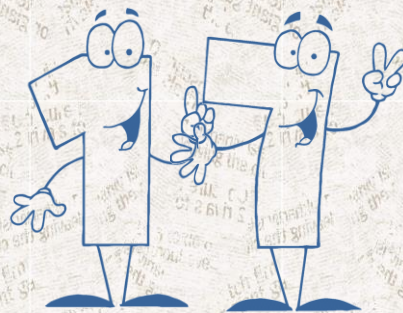


La Gazette de



n°



BI MESTRIEL

SEPTEMBRE - OCTOBRE 2023

Anniversaires

Christine Puygrenier 2 septembre

Jean-Michel Forillière 12 septembre

Jean-Pierre Guyard 15 septembre

Madame Moreau 19 septembre

Brigitte Buis 23 septembre

Jean-Louis Tiffereau 8 octobre

Madame Larrue 17 octobre

Jean-Paul Beauville 23 octobre

Thierry De Micheli 28 octobre

Composition du bureau



- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 6 : les Copains découvrent

Page 10 : les copains se détendent

83 Pétroliers Géants permettront à l'économie européenne

actuellement en construction l'abandon définitif du canal de Suez

par G. H. LEVÈQUE

BIEN avant la crise du canal un engouement s'était déjà emparé des armateurs de navires pétroliers pour le « fort tonnage », formule chère à Onassis. En effet, la rentabilité de ces navires est évidente et, au-dessus de 30.000 t. d. w. (1) elle permettrait de transporter le pétrole, sans l'aide du canal, par le « grand tour » sans en augmenter le prix.

A tout bien considérer, l'obstruction du canal a certes paralysé l'Europe mais ce malaise ne lui est-il pas salutaire? Pourquoi s'acharner à remettre en état un ouvrage qui sera toujours une mesure de pression de l'Orient sur l'Occident, un moyen de chantage?

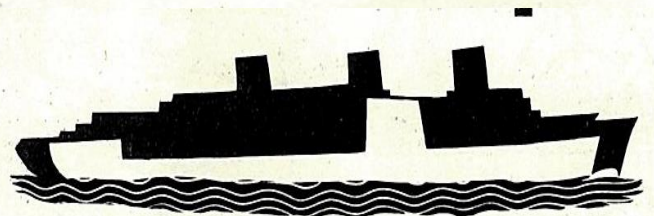
L'entretien du canal était une chose importante; sa modernisation (dragage, élargissement, voies de dérivation, etc.) pour recevoir des superpétroliers de plus de 40.000 tonnes demandait aussi d'immenses et coûteux travaux.

Sans parler du déblaiement qui se trouve encore freiné par divers attermoissements et exigences du gouvernement égyptien. Les firmes spécialisées (Em Switer de Copenhague, Smit de Rotterdam) et les équipages des bateaux de renflouement allemands « Energie » et « Ausdauer », habitués à des travaux ardu, minutieux, pénibles et souvent menés vingt heures sur vingt-quatre se demandent s'ils ne sont pas en vacances! Vacances coûteuses!

L'Égypte a toujours été obsédée par l'idée d'obstruer le canal. C'est un service à lui rendre que de le laisser ainsi; et c'est un plus grand service à rendre à l'Europe que de la libérer d'une liaison économique aussi vulnérable.

Nous pouvons considérer actuellement deux façons de voir les choses: avec ou sans le canal de Suez!

En supposant que Suez reste un canal mort, où en sont l'Europe et le monde entier de leur programme d'acheminement de pétrole, c'est-à-dire de navires pétroliers? Déjà, depuis le premier semestre 1955, on enregistre une forte hausse dans le tonnage de superpétroliers (port en lourd supérieur à 29.000 t.). A cette époque la flotte en service était de 70 unités représentant 2 millions 259.600 t. d. w. En juillet 1956, avant l'affaire de Suez, elle était de 103 unités avec 3.376.000 t. d. w.,



NORMANDIE comparé à

soit une augmentation de 50 % environ, prouvant ainsi les nécessités croissantes de la consommation. Sur 8 millions 500.000 t. d. w. de pétroliers commandés en 1956, 4 millions étaient destinés à des superpétroliers. De décembre 1955 à fin août 1956 les commandes, ou bateaux sur cales, se sont élevées de 8.071.000 t. d. w. à 11 millions 931.000 t. d. w. Cette augmentation atteindrait pour 1960 17.339.000 t. d. w. soit un accroissement annuel de 55 %.

Sur cet ensemble représentant 323 unités les superpétroliers (plus de 40.000 t. d. w.) sont au nombre de 84. D'après les pronostics, 12 unités de ce tonnage devaient être en exercice fin 1956 et 7 achevées en 1957.

Mais quelle est la situation des constructeurs de navires en ce qui concerne les pétroliers de 60.000 t. et 100.000 t. dont toute la presse parle? Ce problème n'est pas simple à résoudre, car il nécessite une transformation complète des cales existantes dans la majorité des chantiers surtout sur le continent européen. L'écartement et le déplacement des grues, l'augmentation de leur capacité de levage, l'élargissement des cales, créent un problème financier énorme si on prend comme exemple que le prix d'achat d'une nouvelle grue dépasse normalement cent millions de francs!

Mais que sont devenues, me direz-vous, les cales qui ont servi de berceaux à *Normandie* et au *Queen Elisabeth*? Elles existent toujours. Mais prenons l'exemple du *Queen Elisabeth* qui mesure 987 pieds de long et 119 pieds de large; comparons-le au plus grand pétrolier du monde à flot, *L'Universe Leader*: il fait 815 pieds de long mais 125 de large!

L'Universe Leader, qui est le premier pétrolier géant, vient d'entrer en service. Il fait 84.730 t. de port en lourd et a été construit au Japon par la « National Bulk carriers Inc. » pour une société du Groupe Ludwig. Son tirant d'eau est de 14 mètres. Donc le canal de Suez, même remis en état, lui est impraticable!

La vitesse de ce géant est de 14 nœuds et son prix est de 3 milliards de francs. Les constructeurs japonais

(1) t. d. w. = tonnes de port en lourd. C'est le poids total que le navire peut porter (marchandises, combustible, eau, approvisionnement, passagers, équipage). Il est égal à la différence entre le déplacement en charge et le déplacement léger. Déplacement et port en lourd s'expriment toujours en tonnes métriques de 1.000 kilos ou en tonnes anglaises de 1.016 kilos.

sont débordés de travail et ne peuvent plus prendre de commandes de superpétroliers pour des livraisons antérieures à 1960. Le prix de construction par tonne de port en lourd est de 215 dollars au Japon contre 275 à 300 aux U.S.A. (Ce prix tombe à 250 dollars pour les supertankers au-dessus de 40.000 t. d. w.)

La crise de Suez a fait commander à des armateurs grecs des pétroliers d'environ 10.000 t. d. w. et 10 unités de 65.000 t. d. w. à des chantiers suédois. Ils seront construits entre 1959 et 1962. Le prix unitaire de base serait d'environ 4 milliards de francs !

Mais l'appétit des chantiers japonais est inextinguible.

Fin juin 1956, sept chantiers japonais avaient en construction ou en commandes 93 pétroliers totalisant 2.955.000 t. d. w.

Les pétroliers prévus comprennent 13 superpétroliers de 32.600 t. d. w. et 2 de 46.000 t. d. w., les autres s'échelonnant à partir de 19.800 t. d. w.

Signalons qu'à l'heure actuelle un seul chantier japonais se trouve en mesure d'entreprendre immédiatement la construction de pétroliers de 65.000 t., c'est le chantier de Nagasaki, de la Mitsubishi Shipbuilding and Engineering, qui a d'ailleurs reçu trois commandes de 65.000 t. pour compte américain.

Mais revenons en Europe où, de toutes parts, on fait un effort pour l'agrandissement des cales de construction. Seuls les Anglais sont très réservés sur leurs projets. Toutefois, deux grands chantiers ont donné des indications sur leurs possibilités de construire des pétroliers géants. Lors d'un lancement, M. J. W. Elliott, président de Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd, a déclaré que les installations du chantier lui permettaient de construire des pétroliers de 65.000 t. d. w. et que la construction de pétroliers de plus fort tonnage y est envisagée.

Dans les trois derniers mois, cinq chantiers suédois ont marqué l'intention d'allonger leurs cales et même une société se propose d'établir un nouveau chantier. Deux des chantiers, au moins, ont l'intention de s'adapter à la construction de pétroliers de 100.000 tonnes. Un chantier moyen a fait connaître qu'il allongerait ses cales pour y recevoir des pétroliers de 80.000 tonnes. Quant aux chantiers allemands et hollandais, il ne fait aucun doute qu'ils suivront le rythme.

Les différents chantiers de France sont déjà très bien équipés.

A Saint-Nazaire, Penhoet a livré le *G. S. Guetty*, de 51.850 t. d. w. pour un armement de San Francisco et a eu commande, ainsi que les Chantiers de France à Dunkerque, de pétroliers de 65.000 t. d. w.

Le nouveau programme de construction de la British Petroleum Company comporte des pétroliers de 60.000 t. d. w. Ce programme avait été annoncé il y a un an ; les commandes portent sur environ 52 milliards et concernent 23 navires (17 dans les chantiers britan-

niques et 6 en Italie). Une des particularités de ce programme est qu'aucun des pétroliers commandés n'est inférieur à 32.000 t. d. w. et qu'au moins 6 atteignent 42.000 t. d. w.

On pense que le programme de l'an passé sera réalisé d'ici 1959-1960 et que l'importance de celui qui suivra sera annoncée d'ici peu.

C'est la crise du canal de Suez qui a incité la British Company à faire construire des pétroliers de 60.000 t. d. w., car, en effet seuls les pétroliers de plus de 45.000 t. d. w. pourront transporter du pétrole depuis le Golfe persique jusqu'en Europe, par le Cap de Bonne-Espérance, à un prix de revient équivalent à celui des pétroliers de moindre tonnage utilisant le canal de Suez.

Cette course au gigantisme se heurte aussi, pour le moment, à la pénurie de tôles fortes en acier Martin.

Mais si la technique de construction de tels navires évolue rapidement, plus lente est la transformation des ports et chenaux pouvant les recevoir.

Un exemple amusant remonte au début de 1954, lorsque le *Tina Onassis*, de 45.000 tonnes, alors affrété par l'Anglo Saxon Petroleum dut passer Suez à son retour du Golfe Persique, son tirant d'eau de 11 m 50 ne lui permettait pas d'aborder le canal en pleine charge et il dut diminuer son chargement ! Mais la grande majorité des pétroliers construits à ce jour est inférieure à 32.000 tonnes et constituée par des bâtiments modernes (voir notre numéro d'avril 1956) dont l'existence peut facilement durer encore une quinzaine d'années. Ces bateaux ne sont rentables qu'en passant par Suez. Le "grand tour" obligerait les armateurs à augmenter le prix du fret. C'est une des causes majeures qui nous incite à conserver et à restaurer le canal.

L'agrandissement des ports a été depuis la guerre nettement amélioré. En France, Le Havre peut recevoir des pétroliers de 65.000 tonnes et annonce qu'en 1960 les géants de 140.000 tonnes pourront venir s'y vider. A Port-de-Bouc (Lavera) où le *Spyrios Narchos* de 37 pieds 9 de tirant d'eau est déjà allé, la passe sera approfondie à 44 pieds, permettant à des pétroliers de 80.000 tonnes de la franchir dès 1960.

LES ANGLAIS VEULENT CONSTRUIRE LE PLUS GRAND PORT PÉTROLIER DU MONDE

Quant au Sea Line de Frontignan, unique en Europe, il permet à n'importe quel navire des opérations de pompage par fonds de 15 mètres. Mais une "bombe" a stimulé l'effort des ports pétroliers français. C'est l'annonce de la création, à Milford Haven, en Angleterre, d'un port pétrolier LE PLUS GRAND DU MONDE.

Milford Haven est un petit port de pêche et de cabotage, de 12.000 habitants. Il est situé dans le Pembroke, pays de Galle, au large de la Manche de Bristol et du canal Saint-Georges. La baie de 16 kilomètres de Milford Haven a une profondeur qui varie de 27 à 34 mètres. Les navires y sont à l'abri par tous les temps et son accès est clair de tout danger.

Des plans ont été établis par l'industrie pétrolière et les autorités portuaires, soumis directement à Sir Anthony Eden et transmis par lui à M. Harold Watkinson, Ministre des Transports. Ces plans comportent l'équipement portuaire approprié et la transformation de la localité en centre de distribution de pétrole pour l'Europe entière.

Le montant des travaux s'élèvera à 13 ou 15 millions de livres et ils seront exécutés en trois ans. Le port comprendrait 4 mouillages pour pétroliers de 100.000 t., deux bassins de radoub et une jetée. Ce qui dénote le

caractère sérieux du projet, c'est que la B. P. projette déjà de créer un autre port à côté de Milford Haven et que Sir Léonard Sinclair, président-directeur général de l'Esso Petroleum Company, a annoncé le projet de création, au prix de 20 millions de livres, d'une raffinerie à Milford Haven. Cette raffinerie aura une capacité de 5 millions de tonnes par an et pourra recevoir des pétroliers géants.

Il serait d'autre part question de relier le port de Milford à la raffinerie Liandarex, près de Swansea, par un pipe-line de 100 kilomètres. La distribution en Europe se ferait par des navires-citernes de 20.000 tonnes et par des pipe-lines passant sous la Manche et la mer du Nord.

On comprend que de tels projets sont une menace pour l'avenir des ports pétroliers français.

Il est cependant stupéfiant de constater que l'affaire de Suez a levé le voile sur le « monde pétrolier » dont « M. Tout-le-Monde » ignore les rouages véritables.

Du romantisme du prospecteur à la magie des raffineries en passant par les chantiers de construction navale où s'ébauchent les géants des mers, aux passerelles de navigation ou sur les compas giroscopiques, sur les radars, les yeux des marins s'écarquillent pour ravitailler le monde à 14 nœuds de moyenne, nous découvrons une puissance qui grandit et qui n'a pas apparemment de limite. Les bateaux, pour ne parler que du sujet de cet article, sont passés de 18.000 tonnes à 25.000 tonnes, puis à 30.000, puis à 40.000 tonnes. Nous sommes en route sur 65.000 et sur 100.000 tonnes (commande passée récemment au U. S. A. par l'Olympique Maritime (Onassis).

De la machine à vapeur utilisant le charbon pour la chauffe, tous les constructeurs ont évolué vers le moteur Diesel et demain...? Voici ce qu'annonce le *Norwegian Shipping News* du 10 octobre 1956 :

« Suivant une déclaration de M. Igor Semenov, Ministre des Pêches, le Gouvernement russe envisagerait de construire, dans un délai de trois ans, pour la pêche à la baleine, un bâtiment-usine de 50.000 tonnes à propulsion atomique. »

SAVIEZ-VOUS QUE...

— Le Chambord, mis debout, représente environ 3 fois la hauteur des tours de Notre-Dame (203, 65 mètres).

— Il est plus large qu'une autoroute (26, 25 mètres).

— Sur sa surface, on pourrait installer un terrain de football ou 5 courts de tennis.

— En pleine charge, la partie immergée est aussi haute qu'un immeuble de 4 étages (10, 83 mètres).

— S'il transportait de l'essence, sa cargaison suffirait à faire deux fois le plein de la totalité des 4 CV construites par les Usines Renault et permettrait alors de faire environ 18 fois le tour de la terre.

— Il effectue le voyage à la vitesse moyenne d'un vélo-solex (environ 30 km/h). Notons que le Liberté marche à une moyenne de 50 km/h.

— Son équipage se compose de 47 hommes :

1 commandant — 4 officiers de pont — 1 chef mécanicien — 6 officiers mécaniciens — 14 maîtres et matelots de pont — 14 maîtres et matelots de machine — 7 personnes de cuisine (1 maître d'hôtel, 1 aide, 1 boulanger, 1 cuisinier, 3 garçons).

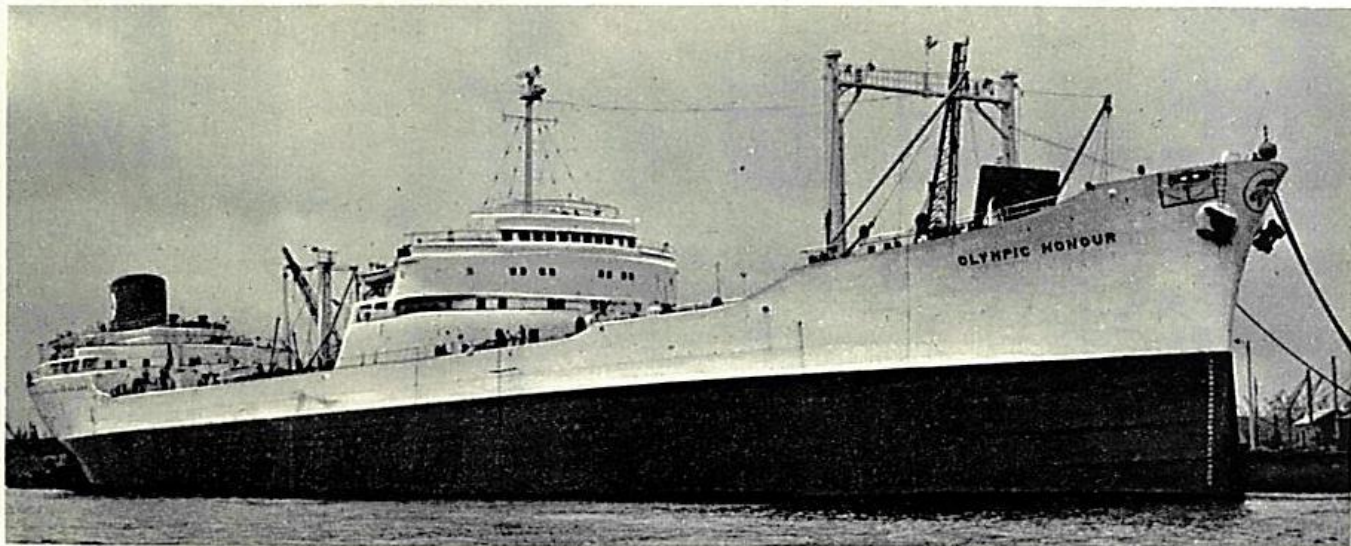
— L'équipage peut descendre à terre 4 jours pour 27 jours en mer, en passant par Suez. En passant par Le Cap, 4 jours à terre pour 56 jours en mer.

— 2 hommes n'auraient pas assez de toute leur vie pour compter les pièces de 1 franc qui représentent son coût (2 milliards, 250 millions environ).

— Il consomme environ 90 tonnes de fuel par jour ; soit 5.200 tonnes pour faire le voyage Dunkerque-Koweït par Le Cap, aller et retour.

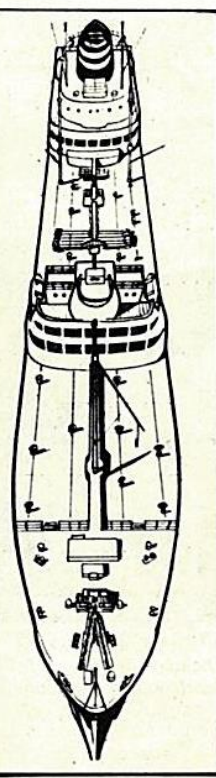
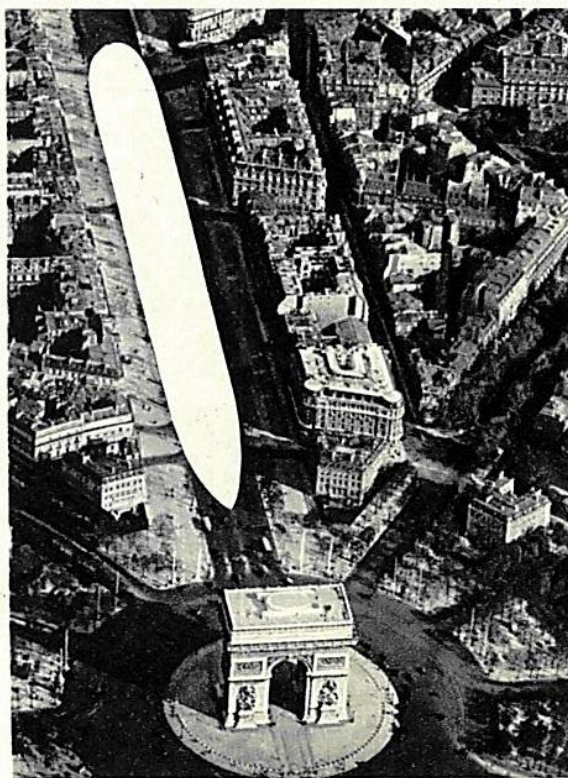
Pour un voyage par Le Cap, aller et retour, il embarque, compte tenu de la réserve des vivres :

2.500 kg de viande — 3.900 kg de légumes frais — 1.700 kg de poisson — 800 kg de fruits — 180 douzaines d'œufs — 230 kg de sucre — 75 kg de café — 5.000 litres de vin rouge — 1.500 kg de farine.

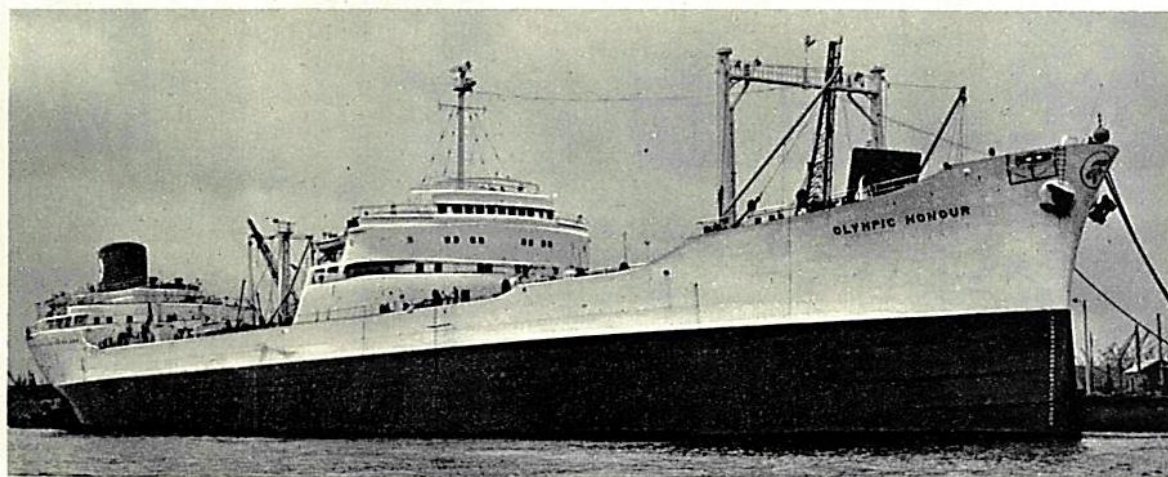


Sur cette photo de L'OLYMPIC-HONOUR de l'armement Onassis, on voit nettement l'importance de son tirant d'eau équivalant à la hauteur d'une maison de 4 étages. L'OLYMPIC-HONOUR a été construit par les chantiers de France à Dunkerque. Son port en lourd est de 31.600 t. d. w. Sa largeur de 663 pieds ; sa puissance de 13.700 ch. lui permet une vitesse de 16 nœuds. Son hélice pèse 23.500 kgs. Ses pompes lui assurent 2.750 tonnes heure.

Installé dans l'avenue des Champs-Élysées, le CHEVERNY (33.000 tonnes) couvrirait la largeur de la chaussée et de la poupe à la proue s'étendrait de l'avenue George-V à la place de l'Étoile.



LE CHAMBORD, de la Société Française des Pétroles B. P. — Longueur 203 m. 39 — Tirant d'eau en charge 10 m. 75 — Largeur 26 m. 25 — Port en lourd 33.000 t. d. w. — Volume des citernes 42.300 m³. — Moteur Turbo réducteur type Pearsons à double réduction construit par Penhoët, puissance 13.935 CV à 105 t.-m. — Vitesse 16 nœuds 4. — Les éléments du fond préfabriqués de ce pétrolier atteignaient 60 tonnes. Son pompage est assuré par 3 turbo-pompes d'une capacité de 13.000 m³ heure.



Sur cette photo de L'OLYMPIC-HONOUR de l'armement Onassis, on voit nettement l'importance de son tirant d'eau équivalant à la hauteur d'une maison de 4 étages. L'OLYMPIC-HONOUR a été construit par les chantiers de France à Dunkerque. Son port en lourd est de 31.600 t. d. w. Sa largeur de 663 pieds; sa puissance de 13.700 ch. lui permet une vitesse de 16 nœuds. Son hélice pèse 23.500 kgs. Ses pompes lui assurent 2.750 tonnes heure.

Les Copains découvrent

Les dictons de Septembre jour par jour

01 : A la Saint Leu l'ail à la terre.

A la Saint Loup la lampe au clou.

Pluie de Saint Gilles détruit les glands.

Les vents de Saint Gilles repassent en fortes bises bien souvent.

S'il fait beau à la Saint-Gilles cela durera jusqu'à la Saint-Michel.

02 : En septembre, le fainéant peut s'aller pendre.

03 : A la Saint Grégoire tailler sa vigne c'est de l'or.

Pluie de Saint Grégoire, autant de vin en plus à boire.

04 : Septembre se nomme le mai de l'automne.

05 : Chenille pas sortie, mets-toi à l'abri.

06 : A la Saint Onésiphore, la sève s'endort.

07 : A la Sainte Reine, sèmes tes graines.

Au sept septembre sème ton blé car ce jour vaut du fumier.

08 : Le temps de la Nativité de Notre-Dame dure tout un mois sans variété.

A la Bonne Dame de septembre, tout fruit est bon à prendre.

09 : Qu'en septembre il tonne, la vendange est bonne.

10 : A la Sainte Inès travaille sans cesse.

11 : En septembre si trois jours il tonne, c'est un nouveau bail pour l'automne.

12 : Septembre en sa tournure de mars suivant fait la figure.

13 : A Saint Aimé point de moutons affamés.

14 : A la Sainte Croix, cueille tes pommes et gaule tes noix.

15 : A la Saint Roland tourne le vent.

Saint Roland aux champs, Saint Tanguy à l'écurie.

16 : Orages de septembre, neiges de décembre.

17 : Le jour de la Saint Lambert qui quitte sa place la perd.

La pluie du jour de la Saint Lambert, il y en a pour neuf jours.

Soleil de Saint Renaud, printemps sans eau.

18 : Froid de Sainte Nadège annonce pour bientôt la neige.

**19 : A la Saint Janvier, les chrysanthèmes repoussent du pied.
Qui sème à la Saint Janvier de l'an récolte le premier.**

20 : Gelée blanche de Saint Eustache, grossit le raisin qui tache.

**21 : Quand vient Saint Matthieu, le pinson fait ses adieux.
Quand vient la Saint Matthieu, l'été adieu.
Si Matthieu pleure au lieu de rire, le vin en vinaigre vire.**

22 : Semis de Saint Maurice, récoltes à ton caprice.

23 : A la Saint Lin récolte ton lin.

24 : A la Saint Gérard les noix sont mûres pour toi et pour moi.

25 : A la Saint Firmin, les blés battent au vent.

26 : Servez Saint Côme et Saint Damien, vous vous porterez toujours bien.

27 : Saint Vincent de Paul trouble met du vin dans la gourde.

28 : Fortes chaleurs en septembre, à pluies d'octobre il faut s'attendre.

**29 : De Saint Michel à la Toussaint, laboure grand train.
Pluie de Saint Michel sans orage, d'un clément hiver est le présage.
Pour la Saint Michel, goûte le miel.
Quand l'hirondelle voit la Saint Michel, l'hiver ne vient qu'à la Noël.**

**30 : A la Saint Jérôme, hoche les pommes.
Saint Jérôme venu, sors ta charrue.**

Les dictons d' Octobre jour par jour

01 : Octobre en bruine, hiver en ruine.

02 : De la Saint Léger à la Toussaint, la boue va bon train.
Qui sème à la Saint Léger aura du blé léger.

03 : Si octobre est trop chaud, en février la neige au carreau.

04 : A la Saint François vient le premier froid.
A la Saint François si tu bâtis, sois prudent pour tes assises.

05 : A la Saint Placide, le verger est vide.
Quand il arrive la Saint Fleur, pour aller au verger, c'est plus l'heure.

06 : A la Saint Bruno, les feuilles tombent dans le bois.
A la Saint Bruno semé noir sera le blé.
Quand on sème à la Saint Bruno, la rouille s'y mettra bientôt.

07 : A la Saint Serge, la charrue en terre pour niveler les taupinières.

08 : En octobre, qui ne fume rien ne récolte rien.

09 : A la Saint Denis, bonne "sèmerie".
A la Saint Denis, ramasse tes fruits.
S'il pleut à la Saint Denis, la rivière sort neuf fois de son lit.

10 : Temps sec à la Saint Ghislain, annonce un hiver d'eau plein.

11 : A la Saint Firmin l'hiver est en chemin.

12 : Saint Wilfrid ensoleillé, deux jours plus tard emmitouflé.

13 : L'été de la Saint Géraud ne dure que trois jours.
Pour Saint Géraud, les châtaignes font le chaud.

14 : Automne clair, hiver venteux.

15 : A la Saint Thérèse, souvent neige à son aise.
Souvent Sainte Thérèse nous apporte un petit été.

16 : Coupe le chou à la Saint Gall, en hiver c'est un régal.
Quand de Saint Gall arrive l'heure, la vache à l'étable demeure.

17 : Si octobre est chaud, février sera froid.

18 : A la Saint Luc la pluie du vallon fait de la neige sur le mont.
A la Saint Luc ne sème plus ou sème dru.
A la Saint Luc, tue les pourceaux et bondonne tes tonneaux.
Saint Luc jette le blé au sillon.

19 : A la Saint René, couvre ton nez.

20 : Quand octobre glacé fait vermine trépasser.

21 : A la Sainte Ursule le froid recule.

A la Sainte Ursule, le temps parfois est un petit printemps.

22 : A la Saint Vallier faut qu'il y est du bois au bûcher.

23 : A la Saint Jean d'automne, repiquez avant soleil levé.

A la Saint Séverin, chauffe tes reins.

24 : Souvent à la Saint Florentin l'hiver laisse son chemin.

25 : A la Saint Crépin, la mouche voit sa fin.

26 : A la Saint Amand sont mûrs les glands.

27 : A la Sainte Antoinette la neige s'apprête.

Gelée de Saint Emeline tue la vermine.

28 : A la Saint Simon, neige sur le tison.

Quand Simon et Jude n'apportent pas la pluie, elle n'arrive qu'à la Sainte Cécile (le 22 novembre).

Saint Simon et Saint Jude, l'hiver est arrivé.

29 : A la Saint Narcisse, épluché ton bâton de réglisse

Neige le jour de la Saint Narcisse, pour le blé est un bénéfice.

30 : Quand octobre prend sa fin, dans la cuve est le raisin.

31 : A la Saint Quentin, la chaleur a sa fin.

Les copains se détendent

Un ver vert va vers un verre
vert en verre à l'envers



Pas de chauve à Ajaccio !
Mais à Calvi si !!

Je dépense
donc je suis
Descartes de crédit

D'après une **étude** très
sérieuse, passer sous
une **échelle** porte
nettement **moins**
malheur que de passer
sous un **camion** !

**Hier, j'ai mangé du
saucisson au
chevreuil
Résultat:
aujourd'hui
j'ai des gaz à effet
de cerf !**

**– Ma femme et moi
avons été victimes
d'une intoxication à
l'eau minérale: nous
avons porté plainte
Contrex.**

**– Et comment le
Vittel ?**

**– Mal: elle est dans
un Salvétat. Elle n'a
pas été Hépar niée...**

**– Te laisse pas faire :
Badoit jusqu'au bout.**

**Quand tu racontes
une blague à un
huissier et qu'il ne rit
pas, c'est
certainement parce
qu'il ne l'a pas saisie...**

C'est donc ça un cabriolet coupé s'porc ?



**- Si deux chauves
complotent ensemble, est
ce qu'on peut dire qu'ils
sont de mèche ?**

- ...



**L'INVENTEUR DE LA MOTO
ÉTAIT PRÊTRE :
IL S'APPELAIT L'ABBÉ CANE...**



**Je vous présente DANETTE !!!
Il est super gentil, c'est la
crème des cerfs...**



**J'ai postulé pour travailler dans un
pressing, ils m'ont dit de repasser !**

**Ce coq s'appelait Pava
Il chantait très fort !**



**Oui c'est le fameux
Pava rôti !**