

# INSTITUT FRANÇAIS DU CAOUTCHOUC

AU CONSEIL SUPERIEUR  
de l'Institut français du caoutchouc (I.F.C.)  
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 juillet 1955)

Réunion du 5 juillet 1955

LE Conseil supérieur de l'Institut français du caoutchouc s'est réuni le 5 juillet 1955, dans les locaux de l'institut, 42, rue Scheffer.

Parmi les assistants, nous avons relevé les noms suivants ;

M. PHAM DUY KHIEM, ambassadeur, haut commissaire du Viêt-Nam en France.

MM. ALCAN, président directeur général de la S.A.F.I.C. Alcan.

De BEAUPRÉ, président de la Société « Caoumous ».

A. BERGOUGNAN, président directeur général des Éts Bergougnan.

R. BERGOUGNAN, Ets Bergougnan.

BIRLE, directeur de l'A.F.N.O.R.

BOUTRY, chef du Service Caoutchouc au ministère de l'industrie et du Commerce.

BOYER, président des Éts Kléber-Colombes.

BRACK, président du Syndicat général du Caoutchouc, représenté par M. BURIN, secrétaire général du syndicat.

CHAVANT, président de la Chambre syndicale du Pneumatique.

CONTEJAN, directeur général du Caoutchouc S.LT.

DEGLOS, directeur général de la Société Dunlop.

DELSAUX, directeur technique de la Société Electro-Câble.

Professeur DUPONT, directeur de l'École Normale Supérieure.

FABRE, secrétaire général de l'Union des planteurs de caoutchouc.

FARGEAS, directeur à la Société Electro-Câble.

FORIEN, directeur général de la Société routière Colas, représenté par M. BUGEON.

GEORGES et DARBOU, Société européenne des cuirs, peaux et latex.

GISCARD d'ESTAING, président de la Société financière pour la France et les pays d'outre-mer.

GUYOT, administrateur de la Société des plantations de Kratié.

Professeur HACKSPILL, membre de l'institut.

HADENGUE, président de la Société des plantations de Kratié.

HAMEL, directeur général de la Compagnie française des cultures d'Extrême-Orient et d'Afrique.

HAUMANT, Société des plantations des Terres-Rouges.

HENNUYER, Service caoutchouc, ministère de l'industrie et du Commerce.

HUVELIN, vice-président directeur général des Éts Kléber-Colombes.

Professeur JACQUE, professeur à l'École polytechnique.

DE KERDREL, directeur général adjoint de la Cie des caoutchoucs du Mékong.

LANGLOIS-BERTHELOT, président de l'Union des planteurs de caoutchouc.

OBERLI, Manufacture, de caoutchouc Michelin.

Edouard V. LYON, Cie des Caoutchoucs de Padang.

MARIN, sous-directeur général des Éts Kléber-Colombes.

MARTIN D'AIGUEPERSE, président-directeur général de la Société des spécialités mécaniques.

MARTINENGI, vice-recteur de la Société Pirelli, Milan.

Inspecteur général de la France d'outre-mer MONGUILLOT.  
MOUSSAT [MOUSSA], directeur des Affaires économiques et du Plan au ministère de la France d'outre-mer, représenté par M. Baudoin.  
NICO, vice-président du Syndicat national du Caoutchouc.  
NIERMANS, président directeur général de la Société Franterre.  
DU PASQUIER, directeur de l'École supérieure d'Agronomie tropicale.  
PENNEL, président du Syndicat national du Caoutchouc, représenté par M. Schoeller, délégué général du syndicat.  
PONCIN, Sté Dourlet, Lejeune et Poncin.  
HOSSIN, directeur de l'Agriculture, de l'Élevage et des Forêts au ministère de la France d'outre-mer, représenté par M. SAGOT.  
RUEFF, président de la Société indochinoise des plantations réunies de Mimot.  
SCHECK, secrétaire général de la Société Dunlop.  
STOKIS, directeur général de la Société française des pneus Englebert.  
SUPINO, directeur de l'Assogomma, Milan.  
THON DE LA CHAUME, administrateur délégué de la S.I.P.H.  
VIDAL DE CARCER, secrétaire général de l'institut espagnol du caoutchouc.

### Le discours du Président

Le président, M. Jean de Lauzières a prononcé, à cette occasion, une allocution où il a dit notamment :

« Messieurs,

Je déclare ouverte la 9<sup>e</sup> réunion du Conseil supérieur de l'institut français du Caoutchouc.

L'an dernier, nous vous avons réunis à Montlhéry pour vous montrer les moyens pratiques dont nous disposons pour vérifier dans le réel, avec l'objectivité qui caractérise les essais officiels contrôlés par l'Union technique de l'automobile, les qualités des mélanges caoutchouc naturel servant à la fabrication des pneumatiques.

Nous vous ferons connaître dans quelques instants d'intéressants résultats pratiques concernant la résistance à l'usure comparée de pneus de caoutchouc naturel et de pneus de caoutchouc synthétique ; ils prouvent suivant, les cas, l'égalité au moins, ou la supériorité du naturel.

Il faut constater cependant, avec admiration d'ailleurs, que le synthétique progresse d'une manière vertigineuse chaque année.

Les manufacturiers du caoutchouc d'abord, l'utilisateur ensuite, doivent être les bénéficiaires de cette course au progrès.

Nous entendons, sur le plan caoutchouc naturel, malgré les difficultés tenant à l'évolution de la situation politique en Extrême-Orient, non seulement ne pas l'arrêter, mais l'amplifier et ce, au seul échelon susceptible de permettre un véritable travail de grande ampleur comparable à celui fait en faveur du synthétique, c'est-à-dire dans le cadre de notre organisation internationale. International Rubber Research Board — International Rubber Development Committee (I.R.R.B./I.R.D.C.).

Quel est aujourd'hui le bilan de la situation caoutchouc naturel-caoutchouc synthétique, du point de vue des qualités respectives ?

Le pneumatique affirme sa préférence pour le caoutchouc naturel :

— sur le plan du moindre échauffement interne, réduisant autant que se peut le risque d'éclatement :

— et sur le plan de l'usure. La chambre à air, au contraire, est au mieux, fabriquée en synthétique, le « butta ». Mais, le pneu sans chambre laisse-t-il une même chance au butta ?

Certaines fabrications particulières, telles celles demandant une bonne inflammabilité, une bonne résistance aux solvants, s'accommodent certainement mieux de différents caoutchoucs synthétiques.

Dans la plupart des autres fabrications, ce sont des questions de facilités d'approvisionnement, de spécifications, de régularité des qualités intrinsèques de la matière première, de présentation et de prix, qui déterminent le choix des industriels.

Mais il conviendrait que les industriels français puissent ne disposer que du meilleur caoutchouc synthétique et du meilleur caoutchouc naturel.

— Il nous semble ainsi nécessaire que soient mises en place de petites unités permettant la fabrication de caoutchoucs synthétiques à usages spéciaux lorsqu'ils sont indiscutablement supérieurs au caoutchouc naturel et si la production à échelle de la consommation possible de ces caoutchoucs est d'un prix de revient « compétitif », mais les accords techniques utiles devront être passés pour pouvoir disposer, aujourd'hui et dans l'avenir, des plus récentes progressions techniques.

\*  
\*      \*

M. Hublin, chef du département des Recherches, attire ensuite tout spécialement l'attention sur trois points de grand intérêt :

1° RÉSISTANCE À L'USURE COMPARÉE DU CAOUTCHOUC NATUREL ET DU CAOUTCHOUC SYNTHÉTIQUE.

Quelles sont les conséquences pratiques de ces travaux qui ont permis d'établir solidement la relation « abrasion-température » ? Elles sont, à notre avis, considérables. Si nous examinons les statistiques d'intensité de trafic en fonction de la situation géographique et des températures moyennes, nous constatons que plus des trois quarts des automobiles du monde roulent dans des conditions moyennes où la supériorité du naturel est bien affirmée. Font exception certains États du Sud des U.S.A., l'Afrique en presque totalité, le Proche-Orient, les pays tropicaux d'Asie et d'Amérique du Sud, une partie de l'Australie. Assez paradoxalement, c'est dans les régions du globe productrices de caoutchouc naturel qu'on a un avantage mesurable à rouler sur du synthétique, et c'est dans la zone industrialisée, riche en industrie chimique, que le naturel est réellement plus avantageux.

2° POSSIBILITÉ DE COLORATION DES PNEUMATIQUES FABRIQUÉS EN CAOUTCHOUC NATUREL.

Les travaux que nous avons poursuivis en cherchant à associer le caoutchouc naturel et des résines synthétiques visent à accroître les qualités mécaniques des mélanges, plus particulièrement, pour ce qui concerne les pneumatiques, leur résistance à l'usure. Ils nous ont conduit accessoirement à permettre la réalisation de pneus colorés, puisque ce procédé permet la suppression intégrale du noir de carbone normalement utilisé dans la fabrication des pneumatiques.

La solution proposée est très différente de celle actuellement lancée aux États-Unis, notamment par U. S. Rubber.

3° CAOUTCHOUC NATUREL ÉTENDU À L'HUILE.

On a beaucoup publié sur l'intérêt de l'extension du caoutchouc synthétique par l'huile. Nos collègues de la Rubber Stichting, faisant table rase de tous les préjugés, ont procédé à une longue série d'essais d'extension à l'huile du caoutchouc naturel.

Les conclusions ne laissent pas d'être assez surprenantes ; mais il est confirmé avec beaucoup de précision par nos récents essais sur route qu'avec un choix judicieux de l'huile d'extension et une quantité d'huile pouvant atteindre 25 à 30 % par rapport au

caoutchouc, la résistance relative à l'usure n'est pratiquement pas affectée et ceci aussi bien à température élevée qu'à base température.

\*  
\*       \*

De nombreuses interventions ont été faites au cours de cette réunion soulignant le grand intérêt des travaux poursuivis par l'institut français du caoutchouc dans le cadre de l'organisation internationale de recherche et de propagande en faveur du caoutchouc naturel.

\*  
\*       \*

Avant de lever la séance, le Président a tenu à souligner que les réalisations obtenues par l'Institut français du caoutchouc sont dues à l'activité de la direction et du personnel même de cet institut, mais aussi d'une part à la parfaite coopération internationale existant au sein de l'international Rubber Research and Development Board. qui permet à l'institut de disposer entièrement, au profit de l'économie française, de tous les résultats obtenus dans les autres instituts étrangers, groupés au sein de cette organisation et, d'autre part, à la parfaite liaison existant entre l'institut et les manufacturiers du caoutchouc qui ne manquent jamais d'apporter les plus grandes facilités pour les essais de réalisation semi-industrielle nécessaires.

---