
17 mai Chieng-Sia LY
29 mai Marie-Liesse BRIOIST

DEBUT JUIN

3 juin Annig DELHOMME
5 juin Micheline BELONCLE
9 juin Laurent PUJOL
11 juin Gérard HOUDOIN
11 juin Jean PERROUD
13 juin Gilles HERIVEAU
17 juin Bruno KEMPF
19 juin Catherine BEDOUET

PROGRAMME 2015 • ROTARY BÉRENGÈRE

Dates	Déjeuner	Dîner	Apéritif	Lieux	Thèmes/Conférences
13/05/2015		●		Mendigotte	Jean-Louis Durand : Les Manoirs de la Sarthe
20/05/2015	●			Concordia	Marie-Adélaïde Dumont « Actualités littéraires »
VENDREDI 29/05/2015				Théâtre des Quinconces des Jacobins	Action mixte : la bertoche
SAMEDI 06/06/2015		● mixte		Parc des Expos	Conférence Daniel Poissenot « Mes vies en 24 heures »
10/06/2015			● mixte	Cathédrale	Christophe Lesourt et Béatrice Alliou : Visite des vitraux de la cathédrale
17/06/2015	●			Concordia	« Bien préparer et vivre sa retraite »
24/06/2015		● mixte		La Quinte	Dîner de passation : Château d'Eporce - La Quinte

Merci de me faire parvenir vos textes pour paraître dans la prochaine lettre de Bérengère.
Chroniqueur : Bruno Vinconneau - La Mothe d'Olbeau - 72500 Châteay-du-Loir
06 63 12 22 66 - bruno.vinconneau@gmail.com