

LE PELICAN

N° 50 automne 2009

Revue¹ de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²

Sommaire

EDITORIAL par Le Président, Philippe JOSSE.....	3
L'AVANT DERNIER BREVET	4
LE RAID DE BRUNEVAL par Paul COQUEREL	5
Devinette du Pélican	12
LES CYGNES SONT DE RETOUR par Christian COMPAIN	13
PERSEPOLIS par Hervé KERFANT.....	14
LES 675 MINUTES DU THEIER par Christian COMPAIN	18
POULO CONDOR, L'ILE DU BAGNE.....	19
L'AVENTURE SADEPOSE : Présentation par André MARCHAND.....	20
L'AVENTURE SADEPOSE: La vie du projet par Hervé KERFANT	22
POMME DE DISCORDE OU POMME DE CONCORDE?	34
Réponse de la devinette de la page 12	35
APPEL aux membres de l'AOP.....	36

¹ Créée en 1984

² Amicale de L'Offshore Pétrolier c/o ACERGY, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX



EDITORIAL par Le Président, Philippe JOSSE

MORALE ET SPIRITUALITE

Dans un article du Figaro du 8 octobre 2009, Luc FERRY explique qu'une des difficultés de compréhension de notre monde c'est le manque de spiritualité : « nos sociétés ne manquent pas de morale, mais de spiritualité.... »

Nous confondons souvent morale et spiritualité.... Les règles de la morale ne sont pas suffisantes, il faut les dépasser. Le bien, la relation à l'autre ne suffisent pas à l'équilibre de l'esprit de l'homme, la spiritualité est nécessaire.

Mais nous avons tendance à penser que spiritualité est synonyme de religion, car si il n'y a pas de religion sans spiritualité, il existe pourtant une spiritualité laïque qui, au-delà des règles que nous dicte la morale, nous amène à donner un sens à notre vie. Mais spiritualité laïque et spiritualité religieuse n'ont pas le même sens et n'ont pas les mêmes conséquences dans l'âme de l'homme ; elles s'opposent disent certains, mais aussi ne se complètent-elles pas ?....

Luc FERRY prend comme exemple de spiritualité laïque, le retour d'Ulysse après la guerre de Troie et son envoûtement par Calypso qui lui propose l'immortalité. « Ulysse la refuse, il résiste à la tentation, et la signification de ce refus est abyssale ... Le but de l'existence n'est pas de gagner le salut éternel, de parvenir à l'immortalité car une vie de mortel réussie est bien supérieure à une vie d'immortel ratée. La délocalisation, la vie loin de chez soi, hors de l'harmonie d'un lieu naturel, est aux yeux d'Ulysse pire que la mort ».

Il termine en disant : « ne faut-il pas en effet s'efforcer de vivre avec lucidité, en accord avec la condition humaine qui est celle des mortels, en harmonie avec les autres comme avec l'ordre du monde ? C'est là le cœur de toute sagesse laïque, de toute spiritualité philosophique qui ne passe ni par un dieu, ni par la foi ».

Nous sommes souvent (nous anciens), face à un monde que nous ne comprenons plus et qui, à nos yeux, explose, en faisant disparaître nos repères...

Mais nous, qui avons souvent été délocalisés dans notre carrière, nous aurions choisi, comme Ulysse, la terre natale pour reprendre racine, reconnaître que l'autre est différent mais aussi « bien » que nous, afin de faire « nôtre » la multiplicité des civilisations ... N'est-ce pas nous réconcilier avec ce monde ?

Et la religion ne propose-t-elle pas des réponses complémentaires à beaucoup de nos interrogations ? Quelle est la place de l'homme dans le monde ? Pourquoi la nature nous présente-t-elle de très beaux paysages ? Quelle est la destinée de l'homme dans l'univers (infiniment grand et infiniment petit) ? Quel est notre devenir ?

Luc FERRY ajoute « c'est bien de spiritualité que nous avons besoin, de philosophie plus que de stratégie et de pouvoir ».. Nous savons que ce qui est important, c'est le sens que nous avons donné et que nous donnons à notre vie, que cette « spiritualité » dont parle Luc FERRY soit laïque ou qu'elle soit religieuse. Chacun y construira son « accord » pour sa paix.

L'AVANT DERNIER BREVET

Il faut tout de même que le Pélican fasse connaître aux membres de l'A.O.P. les plus belles performances de ses membres les plus éminents. Voici donc quelques mots sur notre plus prolifique inventeur. Titulaire d'une dizaine de brevets touchant aux domaines les plus variés (*) Jean-Louis DESBORDES s'est consacré ces dernières années aux inventions profitables aux travaux publics.

Nous pouvons vous révéler l'idée qui l'a conduit à déposer son avant-dernier brevet. C'est extrêmement simple : considérons une entreprise qui construit une poutre en béton armé du modèle le plus banal, reposant sur un appui à chaque extrémité. On va construire un coffrage en bois dont les dimensions intérieures seront égales aux dimensions extérieures de la poutre. Puis on va disposer dans ce coffrage des fers à béton dont l'agencement sera conforme aux préconisations du projet. On remplira ensuite ce moule de béton liquide et on attendra un petit mois que la poutre ait acquis sa solidité définitive. Enfin on démolira le coffrage et on en jettera les débris au feu.

L'observation de Jean-Louis Desbordes est que le ferrailage de la poutre ne sert à rien pendant un mois, alors que le coffrage ne sert à rien après ce même mois. Pourquoi n'avons-nous pas un seul dispositif qui serve de coffrage pendant un mois et de ferrailage ensuite ? Voilà l'IDEE ! Voilà le brevet qui naît ! On réalisera un coffrage en tôle d'acier, on y coulera le béton, on attendra que cela durcisse et puis voilà, c'est tout...

Cela a l'air enfantin, eh bien non. Il est bien clair que le coffrage métallique devra supporter les efforts qui sont d'ordinaire encaissés par le ferrailage lorsque la poutre est en service et donc être calculé en conséquence. En deux mots, et pour les lecteurs qui ont quelques lueurs de résistance des matériaux, disons que le fond du coffrage devra supporter les efforts d'extension et les parois latérales les efforts tranchants ; le béton résistera, lui, aux efforts de compression de même que dans une poutre traditionnelle. Si vous voulez en savoir plus, allez consulter le brevet à l'Institut National de

la Propriété Industrielle, et si vous voulez l'utiliser, n'oubliez pas d'en payer quelques redevances à Jean-Louis Desbordes (10% de remise aux membres de l'A.O.P.)

Voilà pour l'avant dernier brevet. Mais quid du dernier brevet ? Eh bien il est en cours de gestation et la demande de délivrance sera déposée à l'automne 2009. Le Pélican a pu apprendre d'un informateur généralement bien renseigné que cette invention concernera un pont comportant une autoroute et une double voie ferrée dont les portées entre piles pourront atteindre 2500 mètres ! La vocation de ce type d'ouvrage est à l'évidence le franchissement de détroits maritimes, ce qui nous ramène à notre offshore familier. Mais de quels matériaux seront constituées les travées de ce pont géant ? Quels sont les calculs justificatifs de sa conception ? SECRET ABSOLU : La demande de brevet n'est pas encore déposée ; patientez environ deux ans, durée ordinaire pour obtenir sa délivrance et sa publication.

(*) Ainsi par exemple des lunettes permettant aux pratiquants du dos crawlé de voir le bord de la piscine pour ne pas s'y fracturer la tête.



LE RAID DE BRUNIVAL par Paul COQUEREL

L'auteur de cet article, se passionne pour les souvenirs de la deuxième guerre ; il a réuni une documentation minutieuse sur le raid de Bruneval, son village d'origine, et a bien voulu en offrir une présentation résumée au Pélican. Merci.

Dans la nuit du 27 au 28 février 1942, une compagnie de parachutistes britanniques prit d'assaut une station de radar allemande *Wûrzburg* sur la falaise de Bruneval, un petit hameau situé à une trentaine kilomètres au nord du Havre. Leur mission, s'emparer de certaines pièces essentielles et détruire le reste, avant de rembarquer sur la plage à bord de *landing craft* de la *Royal Marine*, en direction de l'Angleterre. Cette mission audacieuse se révélera majeure pour la suite de la seconde guerre mondiale, notamment dans la lutte acharnée que se livraient alors Britanniques et Allemands dans le repérage des escadrilles de bombardiers.

Pour vous rendre à Bruneval, sortez du Havre, direction Etretat et ses célèbres falaises de craie. Après une vingtaine de kilomètres, tournez sur votre gauche vers Saint-Jouin-Bruneval. Situé sur la haute falaise du pays de Caux, vous traversez le village de Saint-Jouin, passez devant une charmante église dont le chœur date du XIII^{ème} siècle pour vous diriger vers Bruneval, distant de trois kilomètres. Une route en lacets vous amène au creux d'un vallon très boisé au débouché duquel un calvaire vous indique que vous êtes à Bruneval. Continuez tout droit en direction de la plage, qui n'en est plus une ; à environ cinq-cents mètres sur votre droite, un sentier monte vers la falaise d'aval. Sous un panneau de sens interdit, une plaque émaillée : «Site André Haraux». Engagez-vous à pied sur ce petit chemin, vous longez sur votre gauche le «Clocheton», un édifice aux allures d'église, puis vous apercevez deux ailes de béton blanc, derrière lesquelles flotte l'Union Jack aux côtés du drapeau tricolore et des trois lions normands.

Au-delà, l'immense digue du terminal pétrolier d'Antifer répond toujours au défi muet de la guerre des six jours et des projets pharaoniques des trente glorieuses, et attend toujours les tankers de 500 000 tonnes. Les hautes falaises de craie blanche offrent un paysage monumental, minéral et âpre, contrastant avec les pelouses aérohalines au vert soutenu qui les surplombent. C'est le domaine des goélands argentés et bruns, des immenses goélands marins, des grands cormorans et des fulmars.

Mais revenons à ce curieux monument. Sur une plaque de bronze vert de gris, on lit que, dans la nuit du 27 au 28 février 1942, une compagnie de parachutistes britanniques fut larguée sur la falaise d'amont, afin de s'emparer des éléments vitaux d'un radar allemand. Une fois leur mission accomplie, ils embarquèrent à bord de péniches en direction de l'Angleterre. Cette première opération combinée fut un succès complet. Le texte est signé de Lord Louis Mountbatten, Comte de Birmanie, Commandant en Chef des Opérations Combinées. Le site de Bruneval fut en effet le théâtre d'un raid de commandos, dont les conséquences furent incalculables pour les alliés.

Au cours de l'hiver 1941-1942 les Britanniques sont clairement sur la défensive. Ils reculent en Asie : Hong Kong tombe en décembre, suivi de la Malaisie et de Singapour. Ils se replient en Méditerranée face à l'*Afrika Korps* de Rommel. S'ils ont remporté la bataille d'Angleterre face à la *Luftwaffe* (aviation allemande), ils ne peuvent espérer reprendre pied en Europe continentale que dans deux ans et demi. Aussi, les seules actions offensives envisagées par le haut-commandement sont des raids opérés par les escadrilles de bombardiers du *Bomber Command* sur l'Europe occupée et par les commandos des Opérations Combinées.

Dans ce contexte, le principal danger vient surtout de la *FLAK*, la défense anti-aérienne allemande, particulièrement efficace grâce au réseau de radars déployé de la Norvège à la côte basque. Les Britanniques s'inquiètent donc particulièrement des progrès allemands dans le domaine de la radio détection. A la fin de l'année 1941, ils ont établi une cartographie précise des stations radars allemandes en France et ont appris l'existence d'un nouveau matériel, le *Wûrzburg FuMg T/A* qui était capable de mesurer avec précision l'orientation géographique de l'objectif

défecté, l'altitude et la distance des avions jusqu'à 25 kilomètres. Ses relevés étaient transmis aux postes de direction de tir des unités anti-aériennes. Sa particularité est qu'il est le premier radar aussi mobile, autant miniaturisé, et orientable à par un système de rotation sur 2 axes. Ce type de radar était supposé responsable de nombreuses pertes dans les escadrilles britanniques.

Durant l'automne 1941, des photographies de reconnaissance aérienne, opérées par le *Flight-Lieutenant* Tony Hill, révèlent la présence d'une nouvelle station sur les falaises du Cap d'Antifer, à proximité du hameau de Bruneval. Plutôt que de détruire ce radar, les Britanniques envisagent de s'en emparer pour évaluer la technologie allemande, trouver un système de brouillage efficace et



Figure 1 : Photographie prise par le Flight-lieutenant Hill à l'automne 1941, de la villa Gosset dite "manoir de la Falaise", construite en 1929. A mi-chemin du bord de la falaise, on distingue nettement le radar Würzburg.

permettre aux chercheurs alliés de rattraper un important retard en matière de radiodétection. Les avions de reconnaissance montrent l'existence d'un accès à la plage à proximité de la station. Mais l'assaut est risqué. Les falaises sont hautes d'une centaine de mètres et la plage est protégée par des ouvrages défensifs contre une attaque venant de la mer.

Les Britanniques imaginent alors une opération à haut risque combinant la *Royal Air Force*, une compagnie de parachutistes et la *Royal Marine*. Lord Louis Mountbatten, approuve le raid dont le nom de code est "*Biting*" ("Coup de croc"). Elle devra se dérouler en février 1942. Sa préparation s'articule autour de deux axes :

Premier axe, il s'agit de recueillir le maximum de renseignements sur le site de Bruneval. De nouvelles reconnaissances à basse altitude sont effectuées, ce qui permet la création d'une maquette représentant le radar, la villa Gosset et la ferme de Theuville. Par ailleurs, le Réseau de résistance Confrérie-Notre-Dame, dirigé par le Gilbert Renault dit « Colonel Rémy », procure les renseignements que les photographies aériennes ne peuvent pas fournir : la plage n'est pas minée, les forces allemandes sont réparties sur plusieurs sites autour du radar, en tout environ cent-

quarante hommes. Cependant des renforts nombreux peuvent être acheminés du Havre ou de Fécamp dans les heures qui suivraient un assaut. Deux résistants de ce réseau seront particulièrement actifs, Charles Chauveau, dit « Charlemagne » un garagiste havrais, et Roger Dumont, dit « Pol », ex-capitaine de l'Armée de l'Air, qui sera fusillé au Mont-Valérien en 1943.

Si l'efficacité du raid dépend de l'absence de mauvaises surprises sur la zone, elle dépend aussi de l'entraînement des hommes. Ceci constitue le deuxième axe de préparation de la mission, qui est confiée à la Compagnie C du 2nd bataillon, appartenant à la 1^{ère} Division Aéroportée Britannique, commandée par le Major John Frost, un militaire de carrière qui a servi dans les célèbres *Cameronians*, les fusiliers des *Scottish Rifles*. La majorité des hommes de cette compagnie sont, comme leur chef, d'origine écossaise. A cette époque, les Britanniques ont encore très peu l'expérience des opérations aéroportées. En février 1941, le Haut-commandement britannique a organisé l'opération « *Colossus* », un raid de parachutistes contre un aqueduc à Tragino dans le sud de l'Italie, qui fut un demi-succès, car si l'aqueduc qui alimente les ports de Brindisi et de Tarente a bien été détruit, les trente-sept parachutistes ont été faits prisonniers par les Italiens.

Le radar *Würzburg* est positionné en haut d'une falaise d'une centaine de mètres de haut, qu'il est impossible d'escalader sans alerter les Allemands. Par ailleurs, le seul accès en venant de la mer est étroit et défendu par une position fortifiée et une mitrailleuse. L'attaquer de front serait suicidaire. La défense du radar lui-même est assurée par un réseau de barbelés, des mitrailleuses lourdes *Mg34* et une trentaine d'hommes. De plus, une compagnie allemande se trouve à peine à une demi-heure de route.

Les Anglais doivent donc frapper fort, vite et juste. Le *Major* Frost opte pour un largage en trois groupes. Chacun des groupes reçoit le nom d'un célèbre marin anglais : Nelson, Drake et Rodney.

Le groupe 1, Nelson, composé de 39 hommes, est commandé par le lieutenant Charteris; sa mission : protéger le groupe Drake et ouvrir le chemin vers la plage.

Le groupe 2, Drake, est commandé par le major Frost lui-même. Sa mission est de sécuriser la zone du radar et la villa (nom de code : « *Lone house* »), de protéger le raid d'éventuelles contre-attaques des Allemands cantonnés dans la ferme de Theuville (nom de code : « *rectangle* »), récupérer les pièces du *Würzburg* (nom de code : « *Henry* ») et détruire le reste du radar pour masquer le vol des éléments stratégiques. Il est divisé en trois sous-groupes : Hardy (Major Frost) doit s'emparer de la villa Gosset ; Drake (lieutenant Naumoff) prendra position entre la ferme de Theuville et la villa pour prévenir toute contre-attaque allemande; Jellicoe (lieutenant Young)



Figure 2 : Après le raid, le major John Frost, à droite, discute avec le lieutenant-colonel Goschen, chef d'état-major du 2e Bataillon

attaquera le radar et protégera les sapeurs du génie chargés de démonter les pièces essentielles. Le *flight sergeant* E.W.F. Cox, spécialiste en électromagnétique, supervisera le démontage. Une section de sapeurs du génie rejoindra également le groupe, ainsi qu'un mystérieux interprète.

Le groupe 3, Rodney, du lieutenant Thimoty a pour objectif de sécuriser la plage pour préparer le rembarquement vers la Grande Bretagne et de neutraliser les défenses allemandes, nom de code : « *beach fort* », « *redoubt* » et « *guard room* ».

Une fois leur mission accomplie, les parachutistes embarqueront dans six péniches d'assaut (*Landing Craft Assault*), sous la protection des hommes du

commando n° 12.

Les trente-deux officiers et soldats des *Royal Fusiliers* et des *South Wales Borderers* seront chargés de débarquer afin de couvrir le retrait des parachutistes. La flottille sera commandée par le *Commander* Cook, un Australien. Des vedettes rapides de la *14th Flotilla* récupéreront les

parachutistes au large et remorqueront les *LCA jusqu'à Portsmouth*, escortées par deux destroyers et des avions de chasse des Forces Navales Françaises Libres.

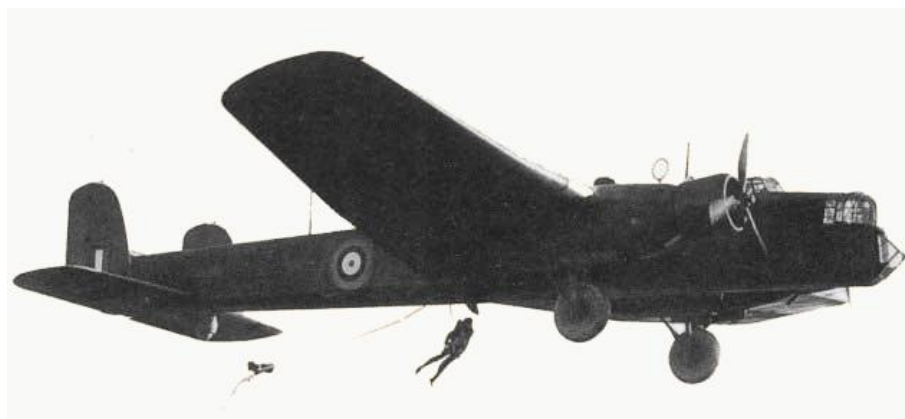


Figure 3 : Bombardier Armstrong-Withworth-Withley. Conçu en 1936, il est dépassé dès le début de la guerre et sera utilisé notamment pour les opérations aéroportées. On voit ici un para sautant du trou découpé dans le plancher de l'appareil

Officiellement, la compagnie C doit opérer une démonstration de saut devant la famille royale. Seuls les officiers sont dans le secret du raid. Les parachutistes s'entraînent à l'école de saut de Ringway pour obtenir leur brevet à l'issue des cinq sauts réglementaires à bord des "cercueils volants", des bombardiers Armstrong-Withley. Ils sont ensuite

expédiés au camp de Hardwick, une mer de boue flottant sur la plaine de Salisbury où ils s'entraînent à marcher, courir, grimper, sauter, ramper et à se servir de toutes les armes légères : revolver, couteau, pistolet-mitrailleur *Sten*... Puis, au début de mois de février, la compagnie C part pour Inveraray sur le Loch Fyne, en Ecosse, pour des manœuvres conjointes avec les hommes du Commando n°12 et la Royal Navy. Dès le 23 février, les parachutistes sont prêts à partir, les conteneurs d'explosif, de matériel radio et d'armes lourdes ont été envoyés sur l'aérodrome de Thrupton. Mais les conditions météo défavorables contraignent le haut-commandement à reporter l'opération à plusieurs reprises. Une accalmie est prévue pour la nuit du 27 au 28 février : marée haute et lune claire sur Bruneval.

A 22 heures, les douze bimoteurs Armstrong-Whitley du 51^{ème} escadron de bombardiers de la Royal Air Force décollent de Thrupton, sous le commandement du colonel Pickard. Emmittoufflés dans leurs sacs de couchage, les parachutistes somnolent, jouent aux cartes ou chantent pendant les deux heures qui les séparent des côtes françaises. Là, les avions sont accueillis par de vigoureux tirs de *flak*. Les dommages sont minimes, mais les actions d'évitement entraînent des largages approximatifs pour deux des appareils, dont celui piloté par le colonel Pickard, le commandant de l'escadrille. En conséquence, le lieutenant Charteris et ses hommes sauteront à plus de deux kilomètres de leur objectif, et seront contraints de courir à travers la campagne enneigée pour rejoindre les groupes 1 et 2.

L'opération Biting

A minuit, les groupes Drake et Nelson sont largués au dessus de la zone de saut prévue, entre les hameaux de Jumel, Theuille et Le Presbytère. En dix minutes les parachutistes récupèrent les conteneurs renfermant les explosifs et le matériel radio, et se regroupent sur le chemin qui mène à la ferme de Theuille.

Le Major Frost et ses quinze hommes attaquent la villa isolée, et sont accueillis par un tireur allemand isolé à l'étage, rapidement abattu. Pendant ce temps, le lieutenant Young s'empare du radar. Quelques rafales, une grenade, les six soldats de la *Luftwaffe* sont très vite mis hors de combat et l'un des opérateurs est fait prisonnier. Le sergent Cox peut alors démonter les pièces vitales du radar. Tandis que les balles sifflent autour de lui, les sapeurs du capitaine Vernon s'affairent avec des pieds de biche, plus efficaces que les tournevis. Mais les tirs ennemis venant de la ferme de Theuille s'intensifient, alors que des bruits de moteurs se font entendre vers l'est. C'est au cours de cet échange de tirs qu'a été tué le soldat Hugh McIntyre, juste au pied de l'escalier de la villa.



Figure 4: un des radars de guidage pour canons anti-aériens Würzburg A installés sur la côte entre la Hollande et le Danemark. Ces matériels ont été produits par la firme Telefunken dès 1940

Le groupe du lieutenant Naumoff riposte vigoureusement et le major Frost, craignant une contre-attaque allemande, donne alors l'ordre de décrocher vers la plage. L'opération contre le radar n'a pas duré plus de vingt minutes. Les pièces démontées sont transportées dans un chariot de toile et, après avoir détruit le reste du radar, les deux groupes commencent à évacuer en bon ordre, et descendent en direction de la plage. C'est alors qu'une mitrailleuse allemande située sur le versant sud de la falaise entre en action, interdisant aux parachutistes l'accès à la plage. Le sergent-major Strachan est gravement blessé au ventre. Le major Frost parviendra à établir le contact avec le Groupe Nelson et rejoindra le Lieutenant Timothy du groupe Rodney à mi-pente de la falaise, tandis que les hommes du capitaine Ross neutralisent les défenses allemandes de la plage.

Les parachutistes parviennent enfin sur la plage de galets ensermées entre les deux falaises de craie. Là, ils sont rejoints par le groupe du lieutenant Charteris, qui avait été largué

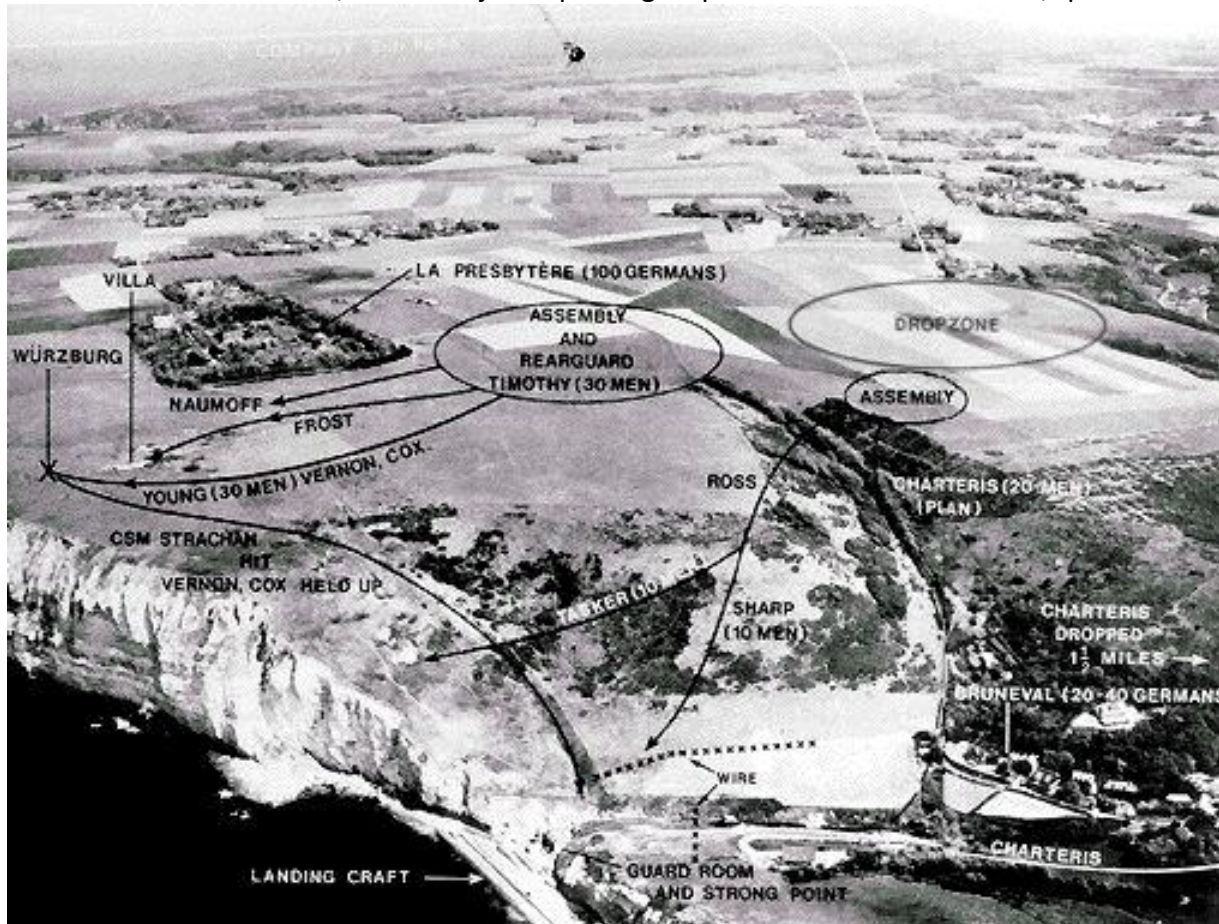


Figure 5 : Vue aérienne des falaises de Bruneval et programme de l'opération BITING

à plus de trois kilomètres de son objectif. Il est deux heures et quart du matin. Mais aucune trace des péniches de la *Royal Navy*. Frost tente d'établir un contact d'abord par radio, mais sans succès, puis par signaux lumineux. Mais la brume empêche toute visibilité au-delà de huit-cents mètres. Il expédie alors en dernier recours deux fusées rouges, l'une vers le nord, l'autre vers le sud, conformément au code « mission accomplie ».

Pour contrer une riposte allemande, de petits groupes de parachutistes prennent position à mi-pente des falaises de part et d'autre de la route qui remonte de la mer vers la vallée de Bruneval. Soudain, des silhouettes sombres surgissent de la mer, ce sont les *landing-crafts*, qui s'avancent vers le rivage. Derrière, les vedettes rapides lance-torpilles sont en position. Mais à une cinquantaine de mètres de la plage, les commandos qui se trouvent à bord des LCA ouvrent le feu sur les falaises. Il faudra un bon moment pour que l'ordre de cesser le feu leur parvienne. Les manœuvres d'accostage et d'embarquement se déroulent dans la plus grande confusion sur une mer de plus en plus houleuse. En effet, les commandants des LCA décident d'accoster ensemble, au lieu de deux par deux comme le prévoyaient les plans. De leur côté, les Allemands commencent à mitrailler la plage et à utiliser des mortiers. Les blessés britanniques sont embarqués en premier, suivis des sapeurs chargés des pièces du radar. Puis les parachutistes embarquent au milieu des vagues de plus en plus hautes. Certains LCA seront en surcharge, d'autres repartiront presque à vide. Au large, les hommes de la Compagnie C montent à bord des vedettes rapides qui prennent en remorque les *landing-crafts*. Une fois à bord, le major Frost apprendra par radio que deux de ses hommes sont arrivés trop tard sur la plage pour embarquer.

Au lever du jour, la flottille est survolée par une escadrille de chasseurs Spitfire, tandis que deux destroyers de la *Royal Navy* escortent le convoi qui arrive à Portsmouth après quatorze heures de traversée sans incident.



Figure 7 : le lendemain, quatre des parachutistes du raid de Bruneval. Le dernier a un casque allemand devant les jambes comme trophée de guerre



Figure 6 : Repli du commando sur un L.C.A.

Les conséquences

C'est un succès total. Le radar est aux mains des ingénieurs anglais. Les parachutistes ramènent avec eux trois prisonniers allemands, dont un sous-officier, opérateur du radar, ainsi que 95% des pièces du *Würzburg*. Les pertes britanniques s'élèvent à deux tués, sept blessés et six prisonniers. *Biting* restera un modèle pour toutes les actions commandos et continue d'être enseignée dans les académies militaires britanniques. Elle contribuera surtout à l'avance alliée dans la technologie radar. Dans le courant 1943 les premiers leurres - le système «Windows» - sont mis au point et utilisés. Il s'agit de fines bandelettes d'aluminium qui, larguées en masse dans les airs, brouillent les échos radar. Le radar est alors aveuglé car il ne peut détecter les avions noyés dans une masse métallique. Cette technique sera particulièrement utilisée dans la nuit du 5 juin 1944, au cours de

l'opération *Taxable* pour masquer la flotte alliée se dirigeant vers les plages de débarquement de Normandie.

Ce raid audacieux a été commémoré dès 1947. En effet, le 30 mars de cette année là, le Général



Figure 8 : Lord Louis Mountbatten et le Général John Frost, le concepteur et le réalisateur du raid, à l'inauguration en 1975 du monument de Bruneval

de Gaulle inaugure un premier monument, situé au débouché de la Valleuse sur la falaise d'amont, en présence de Lord Mountbatten et de plus de 20 000 personnes, pour la plupart anciens résistants. Ce monument était constitué d'une simple dalle de granit scellée sur une casemate pour mitrailleuse allemande en forme de croix : un nom, « Bruneval », gravé au dessus d'une croix de Lorraine, entourée de deux dates « 27-28 fev 1942, 30 mars 1947 ». A cette occasion, le général de Gaulle prononça un discours

célèbre exaltant la résistance française, et surtout prélude à la constitution du Rassemblement du Peuple Français (RPF), qu'il lancera le 14 avril 1947, pour à la fois lutter contre le régime "exclusif" des partis et réformer la constitution de la 4^{ème} république.

Le 20^{ème} anniversaire du raid est célébré en mars 1962, en présence du Lieutenant-colonel John Frost, du colonel Rémy et des membres du réseau Confrérie Notre Dame, ainsi que les vétérans survivants. Des parachutistes britanniques sauteront sur les lieux même et suivront le chemin descendant la falaise d'aval vers la plage. Jusqu'à la construction d'un monument plus ambitieux en 1975, l'intérieur de la casemate servira de dépotoir à ordures pour visiteurs indéliçats...

En juin 1975, après deux ans de travaux, un nouveau monument est inauguré par Yvon Bourges, Ministre de la Défense Nationale, tandis que le littoral entre Bruneval et Saint-Jouin est complètement ravagé par les travaux du port d'Antifer. L'initiative de ce monument revient à André Haraux, un ancien résistant du réseau Mithridate. Arrêté par la Gestapo en 1943, il sera déporté successivement à Buchenwald et Mauthausen. Il assistera au discours de mars 1947 et restera profondément attaché à Bruneval.

Ce monument, conçu par G.Chavigny, se présente sur un plan carré. Sur sa face nord une paire d'ails dont l'une arrondie à la base vers l'est, s'élançe comme une quille de bateau, tandis que l'autre de forme triangulaire et légèrement plus haute, pointant à l'ouest vers la mer, symbolise le rôle joué par la marine et l'aviation lors du raid de 1942. Au centre du monument la pierre scellée par le Général de Gaulle en 1947 est restée en l'état.

Un escalier de 130 marches, rappelant les 130 hommes du major Frost ayant participé au raid, accède à la plage et au Pérée. Dans son milieu, est scellée une pierre de granit provenant des carrières du camp de concentration de Mauthausen. En contrebas sur l'un des derniers paliers, un bas relief représentant un profil du Général surplombe une plaque de bronze sur laquelle est gravé un extrait du discours de mars 1947, ainsi qu'un hommage aux 200 000 Français morts en déportation.

En juin 1982, les cérémonies marquant le quarantième anniversaires se déroulent en présence de François Mitterrand, du Prince Charles et du général Frost. C'est à cette occasion qu'est apposée

la plaque de bronze sur la face est, qui commémore sobrement le souvenir des parachutistes britanniques.



Figure 9 : Commémoration du raid de Bruneval en février 2009. A gauche du monument, des parachutistes d'une section de la compagnie C du 2e bataillon au garde à vous, rend hommage aux "raiders" de 1942



Devinette du Pélican

Quel
Est
Le
Prénom
Du
Monsieur ?

LES CYGNES SONT DE RETOUR par Christian COMPAIN

La Touvre, qui est la seule rivière au monde à s'élargir constamment de l'embouchure à la source, était jadis :

COUVERTE DE CYGNES, PEUPLEE D'ANGUILLES ET PAVÉE D'ECREVISSES

Les cygnes étaient la propriété du diocèse d'Angoulême (dont nous sommes à quelques kilomètres), et l'évêque en interdisait formellement la chasse. A titre dérogatoire, les rois en exercice avaient le droit de chasser UN cygne, à l'arc uniquement. Un sport royal.

Vers le fin du XVIème siècle, un certain Henri III, roi de Navarre, avait l'habitude de rendre visite à son copain le seigneur de Touvre chaque année, une fois au printemps, une fois à l'automne (il partait ou revenait de guerroyer à la belle saison, parfois contre, parfois avec le roi Henri III de France). N.B. : A l'époque, on avait des manières, on ne faisait pas la guerre l'hiver.

Or donc Henri III de Navarre (qui allait devenir Henri IV de France et de Navarre en 1689) arrivait le soir avec son armée, était hébergé par le seigneur de Touvre qui prenait soin de lui faire réchauffer son lit par une jouvencelle innocente (je vous ai déjà dit qu'à l'époque on avait des manières). Au lever du jour, frais et dispos, il allait tuer UN cygne à l'arc, lequel était aussitôt écorché, cuisiné à la broche, puis recouvert de sa peau avec toutes ses plumes pour trôner au festin du soir. N.B. : Les plumes, très important, vous vous souvenez du « panache blanc », non ?

Au XVIIème siècle, l'évêque s'est désintéressé des cygnes épiscopaux, les chenapans les ont attrapés et croqués, et les paysans se sont mis à élever des oies. Au matin, les enfants poussaient les oies au cul pour les faire s'envoler ; elles allaient sur la Touvre d'où les cygnes avaient disparu, et se goinfraient de « picasses » (épinoches), de gammars (crevettes d'eau douce) et de pousses de « berle » (j'ai oublié le nom français). Elles remontaient le soir à pied à domicile, sans jamais se tromper de toit et, à la saison, pondaient un œuf. Elles couvaient 28 jours. Avez-vous déjà vu éclore une petite oie ? C'est bien plus joli qu'un poussin. La mère-oie retournait à la rivière et les petits enfants plaçaient les oisons au coin du feu dans de vieilles pantoufles de feutre. Cela les amusait tant qu'on les assimilait à leurs petits amis ; on ne disait d'ailleurs pas un oison, on disait un « piron ». Et si vous allez à la mairie de Magnac sur Touvre, vous verrez sur le sol de l'entrée une mosaïque représentant un piron, qui symbolise l'enfant du pays.

Les oies ont disparu entre les deux guerres ; les femmes étaient lasses de les gaver à l'automne, elles préféraient envoyer leurs maris à l'usine gagner des sous, ce qui leur permettait de bavarder tout leur saoul avec les voisines.

Mais voilà le MIRACLE ! Depuis deux ans LES CYGNES SONT REVENUS ! On ne sait pas d'où ils arrivent ; ils ont retrouvé l'habitat de leurs ancêtres, sans aucune intervention humaine. D'ailleurs ils se plaisent sur la Touvre, car ils ont décidé de s'y établir définitivement. La preuve ? Voyez page suivante.



PERSEPOLIS par Hervé KERFANT

En décembre 1969, à mon retour du chantier de Sadepose à Abu-Dhabi, je suis rentré en Europe en passant par l'Iran : Shiraz, Persépolis, Ispahan et Téhéran. Durant mon repos forcé de 2009, j'ai lu « Alexandre le Grand », sa vie, ses conquêtes. C'est ainsi que j'ai revu mes photographies de l'époque et que j'ai repensé à Persépolis.



Figure 10 : Vue d'ensemble du site

Alexandre le Grand arriva au début de 330 avant J.C., (Darius III était définitivement vaincu à la bataille de Gaugamèles) devant le siège annuel de la cour du Royaume de Perse : Persépolis.

Il ordonna de saccager la ville et d'incendier l'admirable Tachada, palais de Darius 1^{er}, et son hall d'audience l'Apadana. Ce palais était assez vaste pour contenir les Immortels de la Garde impériale de Darius.

Les somptueux plafonds de cèdre incrustés de pierres précieuses, les coffres à trésors, les tentures de soie, une accumulation fantastique de richesse et d'objets d'art sont partis en fumée. Là où se déployaient auparavant d'immenses voûtes revêtues d'or, il ne subsista plus que quelques colonnes éparses dressées comme des cierges funéraires et un éboulis d'escaliers, où

l'on distinguait encore des fresques.

Pourquoi Alexandre a-t-il rasé Persépolis ? Pour éteindre, d'une façon définitive, la soif de représailles que le souvenir des guerres médiques entretenait chez les Grecs. Les tisons fumants de l'Apadana et du Tachada compensaient les ruines de l'Erechthéion (incendié en septembre 480 avant J.C.).

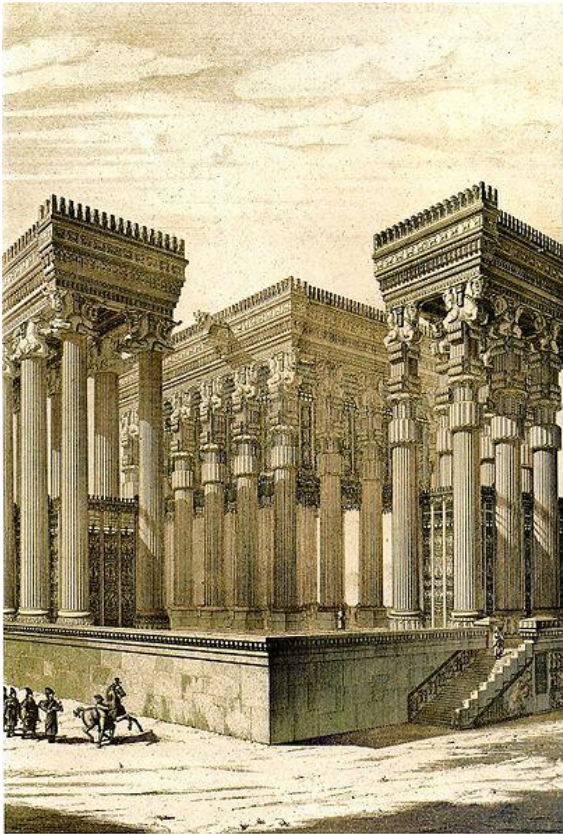


Figure 11 : Representation informatique de l'Apadana

monumentaux à doubles rampes symétriques et parallèles, qui flanquent le soubassement des côtés Nord et Est.

Quand Alexandre le Grand a incendié Persépolis, le toit de l'Apadana s'est écroulé vers l'Est, protégeant les reliefs de cette partie pendant près de 2100 ans. Une réplique du portique de l'Apadana se trouve au musée du site et donne une idée de la magnificence du palais.

L'escalier EST

L'escalier Est se divise en trois panneaux (Nord, central, et Sud) et en panneaux triangulaires sous les marches. Le panneau Nord montre la réception de Perses et de Mèdes. Le panneau Sud montre la réception de personnages provenant des nations assujetties. Les panneaux portent des inscriptions indiquant que Darius a construit le palais, que Xerxès l'a complété et a demandé au dieu, Ahura-Mazda³, de protéger le pays de la famine, de la félonie, et des tremblements de terre. Les personnages des reliefs observent un port altier. Les caractères ethniques sont méticuleusement reportés, et les détails sont ouvragés avec finesse : pelages, barbes, cheveux sont ainsi représentés en petites bouclettes, vêtements et animaux sont caractérisés avec minutie. L'examen de scènes non finies plaide pour une organisation postée du travail, faisant appel à une spécialisation de l'ouvrier (visages, coiffures, parures). Les artistes et ouvriers qui ont participé à la construction ne disposaient d'aucune liberté de création. Initialement polychromes, les frises répondaient aux impératifs fixés par le souverain : mise en valeur de l'ordre et de la rigueur.

L'escalier NORD



Figure 12 : Détail de l'escalier EST

³ Ahura-Mazda est le dieu de la lumière

L'escalier Nord a été ajouté par Xerxès 1^{er} (486 - 465 av. J.-C.) afin de faciliter l'accès à l'Apadana à partir de la Porte de toutes les nations. Les reliefs de cet escalier déclinent les mêmes thèmes que ceux de l'escalier Est mais sont plus dégradés.

Le panneau central montrait initialement Xerxès 1^{er}, Darius le Grand et un officiel. Une inscription cunéiforme trilingue également présente sur l'escalier Est reprend en grande partie le texte de celle de la Porte de toutes les nations.



Figure 13 : Vue des ruines du Tachara

Le Tachara

Le palais a un plan carré de 60,5 m de côté. Il comportait 72 colonnes dont 13 sont encore debout. Mesurant près de 20 m de haut, les colonnes ont probablement été érigées au moyen de rampes de terre permettant d'amener, puis de positionner les pierres à hauteur voulue. Témoinnant de l'influence ionienne, les colonnes du palais Tachara présentent le même diamètre et une hauteur proche de celles du temple d'Héra à Samos, ainsi que des

cannelures similaires.

Les plans initiaux du palais sont simples. La partie centrale, une grande salle de forme carrée, comporte 36 colonnes ordonnées en six rangées. Elle est entourée à l'Ouest, au Nord, et à l'Est, par trois portiques rectangulaires portés chacun par douze colonnes ordonnées en deux rangées. La partie Sud consiste en une série de petites salles,



Figure 14 : Détail des portiques

et s'ouvre sur le Tachara. Les coins étaient occupés par quatre tours. Ces éléments angulaires assuraient le contreventement efficace des espaces aériens du palais. Cependant, l'escalier de Persépolis et la Porte de toutes les nations ayant été ultérieurement construits, un accès au palais par le Nord devint nécessaire. Cela explique l'ajout d'un escalier sur le flanc Nord du soubassement.



Figure 15 : Détail des colonnes

Le plafond était soutenu par des poutres reposant sur des protomés de taureaux et de lions. Opposés, les protomés forment une selle sur laquelle une poutre principale était posée. Les deux têtes faisant ainsi un surplomb latéral sur environ un mètre. Des poutres transversales étaient également posées directement sur les têtes, stabilisées par les oreilles ou les cornes de l'animal sculpté. Ces éléments des animaux sont fixés par des gougeons de fer et assujettis au plomb. Les poutres transversales joignaient les colonnes des rangées voisines, les espaces restant étaient alors couverts par des poutres secondaires. L'ensemble était

calfaté et recouvert par une couche de boue séchée. Les poutres étaient en chêne et en cèdre du Liban. L'utilisation de toitures légères en cèdre, permet la libération d'un espace important.

L'ensemble était richement peint comme en attestent les multiples traces de pigments retrouvées sur les bases de certaines colonnes, les murs et les bas-reliefs des escaliers. L'intérieur de la gorge d'un lion sculpté porte encore des traces distinctes de couleur rouge. Couverts d'une couche de stuc dont on a retrouvé des fragments, les murs étaient également ornés de tentures brodées d'or, carrelés de céramiques, et décorés de peintures représentant des lions, taureaux, fleurs et plantes. Les portes de bois et les poutres portaient également des plaques d'or, des inclusions d'ivoire et de métaux précieux. Les ornements des chapiteaux de colonnes diffèrent

selon leur position : taureaux pour les colonnes du hall central et du portique Nord, autres figures animales pour les portiques Est et Ouest

Le réseau hydraulique

Le réseau de drains et de canaux d'eau traverse les fondations et le sol de la Terrasse. Taillés à même la pierre à la base des murs avant leur érection, les drains permettaient d'en assurer la protection en évacuant les infiltrations pluviales.

Plus de 2 km de réseau ont été découverts. Les dimensions des canalisations sont très variables (60 à 160 cm de large, 80 cm à plusieurs mètres de profondeur). Ce système de canalisation de la Terrasse renferme encore de précieux secrets motivant des fouilles approfondies.

Le Trésor

Construit par Darius 1^{er}, il s'agit d'une série de salles située dans l'angle Sud-Est de la Terrasse, qui s'étendent sur une surface de 10 000 m². Le trésor comprend deux salles plus importantes dont le toit était supporté par 100 colonnes de bois. Des tablettes de bois et d'argile y ont été retrouvées, qui détaillent le montant des salaires et avantages payés aux ouvriers ayant construit le site. D'après Plutarque, 10 000 mules et 5 000 chameaux auraient été nécessaires à Alexandre le Grand pour l'acheminement du trésor de Persépolis. D'après certaines tablettes, 1 348 personnes travaillent au Trésor en 467 avant J.C.

Le Trésor est plusieurs fois reconstruit et modifié. Plusieurs inscriptions y ont été retrouvées sur des blocs massifs de diorite, mentionnant le roi Darius. Deux reliefs dont l'un provient de l'escalier Nord de l'Apadana représentent Darius le Grand sur le trône.



Figure 16 : Trois sépultures royales taillées dans la falaise

Le roi reçoit un officiel mède incliné vers l'avant qui porte sa main droite aux lèvres en signe de respect. Lors des fouilles, ce bâtiment a rapidement été identifié comme étant le Trésor car l'accès ne se fait que par deux petites portes étroites

Les sépultures royales

Situées à quelques dizaines de mètres de la Terrasse, deux tombes creusées dans la roche dominant le site. Ces tombes sont attribuées à Artaxerxès II et Artaxerxès III. Chaque sépulcre est entouré de sculptures à colonnades représentant des façades de palais, surplombées de gravures. Une troisième tombe inachevée se trouvant plus au Sud est en cours de restauration.

Les raisons de la destruction de Persépolis

Au début de ce récit, l'explication de la destruction de Persépolis était politique. Mais les Anciens donnent une explication plus savoureuse :

Après avoir pris la cité en 331 avant J.C., Alexandre laisse une partie de son armée à Persépolis et poursuit sa route, n'y revenant qu'en 330 avant J.C. Plutarque et Diodore relatent qu'un Alexandre ivre de vin aurait jeté la première torche sur le palais de Xerxès à l'instigation de Thaïs⁴, qui jette la seconde. Thaïs aurait exhorté Alexandre et ses compagnons d'armes à venger ainsi le sac passé d'Athènes par Xerxès 1^{er}.

NOTA : dans les années 1960, le Shah d'Iran a voulu faire revivre la splendeur de Persépolis en organisant de somptueuses fêtes! Notre Premier de l'époque, Jacques Chaban-Delmas y était invité. Et ENTREPOSE était aussi présente car lors de ma visite, il y avait encore beaucoup d'échafaudages ENTREPOSE/FASSAN !

⁴ **Thaïs** est une courtisane athénienne Cette hétéaire admirablement belle régnait sur les jeunes cœurs athéniens. Elle y séduisit notamment Ménandre, le poète comique qui donna son nom à une de ses pièces. Lorsque Alexandre s'empara d'Athènes, il emmena Thaïs dont il s'éprit follement. Elle l'accompagna même dans ses conquêtes asiatiques. À la mort du conquérant, elle devint la première épouse de Ptolémée 1^{er}.

LES 675 MINUTES DU THEIER par Christian COMPAIN

Le théier est un arbrisseau du genre camélia, originaire du Sud-ouest de la Chine ; il s'appelle d'ailleurs en latin *camellia sinensis*.

LE SOL : C'est un végétal rustique qui n'aime pas le calcaire ; il pousse donc sur des sols acides, éventuellement sableux, bien drainés, résultant de la dégradation de roches granitiques ou gneissiques, voire volcaniques ou alluviales. Une bonne teneur en humus est favorable. De même que pour toutes les plantes appréciées pour leur arôme, l'empreinte du terroir influe sur les qualités du thé.

LE CLIMAT : Le théier n'est pas difficile ; ainsi il supporte le gel comme l'altitude (jusqu'à 3000 mètres), il aime la chaleur (19 degrés moyens de préférence), l'humidité (1,5 mètre d'eau par an si possible), un soleil sans nuages (5 heures par jour le rendent heureux). Les régions les plus favorables à la culture se situent entre le 42^{ème} degré Nord (le Caucase par exemple) et le 33^{ème} degré Sud, par exemple au Nord de l'Argentine. Plus le climat s'accorde avec ses préférences, meilleur est le thé.

LA LUMIERE : Mais le plus important pour obtenir un thé encore meilleur, ce n'est ni le sol ni le climat, c'est la durée du jour. L'arbuste a, dès qu'il est tout petit, un calendrier et une horloge internes qui mesurent sans relâche cette durée. Et de deux choses l'une : ou bien le jour a duré plus de 675 minutes durant chacun des 45 derniers jours, et l'arbuste pousse, ou bien le jour a duré moins de 675 minutes au cours de ces mêmes 45 jours, et l'arbuste ne pousse pas. Le moindre astronome débutant pourra vous confirmer que la durée du jour dépasse tous les jours de l'année 675 minutes entre 16 degrés de latitude Nord et 16 degrés de latitude Sud, ce qui veut dire que le théier pousse sans cesse dans la bande de terre qui enveloppe l'équateur entre les latitudes de 16 degrés Nord et Sud. Ainsi par exemple les théiers du Sud de l'Inde, du Sri Lanka, de l'Indonésie, du Kenya, poussent constamment.

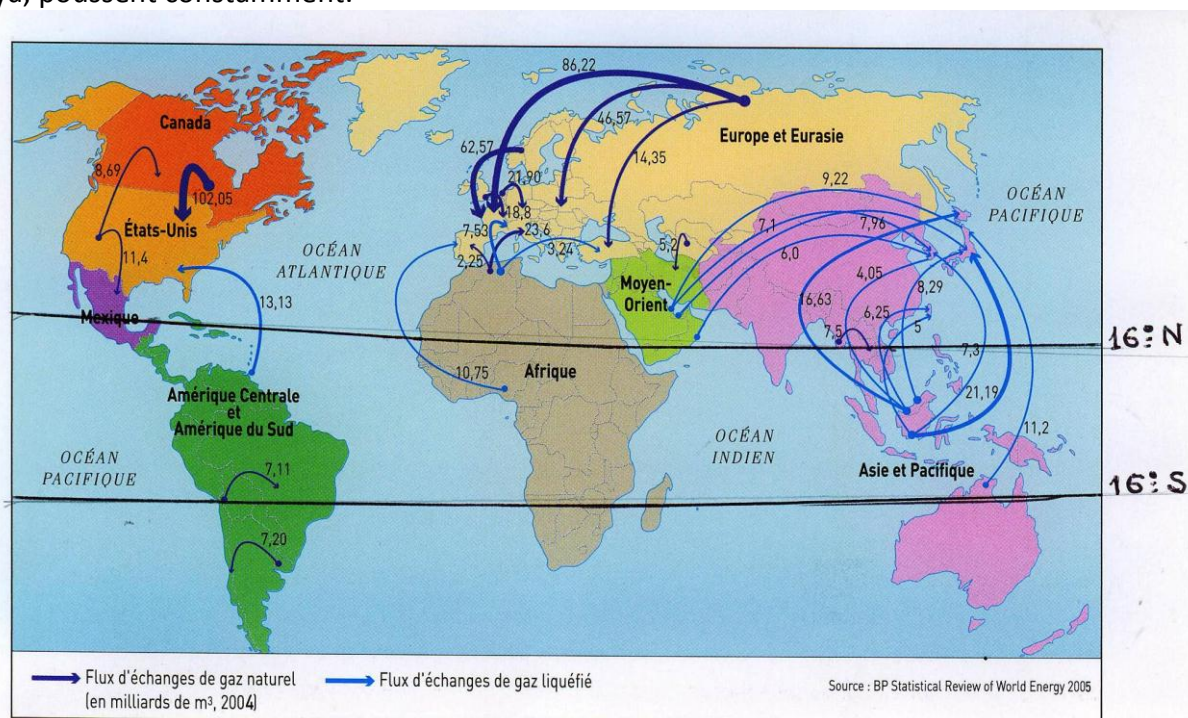


Figure 17 : La bande des 16° N et 16° S

En revanche, en dehors de cette bande, le théier se met en phase de dormance durant les jours courts ; la végétation repart lorsque les jours s'allongent ; c'est alors, et alors seulement, que les jeunes pousses secrètent les composés aromatiques particuliers qui caractérisent les « thés de printemps » appréciés des connaisseurs, et dont les plus réputés sont récoltés en Chine, au Japon et au Nord de l'Inde (Darjeeling, Assam). Vous saurez désormais que si l'on veut vous vendre du « thé de printemps » provenant d'Afrique centrale, d'Amérique centrale ou du Sud-est asiatique, on essaie de vous escroquer.

POULO CONDOR, L'ILE DU BAGNE

En souvenir de notre ami Maurice DEMARIAUX et d'après son livre édité à L'Harmattan

« Poulo Condore, archipel du Viet-Nam »

L'archipel volcanique de Poulo Condore (avec un e) se trouve à 250 km au Sud de Ho Chi Minh Ville (ex Saïgon) et s'appelle aujourd'hui Côn Đảo. Son île principale,

Poulo Condor (sans e) s'appelle aujourd'hui Con Son. Ancien repaire de pirates chinois, l'île a été occupée à diverses reprises par les espagnols et les anglais. En 1787, le traité de Versailles en attribua la propriété au Roi de France, mais les français ne s'y établirent qu'en 1861. Il existait alors sur l'île un centre de détention qui avait été créé par le gouvernement de Hué, et qui est devenu un bagne sous autorité française de 1862 à 1954 (Dien Bien Phu), puis sous autorité sud vietnamienne jusqu'en 1975 (chute de Saïgon et unification du Viet Nam).

De nos jours, l'archipel est en plein développement économique ; le bagne, désaffecté, est devenu une attraction touristique ; on flairait la présence d'hydrocarbures au large ; l'activité offshore pourrait donc bientôt remplacer l'activité pénitentiaire de jadis. Ce qui suit ne concerne que la période durant laquelle le bagne a été sous autorité française.

Le pénitencier était considéré comme moins sévère que celui de Cayenne ; d'ailleurs certains

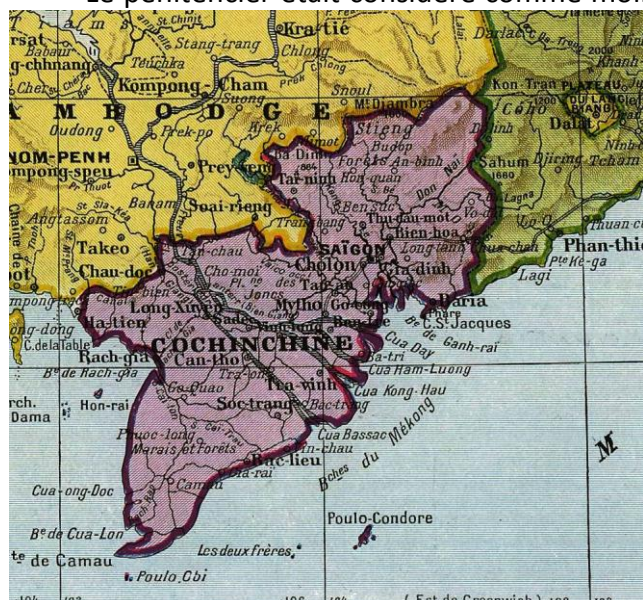


Figure 18 : Carte indiquant la position de l'archipel Poulo Condore

durs à cuire que Poulo Condore ne parvenait pas à mater ont été transférés à Cayenne. Ce n'était pas pour autant un bagne « à la noix de coco » comme on a pu le dire ; en fait la sévérité de la discipline variait avec les directeurs. Pratiquement, et selon la gravité des forfaits qu'ils avaient commis, les bagnards étaient affectés à la section appropriée du pénitencier :

LE BAGNE 1, au cœur du village, abritait les droits communs, c'est-à-dire les simples assassins ou les pirates ordinaires. Regard farouche, crâne rasé, corps tatoué de dragons, de phénix ou d'idéogrammes chinois, les détenus étaient répartis dans de grandes cellules communautaires avec des bat-flancs en béton et des barres de justice en fer qui enserraient leurs chevilles la nuit. Dans la journée ils cassaient du corail pour empierrer les routes ou pour alimenter des fours à chaux.

LE BAGNE 2, plus cérébral, recevait les détenus politiques, dont la plupart étaient des étudiants indépendantistes. Là, les matons ne risquaient pas de se faire assassiner par derrière comme chez les droits communs. Toujours soignés de leur personne, ne fumant pas et ne jouant pas à des jeux d'argent, les détenus potassaient les œuvres de Karl Marx ou de Lénine. Cependant l'ennui était le plus fort, et beaucoup demandaient à travailler. On les occupait à faire des filets, des cordages, des vêtements, des objets en écaille de tortue, des ustensiles de cuisine.

Tout différent était LE BAGNE 3. Il recevait les plus fortes têtes, les évadés rattrapés, les assassins de gardiens ou de détenus. Maintenus les fers aux pieds, souvent par deux ou trois, dans des cachots exigus au plafond grillagé que l'on appelait des « cages à tigres », ils devenaient la longue paraplégiques car ils avaient perdu l'usage de leurs membres inférieurs après des années en position accroupie sans pouvoir se lever.

Il y avait aussi LA DECORTIQUEUSE, le petit bagne dans le grand bagne, la terreur des forçats. Dans un hangar sombre, une centaine d'hommes, presque nus, couverts de sueur, devaient faire tourner, dans un nuage de son et de poussière, des machines rustiques pour séparer le paddy de la balle. Là se trouvait l'aristocratie du royaume de la canaille, les caïds.

La discipline du bain fut assouplie en 1936 et beaucoup de détenus furent amnistiés (est-ce un effet du front populaire ?). Dans les années cinquante, « le seul bain en service, avec ses pelouses vertes, ses allées de brique pilée et ses grands arbres ressemble davantage à un couvent ou à un pensionnat de jeunes filles qu'à une prison » raconte Jacques Brûlé.

Le bain de Poulo Condor a exporté des forçats dans d'autres colonies françaises, la Nouvelle Calédonie par exemple.. Cette main d'œuvre « d'esclaves annamites » est mentionnée dans le « procès de la colonisation française » publié en 1925 dans le journal « Le paria » par Nguyen Ai Quôc, le futur président Ho Chi Minh.

De façon plus générale, les indépendantistes indochinois, durant la première moitié du vingtième siècle, rejetaient la colonisation française, et menaient souvent des activités délictueuses qui les conduisaient parfois en prison, voire à Poulo Condor (bain 2).

L'incarcération transformait ces simples nationalistes en communistes extrémistes qui se sont trouvés débordés après que l'indépendance du Viet Nam eut été établie et qu'un régime ultra-communiste eut été instauré. Cela semble avoir été le cas en particulier de Pham Van Dong, de Le Duc Tho, et de Vo Nguyen Giap.

NDLR Les membres de l'A.O.P. doivent porter une attention déférente et rétrospective à tout ce qui se rapporte aux bagnes, car le président fondateur de l'A.O.P., bien que jamais condamné, a vécu plusieurs années à l'adresse suivante :

Monsieur Jean Marie de GRAEVE au pénitencier CAYENNE Guyane Française



L'AVENTURE SADEPOSE : Présentation par André MARCHAND

Cette affaire qui débute en 1968 est née de l'amitié entre deux hommes, André Trividic, pionnier du développement des travaux pétroliers d'ENTREPOSE dans l'émirat d'ABU DHABI (l'exploitation du pétrole a commencé en 1962) et Pierre Gallard, désireux de faire acquérir à sa société, la SADE, une première expérience internationale.

L'appel d'offres pour la réalisation du réseau d'égoûts de la ville d'ABU DHABI (ABU DHABI Sewage Disposal Project) allait en fournir l'occasion.

Une offre commune était remise par les deux sociétés associées en joint venture 50/50. Il était convenu qu'ENTREPOSE apportait sa connaissance du pays, ses relations et son expérience des travaux dans l'émirat. La SADE, en tant que spécialiste de la distribution d'eau et de l'assainissement, prenait en charge la détermination des moyens, les études de prix, l'organisation des travaux et la direction du projet et à ce titre se trouva tout naturellement être le pilote et le gestionnaire de SADE-ENTREPOSE Joint venture (SADEPOSE).

Le 5 juillet 1968 le contrat était signé entre SADEPOSE, le "Contractor" et le Public Works Department de l'émirat, l' "Employer" (contrat en Bahreini Dinars, équivalant à environ 15 millions de Dollars). Le cadre de ce contrat (conditions internationales FIDIC, Bill of quantities, normes techniques B.S.) était typiquement britannique et géré par un "Engineer" britannique, Brian Colquhoun & Partners, héritier du style en vigueur dans le "British Empire" (Il faut rappeler qu'à l'époque les émirats ou Trucial States bien que jouissant d'une autonomie interne, étaient encore sous protectorat britannique avec la présence d'un "political agent". L'indépendance et la création de la fédération dont ABU DHABI allait devenir la capitale ne devaient intervenir que fin 1971).

Les premières activités furent l'implantation et la construction d'un camp comprenant un secteur d'habitation pour le logement des expatriés et de leur famille, des bureaux et des locaux techniques (ateliers, magasins, hangars).

Dès le début des travaux apparurent un certain nombre de difficultés liées à la nature du projet : travail dans une ville en plein développement, eau à très faible profondeur imposant le plus souvent le recours au rabattement de nappe pour la pose en tranchée des tuyaux en amiante

ciment décimés par la casse et l'installation des nombreux regards en béton non identiques dont la préfabrication sans fissures s'avérait difficile. Mais aussi des difficultés internes : problèmes de communication avec l'Engineer et de compréhension des mécanismes du contrat, organisation des travaux et contrôle des coûts mal maîtrisés. Le doute s'installa alors sur les capacités de SADEPOSE à réaliser les travaux avec le budget et dans les délais prévus.

Une réévaluation du projet entreprise au printemps 1969, prenant en compte les réalités du terrain et les retards incompressibles déjà accumulés, fit apparaître une perte prévisionnelle représentant une proportion alarmante du prix du contrat. Après une phase d'incrédulité et de doute, cette prévision fut reconnue comme une évidence et valut à ENTREPOSE, jugé plus à même de gérer une situation dont il avait révélé la gravité, de prendre un rôle prépondérant dans la J.V. en assurant depuis ses bureaux de PARIS et avec sa propre organisation la direction du projet.

La normalisation des rapports avec l'Engineer dans la gestion courante par l'introduction de personnel britannique spécialisé, une meilleure organisation et l'apport de moyens supplémentaires permettaient au mieux une stabilisation de la perte prévisionnelle, mais le risque d'une aggravation continuait de peser puisque des problèmes techniques essentiels comme l'évacuation de l'eau provenant des tranchées et la préfabrication des regards en béton n'étaient pas maîtrisés. Une renégociation du prix du contrat et de certaines de ses dispositions aurait demandé une longue préparation et le résultat n'était pas garanti. Finalement une solution plus originale allait être trouvée et mise en œuvre.

Les situations mensuelles de travaux revêtues de toutes les approbations requises faisaient couramment l'objet de retards de paiement pouvant atteindre plusieurs semaines. Or le contrat prévoyait que le retard de paiement, qualifié de défaut de l'Employer, ouvrait au Contractor le droit de mettre fin au contrat par une simple notification. Après une longue analyse des conséquences possibles (sans négliger une éventuelle interprétation sous la loi islamique) et une préparation minutieuse, ce droit fut exercé dans l'après midi du 25 novembre 1969, en pleine période de ramadan. En quelques heures le personnel expatrié de chantier et les familles étaient évacués sur DUBAI où en la circonstance les moyens locaux d'ETPM constituaient un relais précieux de logistique et de communication. S'en suivirent la démobilisation de tous les moyens non essentiels à la suite des événements et le rapatriement du matériel de chantier. Ce coup de force, totalement inattendu et dont il avait été fait en sorte que la notification officielle n'en soit connue que le lendemain, fut naturellement ressenti comme un affront et créa une certaine tension. Toute difficile et inconfortable que fût la démarche, il était important de justifier cette initiative et d'en expliquer le contexte à toutes les autorités ou entités locales qui pouvaient se sentir responsables ou concernées. On devait éviter que ne se développent des réactions hostiles ou incontrôlées en marge des relations contractuelles normales, comme la tentative avortée de saisie du matériel et quelques autres interventions de police. Le maintien de relations convenables à ce stade était en effet essentiel pour éviter que ne se dégrade l'image d'ENTREPOSE dans ses travaux pétroliers et pour que puisse se créer, le moment venu, le terrain favorable à un règlement final satisfaisant.

La situation se clarifiait le 13 Janvier 1970 quand L'Engineer qui avait été appelé par les autorités de l'émirat à juger, dans le cadre du contrat, de la rupture par SADEPOSE, rendait en quelques mots très brefs sa décision : "the contract has been lawfully terminated ". Cette décision qui était celle attendue n'ayant pas été contestée, la suite la plus probable et celle espérée était que le règlement pourrait se faire selon les procédures prévues en restant dans un cadre amiable.

De fait, les esprits s'étant apaisés, une certaine convergence d'intérêts se dessina entre les différents acteurs. Les autorités de l'émirat tenaient à leur réseau d'égouts, essentiel dans l'ambitieux projet de développement d'une ville nouvelle voulu par Sheikh Zayed, le nouveau ruler intronisé en 1966. L'Engineer qui contrôlait tout le dossier technique était un maillon incontournable et souhaitait naturellement continuer le projet. SADEPOSE, après avoir fait la démonstration qu'il n'était pas prêt à reprendre les travaux, était disposé à faciliter les choses et voyait du même coup sa position paradoxalement renforcée. En effet la poursuite du projet par une autre entreprise qui impliquait l'utilisation de ses installations existantes, la mise en œuvre des

fournitures disponibles ou en commande, ne pouvait se faire en toute légalité qu'avec son accord sur les conditions du transfert et ... après paiement.

Si l'hémorragie des dépenses que générerait un chantier en pleine activité avait été arrêtée, il restait beaucoup de problèmes, en particulier celui des nombreuses fournitures incorporées, en majorité d'origine britannique et italienne en cours de fabrication ou de livraison et dont les commandes ne pouvaient être annulées. Une délicate négociation avec le Public Works Department aboutit à la mise en place d'une lettre de crédit fonctionnant contre des documents émis au départ ce qui permit à SADEPOSE d'en récupérer le montant tout en laissant à d'autres les risques de pertes ou d'avaries, habituels sur les quais d'ABU DHABI. Une négociation avec ITALTUBI, fournisseur des tuyaux en amiante ciment, permit par la suite de récupérer des assureurs une partie de la casse. Un autre problème à résoudre fut celui des relations avec tous les sous-traitants qui participaient aux travaux.

Pendant que sur place se poursuivaient des mesures de sécurisation des différents sites de travaux et les indispensables et fastidieuses tâches d'inventaire et d'évaluation, le centre de gravité de l'affaire allait se déplacer à PARIS puis à LONDRES pour sa phase la plus importante et la plus longue. Tout en maintenant sur place les nécessaires contacts, SADEPOSE devait maintenant entrer dans le vif du sujet à savoir la négociation du montant des compensations financières prévues au contrat. A cet effet SADEPOSE s'était assuré le concours d'une équipe musclée de conseillers britanniques dont l'imagination trouva un terrain fertile dans la complexité d'une situation qui laissait place à l'introduction de multiples sujets de réclamation. Le dossier présenté fut l'objet de nombreuses discussions, modifications, révisions au cours de son examen critique détaillé dans les bureaux de LONDRES de Brian Colqhoun & Partners, lequel devait ensuite faire une recommandation au "Public Works Department", mais le dernier mot restant au gouvernement. Cette période connut des hauts et des bas avec des échanges entre PARIS, LONDRES et ABU DHABI jusqu'à ce que le curseur se stabilise à un niveau acceptable pour les parties concernées.

Finalement c'est fin août 1971 qu'eurent lieu à ABU DHABI les ultimes négociations entre une commission "ad hoc" nommée par le gouvernement de l'émirat et SADEPOSE. L'accord final " pour solde de tout compte" fut signé le 31 août 1971 assorti du paiement immédiat du montant convenu et de la restitution de toutes les garanties bancaires.

Cet accord permettait à SADEPOSE de terminer cette affaire sans pertes et à ENTREPOSE de conserver ses bonnes relations avec l'émirat qui aboutiront quelques années plus tard à la création d'une société commune de travaux pétroliers.

Cette affaire eut un certain retentissement à l'époque et les spécialistes noteront que par la suite, l'article 69 des conditions internationales de contrat FIDIC qui avait permis la rupture soudaine du contrat, a été modifié par l'introduction de mises en demeure préalables, ce qui supprime toute possibilité d'effet de surprise.

Hervé KERFANT a vécu avec sa famille toute la phase active de ce projet à ABU DHABI. Il nous raconte avec sa jovialité habituelle comment il s'est retrouvé sur la côte des pirates et nous livre sa vision de cette affaire, vue de l'intérieur. Son récit est émaillé de péripéties où se mêlent, au milieu des problèmes quotidiens, des circonstances parfois insolites avec leurs moments de gaieté et d'autres plus dramatiques.

L'AVENTURE SADEPOSE: La vie du projet par Hervé KERFANT

La SADE ayant emporté son premier contrat à l'étranger était toute fière de pouvoir promouvoir et exporter son savoir en réalisant le projet du réseau d'égouts de la ville d'Abu Dhabi : « Abu Dhabi Sewage Disposal Project (Trucial States) ».

Rempporter un contrat est une chose, le réaliser en est une autre !

A la suite de ce succès, la SADE commence à réaliser que les Trucial States (les Emirats Arabes Unis maintenant) sont des pays sur le Golfe Arabique et que l'on y parle beaucoup en arabe et aussi

en anglais mais très peu en français. De plus, le contrat est écrit en anglais et l'Ingénieur est anglais, Brian Colquhoun & Partners de Londres. ENTREPOSE dont une des vocations est la réalisation de contrats/chantiers à l'Étranger était déjà présent à Abu Dhabi et MM Gallard (SADE) et Trividic (ENTREPOSE) se connaissaient et la SADE avait utilisé les moyens d'ENTREPOSE sur le terrain à Abu Dhabi durant la phase de préparation de l'appel d'offres. Ainsi il est décidé de réaliser ce contrat en Joint Venture 50%/50% avec la SADE comme « leader » ! SADEPOSE est née.

Mais il faut trouver du personnel de chantier chez ENTREPOSE pour aller aider « administrativement » : la technique et les spécialistes c'est SADE. André Trividic interroge ses collègues « directeurs » pour trouver la perle qui soit capable de parler anglais et sache établir de bonnes relations avec l'Anglais. C'est mon nom qui est sorti du chapeau car cela faisait déjà plus de trois ans que j'étais sur les chantiers pipelines en Hollande. C'est donc décidé mais il faut quand même le dire à Kerfant !

Avec beaucoup de diplomatie, Pierre Comby présente la chose:

- ◆ Nous avons besoin d'un ingénieur parlant anglais pour un contrat à Abu Dhabi, êtes-vous d'accord pour prendre le poste d'assistant manager chez SADEPOSE ? Il nous faudrait une réponse rapide.
- ◆ Je voudrais en parler à ma femme qui est à Trégastel en vacances. Je vais essayer de la contacter. *(Mais pourquoi pas changer d'horizon me suis-je dit).*

Ce lundi matin, j'avais un problème : il me fallait avoir un contact avec ma femme en Bretagne.

Nous sommes en 1968 et M. Marette, notre ministre des PTT, essaie de rattraper le retard considérable de la France en matière de téléphone. Vers midi, j'appelle l'hôtel de la Corniche qui n'est qu'à 300m de la maison de vacances de mes parents où ma femme et mes enfants passent leurs vacances.

- ◆ Hôtel de la Corniche ?
- ◆ Oui,
- ◆ Je suis M. Kerfant, et je voudrais parler avec ma femme qui est à la villa « les Liserons » à 300m de chez vous sur la route de Trébeurden sur votre gauche. J'appelle de Hollande. Prenez votre temps, j'attends au téléphone. Pouvez-vous le faire ?
- ◆ Oui.

Le temps passe et...

- ◆ Ya, Ich bin,
- ◆ Guten tag. On me propose d'aller à Abu Dhabi pour réaliser un contrat. Penses-tu que je peux accepter ce poste ?
- ◆ Warum nicht ?
- ◆ So, je viens ce week-end et je pense avoir un peu plus de détails. J'arriverai dans la nuit.
- ◆ Bis gleich, Hervé.

Avec cette réponse non négative de ma femme, je donne une réponse non négative à Pierre Comby et lui annonce que je me rendrai en Bretagne le week-end prochain.

- ◆ C'est parfait, me répondit-il. Ainsi lundi prochain vous irez au siège voir André Trividic pour mettre les détails au point avec lui.

Le vendredi, en fin d'après-midi, je prends l'avion à Schiphol, l'aéroport d'Amsterdam. Mais l'avion a un peu de retard à l'arrivée à Orly. Je ne peux donc envisager de prendre le train à Montparnasse comme prévu. Je décide alors de reprendre l'avion pour Saint-Brieuc ce qui me permettra de rattraper le train qui va à Brest. Mais je serai à Plouaret à 32km de Trégastel vers minuit !

- ◆ Allo, ma chère cousine, j'arriverai sans doute vers minuit à Plouaret, peux-tu venir me chercher pour me conduire à Trégastel, je t'expliquerai ?
- ◆ Oui, mon cher cousin, pas de problème.
- ◆ A tout à l'heure, ma chère cousine.

Ainsi, j'atterris vers 22h à Saint-Brieuc. Là, je découvre que le chef d'escale est mon copain, Jean-Pierre. Il me propose de me conduire à la gare de Saint-Brieuc. Aussi, devons-nous attendre que le dernier passager de Paris soit parti. Je vais pour récupérer ma valise, mais elle n'est pas là.

- ◆ Jean-Pierre, ma valise n'est pas là !
- ◆ Alors, c'est qu'elle est à Strasbourg. Ce n'est pas la première fois qu'ils me font le coup à Orly. Pas de problème, je m'en occupe demain matin. Où veux-tu que je te l'envoie ?
- ◆ En gare de Lannion car je reprends le train dimanche soir pour Paris.
- ◆ Ok, viens je te conduis à la gare.

Je rattrape donc mon train et j'en descends deux gares après, à Plouaret. Ma cousine attendait et me conduit à Trégastel. A 1h30, je suis avec ma femme et mes deux enfants.

Le dimanche soir, ma femme me conduit au train (ma valise m'attendait à la consigne de la gare). Le train partait quand ma femme me lance :

- ◆ C'est où Abu Dhabi ?
- ◆ Sur le golfe persique...

Le train était parti.



Figure 19 : La pose d'un pipeline en Hollande

Le lundi matin, je me présente au siège que j'avais quitté le 2 février 1965 pour une mission de 15 jours en Hollande ! André Trividic me reçoit dans son bureau au 8^e étage (au 9^e, il y a le bar du Président).

- ◆ Monsieur Kerfant, donnez-moi votre passeport et je fais le nécessaire pour votre visa et votre billet pour que vous puissiez partir demain.
- ◆ Il y a malentendu, je pense. Je ne suis pas sur le départ, mais je viens voir avec vous : quand ? comment ? où ? et de quoi s'agit-

il ? je ne peux pas quitter le chantier de Hollande sans transmettre à Guy les travaux dont je suis responsable. Le chantier est en pleine action et il me faut un certain temps pour préparer cela et loger ma famille. Depuis le début de mon travail à ENTREPOSE, je n'ai jamais connu de position stable, toujours sur les chantiers de Hollande avec un changement de domicile tous les 6 mois.

Enfin, nous nous mettons d'accord sur une date réaliste pour mon départ.

Le 16 août 1968, je suis donc au siège.

- ◆ Voilà. Vous prenez l'avion aujourd'hui et demain soir vous verrez notre sponsor à Abu Dhabi.

Vers 15h00, je quitte le siège pour Abu Dhabi. Mon billet d'avion est ainsi conçu :

- Paris-Londres puis Londres-Bahreïn.
- Nuit à Bahreïn
- Bahreïn-Doha-Dubaï-Abu Dhabi avec la Gulf Air

Le lendemain, 17 vers 16h00, je suis accueilli par Abdou, notre Libano-syrien qui fait office de « public-relations » pour ENTREPOSE à Abu Dhabi. Nous passons par la banque avant de nous rendre à l'hôtel !

Je découvre la ville qui n'a encore qu'une route en noir allant de l'aéroport/entrée de l'île jusqu'à la corniche. Cette route a été réalisée il y a deux mois. Il y a en dur : le Palais de Sheikh Zayed, le grand homme d'Abu Dhabi, la banque anglaise, deux hôtels et les bureaux de notre sponsor ! Le reste est encore constitué de huttes en bois et feuilles de palmier et ...de pistes à l'exception de la 'route' qui mène à Alaïn.

A l'hôtel, le sponsor nous attend. Après les présentations et les 'mondanités', je propose de célébrer notre rencontre avec un verre de l'amitié. C'est ainsi que je découvre qu'à Abu Dhabi l'alcool est autorisé pour les étrangers qui ont droit à une licence d'alcool et pour leurs invités.

Mais qu'est cette licence d'alcool ? C'est l'autorisation pour le détenteur d'acheter son alcool chez Mc Kenzie, monopole. Et moi, en tant que particulier, j'aurai droit à 50 Bahreïn Dinars (BD) par mois. Il faut savoir qu'une bouteille de whisky coûte 1 BD, alors !



Figure 21 : Mon cothurne, Alain Gruat

Ensuite, je fais la connaissance du représentant de la SADE, Alain Gruat. Ce sera mon 'cothurne' pendant les 3 mois qui vont suivre. Abu Dhabi est en plein boom depuis la mise en exploitation du gisement de BU HASSA grâce à la construction du premier pipeline allant au terminal de Djebel Dahna. Pipeline construit par ENTREPOSE en 1964-1965 ! D'ailleurs



Figure 20 : Notre bureau pour les 3 premiers mois

ENTREPOSE est toujours très présent depuis sa base de Djebel Dahna. Pourquoi 'cothurne' ? parce la chambre que nous occupons

à l'hôtel a deux lits et nous servira aussi de bureau en attendant que la base soit construite. C'est la crise du logement car il n'existe seulement que deux petits hôtels pour loger le rush d'expatriés qui doivent vivre à Abu Dhabi pour la réalisation des projets en cours : le port, le nouvel aéroport, la corniche, les routes, les plantations, la construction de toutes sortes de bâtiments (hôtels, bureaux, palais, hôpitaux, maisons, buildings ... et les égouts, notre contrat !).

C'est le lendemain que je découvre l'étendue du travail à faire avant de pouvoir démarrer le contrat. La seule chose positive est que nous avons un terrain, en bout de piste de l'aéroport, pour y construire notre base qui doit comprendre : un camp de vie pour nos expatriés, des bureaux, des magasins, un atelier mécanique, une menuiserie, des aires de parking et de stockage pour les incorporables... Mais, il n'y a pas d'eau, pas d'électricité... Il n'y a que du sable, du vent et beaucoup de soleil ! Tout doit être prêt pour la réception du personnel, du matériel et des incorporables à partir de début décembre, dans 4 mois !



Figure 22 : Tel était le terrain alloué pour notre camp

Mon 'cothurne' et moi, nous devons tout concevoir, décider, construire et la direction est à Paris. La communication ne peut se faire que par courrier (jamais le siège de la SADE ne répondra à ce moyen de communication car le service courrier ne connaît que la France, c'est le premier contrat à l'étranger !) ou par télégramme/câble ! Le téléphone fait aussi partie des infrastructures à développer.

Administrations, autorisations, permis de construire, déclarations de ceci de cela, trouver les sous-traitants, passer les marchés et aucun soutien de Paris ! La situation est dure. Heureusement, j'ai le

soutien d'ENTREPOSE qui, malheureusement, se trouve à une demi journée de piste d'Abu Dhabi. Je discute beaucoup avec mon 'cothurne' et, fin août, je retourne pour deux semaines en France pour faire le point.

Au siège de la SADE où je me rends dès mon arrivée à Paris, ils sont étonnés quand je leur énumère l'ensemble des problèmes à résoudre sur place avant l'arrivée des renforts. Il me faut me fâcher pour savoir où est le planning du contrat ! Combien d'expatriés avec leur famille sont prévus pendant la construction des égouts ? Le contrat pourrait s'étaler sur 3 ans avec possibilités d'extension. Mais ici tout le monde pense que c'est comme en France, un pays où tout existe déjà et que s'il manque quelque chose sur le chantier, dans les deux jours ce manque est compensé. Enfin après une très longue et pénible réunion avec le directeur et mon futur chef sur le site, je conclus en disant qu'il faut envoyer un câble à mon 'cothurne' pour le rassurer et lui donner des

'feux verts' pour tout un ensemble de problèmes que nous venons de discuter. Je rédige le câble pour mon 'cothurne' qui attend pour le lendemain de pouvoir connaître enfin la direction à suivre. Maintenant, il faut me battre pour trouver une secrétaire qui frappera ma prose ! Enfin, le texte est frappé.

- ◆ « Alors, vous l'expédiez par télex à Abu Dhabi » dis-je. Stupeur !
- ◆ « Nous n'avons pas de télex » me répond le directeur.
- ◆ « Envoyons donc un télégramme par la poste »,
- ◆ « Oui, mais il faut de l'argent et la caisse est fermée ! De plus combien faut-il demander si je réussis à obtenir que la caisse veuille bien m'en donner ?».

C'est le comble pour moi.

- ◆ « Il faut donner à la secrétaire 500 francs et je pense que cela ira, dis-je »

Enfin la secrétaire part vers le bureau de poste le plus proche. J'attends tout en discutant des méthodes de travail pour la pose des égouts. Comme je suis un ancien de Hollande et que Abu Dhabi est sur une île dont le point culminant est à + 5,75 m environ, je pense au niveau d'eau dans les tranchées à réaliser pour la pose des tubes. Mon futur chef me déclare :

- ◆ « Nous avons examiné le problème et notre conclusion est qu'il n'y a pas besoin de rabattement de nappe pour la pose »

Je suis très étonné de sa réponse, mais la secrétaire revient de la poste triomphante. Le câble est bien parti et sera demain matin entre les mains de mon 'cothurne'. Bonne nouvelle. Le prix du câble est de 487,58 francs. Le directeur tend la main pour ramasser la monnaie et la rendre à la caisse. Voilà une bonne gestion pour un contrat de cette importance. Le contrat est sauvé !

Déjà en quittant finalement la SADE, je pense que ce monde est aux antipodes des méthodes d'ENTREPOSE. Où ai-je mis les pieds ?

Mais la situation pour la préparation du chantier est débloquée momentanément. Je n'ai qu'une envie c'est de fuir Paris et le siège de notre partenaire. Heureusement, les choses se passent bien à ENTREPOSE et, rassuré, je peux retourner à Abu Dhabi.

Le contact avec le représentant de l'ingénieur est bon, tout au moins au début. Mais un nouveau problème surgit. Notre contrat comprend la construction des bureaux de M. l'Ingénieur,

représenté à Abu Dhabi par M. Woodcock. Les matériaux des bureaux sont fournis par lui, nous n'avons que la construction. « Voici les documents douaniers des colis des matériaux, le dédouanement est fait. Vous n'avez qu'à récupérer les colis et construire nos bureaux là ! ». Bien, mais le dédouanement date déjà de plusieurs mois, je crois même supérieur à douze ! C'est l'hoorreur !

Pendant que mon 'cothurne' s'active sur le chantier du camp, je localise sur l'aire de stockage du port d'Abu Dhabi ce que je pense être le centre de gravité des colis du bureau. En ce temps-là, on ne faisait pas les expéditions en container ce qui aurait facilité la localisation des n+1 colis allant du grand au tout petit. Avec le sous-traitant, nous retrouvons, après beaucoup de recherches, environ 90% des colis, de préférence les gros. Les bureaux sont construits et nous constatons les manques ! C'est alors que commence avec M. l'Ingénieur des discussions pour le remplacement des pièces manquantes. Au début, cela était simple pour lui : « commandez les pièces manquantes au fabricant en Grande Bretagne et vous les faites venir par avion, à vos frais bien sûr ! » In fine, j'ai refusé prétextant que SADEPOSE n'est pas responsable de la perte des pièces sur le port et j'instruis le sous-traitant de remplacer ces pièces manquantes en les trouvant sur la marché local ou en les



Figure 23 : Un logement de famille en fin de construction

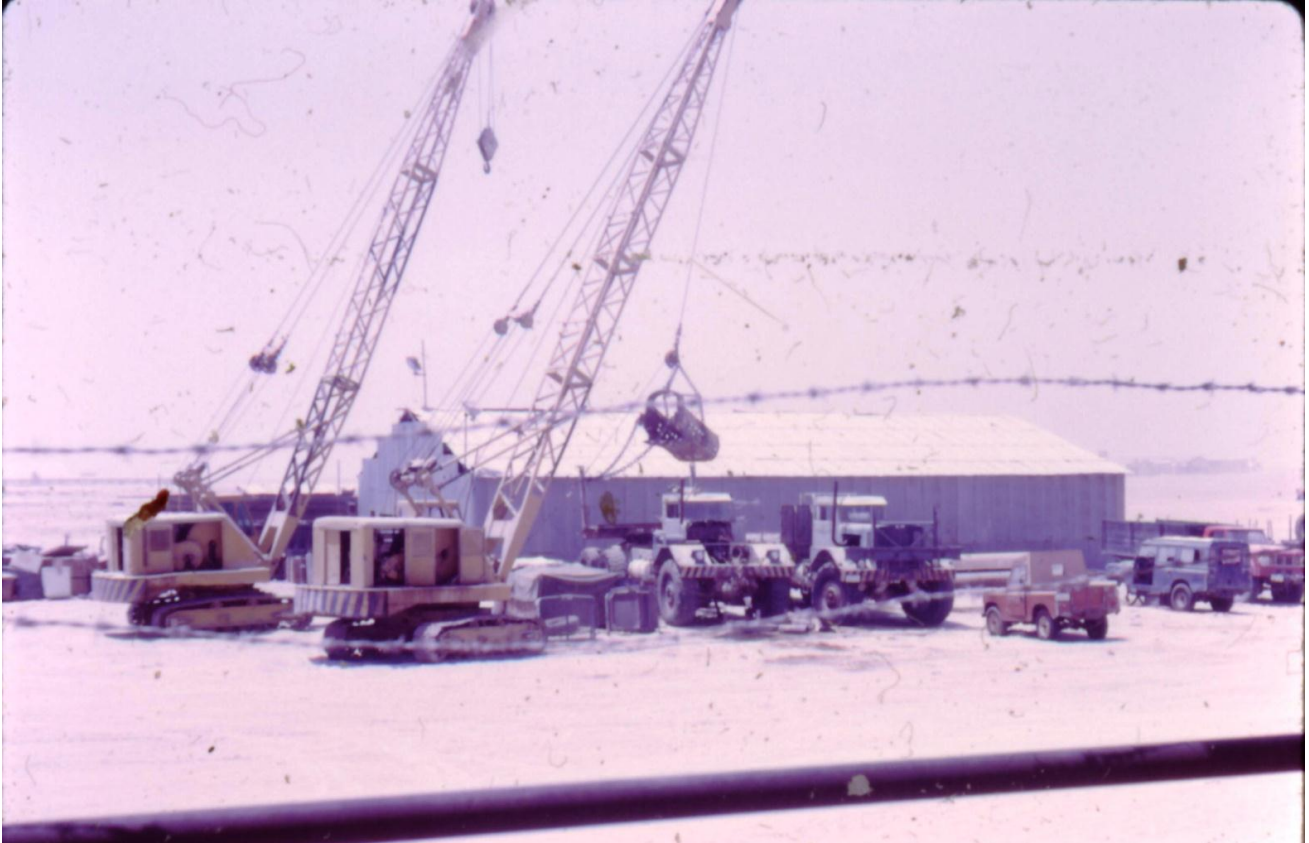


Figure 24 : Vue des ateliers, magasins et parc de matériel

fabriquants, bien entendu à nos frais. Enfin, les bureaux étaient prêts, mais pas nous. Comme il disposait de bureaux, M. l'Ingénieur a commencé à nous écrire, faire des réunions, bref il faisait son travail alors que nous avions bien d'autres choses à faire dans la préparation du chantier.

Heureusement, le premier expatrié arrive, John Jones. Recruté par Trividic (ENTREPOSE), il se présente à moi pour commencer son travail de géomètre sur le chantier. Je le mets au courant de la situation bizarre dans laquelle nous nous trouvons. Sa première mission fut :



Figure 25 : John Jones et Gallard

- ◆ John, tu vas au souk, tu te trouves une tente et tu t'installes sur le camp ! Actuellement, c'est le mieux que je puis t'offrir !

John est anglais mais a très bien compris la situation. Il a rapidement commencé son travail en 'occupant' M. l'Ingénieur. Quarante ans plus tard nous sommes toujours amis et en contact !

Grâce à ENTREPOSE qui met du personnel et du matériel (voitures, camions, générateurs, machine à dessaler l'eau de mer, une MECCO !, hangars, etc, etc ...) et à notre sous-traitant libano-palestinien, les maisons en bois du camp sortent de terre et début décembre nous pouvons recevoir 'dignement' les premières familles, les expatriés.



Figure 26 : Ma femme et mes enfants lors de leurs départs de Francfort

Ma femme et mes deux enfants sont arrivés à Abu Dhabi début décembre à la fin du ramadan. Nous sommes allés en famille en ville pour fêter cette fin de ramadan avec les Abu Dahabiens. Là Abdou, sur l'insistance de ma femme, fait en sorte que nous allions féliciter le Sheikh Zayed avec son gouvernement, le Political Agent, représentant de « Her Majesty the Queen Elizabeth ». Ce sera pour nous, la première fois que nous serons présentés à Sheikh Zayed. Je vous parlerai plus loin de la seconde !

Le camp est presque fini quand Noël arrive. Les menuisiers palestiniens ont gâté mes enfants en leurs fabriquant des jouets en bois avec le bois des caisses d'emballage venant de France !

Le matériel de chantier (pelles, camions, centrale à béton,...) et les incorporables commencent à arriver de France, les expatriés

aussi. Le chantier embauche les conducteurs d'engin, les spécialistes locaux, le chantier commence et M. l'Ingénieur va lui aussi commencer !

Début des travaux du Projet.

Parmi tous les ennuis que nous avons eus avec M. l'Ingénieur, (la construction de sa baraque BUREAU n'était qu'une mise en train !), je n'en retiendrai que les plus extraordinaires qui m'ont marqué jusqu'à ma retraite ! Mais, comme nous le verrons, il n'y a pas que les ennuis dus à M. l'Ingénieur.

Sur ce chantier, nous n'avons importé que les produits manufacturés comme les tuyaux en amiante ciment qui venaient d'Italie, les pompes Flyght avec leur coffret électrique, les bouches d'égout et ainsi de suite. En ce qui concerne les autres produits de base pour les bâtiments, les fosses septiques (des parpaings et du ciment), les regards préfabriqués (du béton armé local), les puits de relèvement (du béton armé et des parpaings), il a été considéré que le marché local nous fournirait les matériaux nécessaires.



Figure 27 : Le bateau de tubes en rade d'Abu Dhabi

Il faut vous dire qu'à cette époque les bateaux restaient en rade, prenaient un N° et étaient déchargés au fur et à mesure. L'attente pouvait être longue. Aussi après un certain temps que notre bateau de tubes était en rade, je suis monté à bord pour voir le commandant qui en me voyant était très content de me demander d'organiser un bateau citerne d'eau !

Quand enfin les tubes ont été déchargés, j'ai dû employer plusieurs personnes pour faire un constat tube à tube des pertes dues aux tubes amiante ciment cassés (c'est moins solide qu'un tube en acier !). En fin d'opération, le responsable du port a agréé le constat que j'ai gentiment rangé (beaucoup de traits horizontaux et les traits verticaux indiquant la longueur de tube perdu !).

Nous autres, les Français, avons oublié ou négligé de se référer au « CONTRAT » qui ne parlait que de normes BS xxx et de BS yyy, car il y a une BS pour chaque 'objet' ! Aussi lorsque nous avons essayé de présenter à M. l'Ingénieur nos produits achetés localement, la réponse a toujours été la même :

- ◆ « Ce matériel est-il conforme à la BS zzz ? Avez-vous les certificats d'origine ? Avez-vous les résultats des essais de réception en laboratoire ? Ah ! ce laboratoire est-il approuvé par la BS yyy ? »
et / ou
- ◆ « Le contrat est clair, seul ce matériel de chez GGGG est acceptable ou son équivalent »,

Mais nous ne trouvions pas ou ils n'acceptaient jamais que ce soit un « équivalent », alors, il fallait acheter chez GGGG qui était, of course, un ... Anglais !

Je ne retiendrai sur ces sujets que trois 'aventures' : la dimension des parpaings, le fer d'armature du béton et le mix du béton :

La dimension des parpaings

Nous avons reçu, dans notre matériel de chantier, une « pondeuse » de parpaings fabriquée en France. Fiers de cela, nous proposons, pour acceptation par M. l'Ingénieur, les parpaings qui vont sortir de cette pondeuse. Oh que c'est drôle, les parpaings ne sont pas conformes à la BS ! Les dimensions doivent être en 'pouces' ! Et qu'elles sont les dimensions à fabriquer car M. l'Ingénieur refuse strictement d'accepter une construction quelconque qui aurait incorporé « un parpaing taillé pour s'ajuster à la dimension de la construction ».

Branle-bas de combat ! Il nous faut revoir tous les dessins du chantier car M. l'Ingénieur nous affirme qu'il existe une dimension « passe-partout ». Après plusieurs propositions de dimensions, conforme à la BS, bien sûr refusées par M. l'Ingénieur, nous proposons une Nième dimension qui nous semble être la bonne. M. l'Ingénieur nous la refuse car il nous sort un dessin dans lequel un cas nous montre que ce n'est toujours pas la bonne,

- ◆ « we are making progress » dit-il.
- ◆ Nous argumentons en demandant « which are the good dimensions ? ».
- ◆ Je traduis la réponse : « ce n'est pas mon travail de trouver les bonnes dimensions du parpaing, mais celui du 'contractor'. Notre bureau d'études à Londres m'a assuré qu'ils ont fait les dessins conformes à la BS, faites moi votre proposition ».

Après de nouvelles recherches, nous amendons les dimensions de quelques 1/2, 1/4 ou 1/8 que sais-je et nous faisons 'la proposition' qui est acceptée par M. l'Ingénieur. Ouf !

Le fer d'armature du béton

Mais l'aventure n'est pas finie car simultanément, nous avons acheté, sur le marché local, les fers d'armature du béton qui eux étaient aux normes BS (constitution et dimensions). Nous avons les certificats d'origine (Inde) et les analyses et les résultats des tests mécaniques faits par les laboratoires du fabricant indou. Une fois de plus, M. l'Ingénieur refuse en prétextant :

- ◆ « Qui me prouve que ces analyses et tests mécaniques correspondent à vos fers à béton ? Est-ce que le laboratoire du fabricant est homologué BS ? Je refuse ces fers sauf si vous me prouvez l'origine. »

Nous lui proposons d'aller à Bombay pour faire les prélèvements chez le fabricant et ensuite d'en faire l'analyse et les tests dans les laboratoires du 'Abu Dhabi Public Works Department'. Mais quelques jours plus tard la réponse tombe :

- ◆ « Sorry, mais mon travail est ici et je n'ai pas à aller là-bas » (sous entendu, si vous payez un voyage à un ingénieur de Londres, peut-être).

Nous demandons au fabricant de faire les prélèvements sur son stock et de nous les adresser par avion. A réception du colis, nous faisons bien attention à ne pas ouvrir le colis et à le remettre directement à M. l'Ingénieur.

- ◆ « Well, mais qui me prouve que vous n'avez pas fait ces prélèvements chez un fabricant anglais. Vous avez ensuite expédié les échantillons chez votre fabricant de Bombay qui vous les a réexpédiés ! ».



Figure 28 : La centrale à béton

C'est la grosse impasse. Nous demandons, donc, au bureau de Paris de passer commande à un fabricant anglais en demandant une inspection de l'Ingénieur à Londres avant expédition (fabricant évidemment agréé par l'Ingénieur !). L'expédition a bien eu lieu mais il n'y a pas eu d'inspection de l'Ingénieur de Londres. Quand nous avons reçu les fers (expédiés par avion !) les retards du chantier ne faisaient qu'empirer. Inutile de vous préciser que les fers locaux qui avaient une couleur 'rouille' ont été sablés, traînés derrière un camion sur les sables du désert qui sont à la porte du camp et qu'ils ont été par la suite mélangés à ceux du fabricant anglais.

Le mix du béton

Nous avons maintenant les dimensions des parpaings, les fers d'armature du béton, mais nous n'avons pas encore de béton. Or, pour faire du béton, il faut du ciment conforme à la BS, du sable conforme à la BS et de l'eau conforme à la BS ! Après encore beaucoup de palabres avec M. l'Ingénieur, le ciment acheté localement est reconnu 'apte au service', le sable est aussi accepté s'il vient de Ras El Khaïmah par barge, éloigné de quelques centaines de kilomètres par la mer et l'eau, fournie par la municipalité d'Abu Dhabi, est bonne. Reste à mettre au point le mix ! Nous passerons sous silence les tonnes d'essais réalisés pour enfin arriver au « bon mix ».

Enfin, nous sommes prêts pour démarrer la production à la centrale (d'origine française !) et donc demain à l'aube nous 'produirons'. Le sable est chargé, le ciment est chargé et l'eau est

ajoutée en accord avec le mixte homologué ! Le premier béton commence à sortir de la centrale prêt pour l'emploi.

- ◆ « Stop, stop crie l'inspecteur de M. l'Ingénieur qui arrive sur la centrale »
- ◆ « Pourquoi ? »
- ◆ « Vous avez oublié de tenir compte de la rosée de l'humidité naturelle de la nuit sur le tas de sable. Il faut attendre que cette humidité ait disparu avant de fabriquer votre béton ».

Stupeur de notre part, c'est le début de la fin !

La pose des tuyaux à travers Abu Dhabi a commencé, mais les tranchées ne doivent pas être profondes car l'eau est présente. Et pourtant nos partenaires, qui ont préparé le chantier, n'ont pas prévu de rabattement de nappe. Mon expérience hollandaise, avec mon ami Jackson, un anglais (eh oui !), me fait penser que ce chantier ne peut se faire qu'avec du rabattement de nappe. Peu après le début de la pose, lors du passage du grand chef parisien sur le chantier, je suis convoqué pour une importante réunion, sur le problème de l'eau dans les tranchées à la pose, dans le bureau de notre directeur pour 17h00 précises. Comme nous allons parler de rabattement, je prends ma littérature technique sur le sujet et à 17h00 je me rends à la réunion. Je suis seul ! Les autres arrivent les uns derrière les autres, prennent place et discutent, y compris le grand chef parisien. Ne prenant pas part à cette discussion de « Café du Commerce », je me penche sur ma littérature et réfléchis au matériel qui nous serait nécessaire pour la pose des tuyaux et pour les postes de relevage sur les lignes. Et le Café du Commerce continue et mon pense-bête s'épaissit. A 20h30, je me lève !



Figure 29 : Mon ami Jackson

- ◆ Où allez-vous ? me demande le grand chef parisien
- ◆ J'ai faim et je vais à la cantine car il est déjà huit heures et demie et la cantine va fermer. En ce qui concerne l'objet de cette réunion, comme j'y travaille depuis déjà trois heures et demie, j'ai préparé une liste de matériel qui nous serait nécessaire pour le chantier. Je sais que vous partez demain matin à 11h30 et je vous promets que cette liste sera finalisée pour que vous puissiez l'emporter avec vous. Bon appétit !

Et je quitte la réunion avec mes papiers pour me rendre à la cantine laissant les potins du Café du Commerce se poursuivre. Dix minutes plus tard, ces messieurs arrivaient aussi à la cantine.

Après la cantine, dans la nuit et le matin de bonne heure, je finalise la liste du matériel y compris les pièces détachées de première urgence avec une note concernant un fournisseur allemand que je connais bien et qui me doit bien ce service de fournir notre chantier rapidement, je donne même le nom du correspondant. A 11h30, comme promis la veille, je vois notre grand chef parisien qui va quitter les bureaux sans même me dire un au revoir ! Je me précipite au devant de ce monsieur :

- ◆ Vous ne devez pas oublier cette enveloppe comme je vous l'ai promis hier au soir. A bientôt !



Figure 30 : La corniche en construction par SIX CONSTRUCT

Le chantier continue avec ses ennuis traditionnels : Les problèmes des expatriés, le manque de pièces détachées, les facéties de M. l'ingénieur ou ses assistants (tous anglais bien sûr)... La vie à Abu Dhabi est très animée avec la présence de deux autres compagnies françaises : HELD & FRANCK pour la construction du port maritime avec le grand chef Henri, l'autre la SOGEAH qui plante de la verdure dans ce désert. C'est ainsi que sur l'axe principal menant de l'entrée de l'île à la corniche, les palmiers ne sortent pas de terre mais sont plantés avec de la pelouse aux pieds, le tout arrosé chaque matin par

camion citerne. Il y a aussi les suédois de SKANSKA, qui construisent le nouvel aéroport d'Abu Dhabi. Il est vrai que l'actuel se compose de deux baraques en parpaings avec un toit et les trous sans fenêtres, sans portes qui donnent accès à l'aérogare internationale. Il y a déjà les gros porteurs qui viennent de Bombay, de Beyrouth et d'ailleurs. Les Belges construisent la Corniche. Les autres entreprises sont surtout libanaises et font sortir de terre les bureaux, les hôtels, les grands bâtiments. Ainsi entre expatriés, le jeudi soir et le vendredi (jour de repos là bas) des fêtes s'organisent pour nous faire penser à autre chose que le travail sous une chaleur dépassant trop souvent les 40°C.

A propos de fêtes, je suis invité avec ma femme au baptême de la première promotion d'officiers de l'armée abudhabienne. Une immense tente de désert est dressée dans la cour de l'école pour les 800 invités de la fête. Le décor est digne des mille et une nuits. Chaque table de huit est couverte d'une magnifique nappe blanche avec quatre orchidées et quatre flacons de parfum français pour ces Dames et quatre bouteilles de whisky pour les Messieurs ! Une piste de danse est aménagée au bas de l'estrade où le Sheikh Zayed et les autorités sont installées. En face de l'estrade, un orchestre militaire anglais venu spécialement pour la fête joue des musiques entraînantes et des valse de Vienne. La valse, je connais bien même très bien. Avec ma femme, nous nous lançons dans une valse viennoise telle que pendant très longtemps nous sommes seuls sur la piste ! Retour à notre place un des secrétaires du Sheikh Zayed demande à ma femme d'accorder une danse à un des neveux du Sheikh Zayed. Il conduit ma femme vers la piste et la danse commence. J'ai pris la précaution de suivre pour voir. Bien m'en a pris car bientôt le neveu abandonne ma femme au milieu de la piste. Tel le SAMU, je me précipite au secours de ma femme pour terminer cette danse. Le mal est fait et ma femme est fort en colère et veut quitter immédiatement la réception. Fort heureusement, le même secrétaire se précipite à notre table :

◆ Sheikh Zayed désire vous rencontrer.

Nous suivons et comme la première fois, le Sheikh Zayed se lève et nous sommes présentés. Quelques mots aimables de sa part et l'audience privée en public s'achève. La colère de ma femme s'apaise et les sourires qui s'étaient allumés sur les visages quand le neveu avait abandonné ma femme, se sont arrêtés faisant place au respect. Une audience privée en public, c'est rare !

Le temps passe et un jour le téléphone sonne dans les bureaux :

◆ Hervé, c'est l'aéroport qui voudrait te parler...

◆ Allo, oui vous dites qu'il faut que je vienne à l'aéroport car il y a un avion pour moi ! J'arrive !



Figure 31 : L'avion transporteur du matériel

Je prends ma voiture pour aller à l'aéroport distant de quelques centaines de mètres. En arrivant, je vais voir le chef d'escale, dont j'ai oublié le nom.

◆ (en anglais bien sûr) Mister Kerfant, il y a là un avion dont le manifeste porte votre nom, c'est pourquoi nous vous avons appelé.

◆ Bien, allons voir de quoi il s'agit

En entrant sur la piste, je vois cet énorme avion cargo immatriculé au Luxembourg et le commandant de bord, à terre, attend manifestement ma visite. Nous montons à bord et là, je découvre un cargo plein de matériel de rabattement de nappe, je constate que pas un boulon ne manque par rapport à ma liste donnée il y a quelque temps au grand chef parisien.

◆ Oui, c'est pour moi !

Ainsi, Paris a passé commande sans broncher suite à la réunion très importante !

Le temps passe et le chantier ne brille pas par sa progression. Alors il est décidé à Paris que le chantier doit être renforcé avec, dans un premier temps, la venue de QS (Quantity Surveyor). C'est la première fois qu'Entrepose utilise les services de QS et ceci n'est que le début d'une nouvelle politique qui sera par la suite une règle générale sur tous les chantiers internationaux d'Entrepose. Ceci est dû à l'initiative d'André Marchand à qui sera confiée à partir de juin 1969 la direction du projet à Paris. Ainsi, le premier QS, Attewell, arrive sur le chantier vers avril 1969. On s'organise. Hélas, le chantier doit être 'maudit' car très rapidement le père d'Attewell décède en Angleterre. Il se rend donc aux obsèques à Londres en laissant sa femme et sa petite fille de 5 ans au camp. Deux jours après, sa fille meurt noyée dans la mer à Abu Dhabi et là M. l'Ingénieur a été très coopérant ce qui a permis : d'une part d'arrêter le retour de notre QS à Londres au



Figure 32 : Notre QS Attewell

moment où il prenait l'avion du retour et d'accompagner la maman qui voyageait vers Londres avec le cercueil de la petite fille en soute. Une grande solidarité s'était établie dans la communauté car j'ai pu au départ de l'avion sur Londres acheter les billets d'avion pour mes deux passagers en signant sur un « bout de papier » que notre compagnie achetait bien deux billets 1ère classe pour Londres avec un seul retour ! C'est beau la solidarité.

Cependant, malgré beaucoup d'efforts de la part de tout le monde, l'affaire prenait des tournures catastrophiques. C'est ainsi qu'en partant en

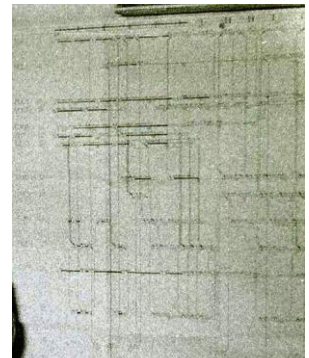


Figure 33 : Le planning

congé début juillet 69, je passe par le siège de la rue de Tocqueville et notre directeur m'interroge sur l'affaire :

- ◆ Qu'en pensez-vous Kerfant ?
- ◆ Monsieur, l'affaire n'est pas possible dans les conditions actuelles. Il faudrait un remède de choc que je vois ainsi : ou on change tout le personnel de chantier pour faire un effet de choc, moi compris, mais je veux bien rester là bas, ou/et on va voir les autorités locales pour leurs demander une rallonge mais de combien de millions, le sait-on ? ou on cherche l'annulation du contrat par un moyen honnête bien sûr.

Et je pars en congé car cela fait pratiquement un an que j'étais à Abu Dhabi et la vie est très dure sur ce chantier. A mon retour à la mi-août, l'ancien grand chef parisien, qui semble s'être installé à Abu Dhabi avec les spécialistes de ses chantiers de métropole, me reçoit très froidement car il paraît qu'il a demandé mon retour sur le chantier depuis très longtemps. C'est bizarre que ma présence soit aussi nécessaire alors qu'Entrepose n'est en Joint Venture avec eux seulement parce que nous étions présents déjà à Abu Dhabi et que les GRANDS spécialistes de ce genre de chantier, c'est eux. Bref, je découvre le spécialiste des chantiers qui a noirci (écrit en blanc sur mon tableau de 4 x 2 m) le tableau en décortiquant les divers travaux de l'affaire par type de travaux :

- ◆ M. Kerfant ? je suis bien content que vous soyez là. J'ai analysé les travaux de l'affaire et je voudrais que vous contrôliez mon travail.
- ◆ (moi qui débarquais de l'avion, je devais contrôler son travail) Euh ! voyons donc, oui... ok... oui... mais où sont les fosses septiques à construire ? cela représente quand même quelques centaines de milliers de parpaings !

Pour moi, après une telle découverte, je pense que la messe est dite. A partir de là, j'ai discuté avec notre nouveau directeur, Robert NOLLET, (Entrepose, maintenant) de la suite qui sera donnée aux évènements à venir. Il m'annonce qu'une grande réunion avec tous les grands chefs parisiens doit avoir lieu début septembre. Nous parlons de différents sujets et par trois fois je parie avec lui, chaque fois une boîte de Roméo Y Julieta, que cela sera décidé pendant la 'grande' réunion à venir. Il est persuadé que ce que j'affirme est beaucoup trop fort pour que cela se passe. Lors de la réunion à laquelle nous assistions tous les deux, j'ai reçu



Figure 34 : Robert Nollet interviewé par un journaliste français de la radio

trois billets de sa part : « Bon pour une boîte de Roméo Y Julieta » !

Ma famille est revenue à Abu Dhabi après les chaleurs de l'été. La vie du chantier continue avec ses hauts et ses bas.

Le 31 octobre, c'est un vendredi, aussi nous allons en famille à la plage au Club. Le matin ma fille, Corinna, m'a fait remarquer qu'il y avait de gros nuages à l'horizon, ce qui n'était pas normal. Nous rentrons précipitamment de la plage car une tempête se lève. Au retour, j'ai la malchance de crever une roue. En pleine tempête de sable, je sors de la voiture pour changer la roue. Heureusement, j'ai



Figure 36 : Après l'ouragan



Figure 35 : C'était notre toit

une couverture dans la voiture et emmitoufflé dans cette couverture, je change la roue et nous rentrons à la maison. Là, après une demi-heure, nous voyons le ciel s'assombrir, noir noir. Le vent augmente de vitesse rapidement. Nous rassemblons les enfants autour de nous et une minute plus tard la maison préfabriquée s'envole : l'ouragan, rare dans cette région, a emporté le toit sur le préfab derrière nous et les murs se sont écroulés. Il n'y a plus de maison et la pluie tombe comme au cinéma ! Une partie des installations du camp et d'autres maisons sont également sinistrées. Quelle horreur, mais personne n'est blessé, encore un mauvais présage pour le chantier. Nous étions en première ligne et nous avons tout pris.

Nous nous remettons de cet ouragan qui devait présager du prochain !

André Marchand arrive de Paris aux premières heures du 24 novembre. Bizarre car pas prévu du tout. En fait sa mission est simple : Remettre aux autorités la notification officielle de la terminaison du contrat par Sadepose pour cause de défaut de paiement, faire arrêter les travaux, évacuer les expatriés avec les familles, préparer le rembarquement du matériel de chantier ... le tout en moins de deux jours ... et sans faire de vagues ! Le lendemain, vers onze heures, je préviens ma femme : « fais tes valises nous partons à 15h pour Dubaï ! ». Je convoque le chef mécanicien et je dresse avec lui la liste du matériel à préparer et embarquer dans les camions (transport plus facile, pas d'emballage) ainsi que la liste des engins de chantier : pelles, grues, chargeurs, etc ... Simultanément, je prépare les factures proforma pour l'expédition.

Avec toutes les familles présentes sur le camp, nous décollons à 15h pour Dubaï.

Après que ma famille ait pris l'avion pour l'Europe à Dubaï, je suis retourné à Abu Dhabi pour terminer l'expédition du matériel préparé par le chef mécanicien et le mettre sur une barge qui devait aller sortir des eaux territoriales abudhabiennes pour charger sur le « Ville de Rouen », un

bateau que nous avions prévu à cet effet. Cette barge fut en eaux internationales quand les autorités de police sont arrivées sur le camp pour interdire l'exportation d'un quelconque matériel. Pour nous l'affaire était finie. Tout le monde est rentré à la maison après avoir, sous la surveillance des autorités, rangé, classé et mis sous cocon tout le matériel restant. Pour ma part, mi-décembre, j'ai pris le chemin du retour en passant par l'Iran où entre autres j'ai visité Persépolis.

André a continué à travailler sur l'affaire pour régler tous les problèmes en suspens, préparer et négocier le dossier de règlement final.



Figure 37 : Coucher de soleil sur le désert abudhabien (1969)

POMME DE DISCORDE OU POMME DE CONCORDE?

Un petit rappel de mythologie pour commencer : DISCORDIA était pour les Romains une divinité allégorique, une femme méchante et vindicative, fille de la Nuit, mère de la Misère, des Combats et du Mensonge... Quelle famille ! Le jour des noces de Pelée avec Thétis, elle n'était pas invitée ; furax, elle lança dans la salle du festin une pomme sur laquelle elle avait sournoisement écrit « A la plus belle ». Oui, mais voilà que parmi les participants à la fête se trouvaient les trois déesses Junon, Minerve et Vénus ; chacune d'elles déclara à l'assemblée que la pomme lui revenait de droit puisqu'elle était de toute évidence la plus belle ; la querelle fut instantanée, elles se crêpèrent le chignon, étaient prêtes à s'étriper ; pour tenter de ramener le calme, Pâris organisa sur le champ un concours de beauté. Vénus l'emporta et donc gagna la pomme. Junon et Minerve ne lui ont jamais pardonné et c'est pour cela que, depuis lors, les querelles et les guerres ravagent le monde et que l'on attribue l'origine de tous les conflits à Discordia, cette malfaisante mégère et à sa pomme de malheur.

Je préfère pour ma part une vieille légende qui parle aussi de pomme ; on la raconte au bout de la Bretagne, et elle m'est revenue en tête alors que je longeais la plage des sables blancs de Douarnenez, et que j'approchais de l'îlot Coulinec. Sur la hauteur, non loin du sentier piétonnier, il y a un pommier. Il n'était pas en fleur, ce sera pour avril prochain, mais ses branches retombantes lui donnaient une certaine majesté.

Or donc, il y a fort longtemps, un pêcheur de sardines de Douarnenez s'était lié d'amitié avec une sirène qui vivait justement sur l'îlot Coulinec. Entre eux la CONCORDE était parfaite, et la chaloupe sardinière revenait toujours pleine de poisson ; tout allait bien pour le pêcheur qui adorait croquer la pomme et qui en avait toujours un plein panier dans son bateau lorsqu'il partait en mer.

Au bout de bien des années, le pêcheur était devenu trop âgé pour naviguer et c'est son fils Fanch qui prit la relève. Mais ses filets restaient désespérément vides et le jeune homme dut se mettre à chasser à terre pour survivre et nourrir son vieux père et toute sa famille.

Un jour, Fanch amarra son bateau en face de l'îlot Coulinec et partit chasser dans campagne. Au retour, il entendit une voix qui l'appelait par son nom. Il regarda autour de lui et vit une belle dame assise sur un rocher : « Fanch, je ne vois plus ton papa par ici, comment va-t-il ? » D'abord inquiet, Fanch fut séduit par le ton aimable de l'inconnue et il lui donna des nouvelles de sa famille. Après l'avoir écouté, l'inconnue lui dit au revoir, plongea dans la mer et nagea vers la baie.

De retour à la maison, Fanch s'empessa de raconter cette étrange rencontre à son père dont le visage, marqué par le temps et la mer, s'illumina de joie : « Mon fils, nos ennuis sont finis, ta pêche va redevenir bonne ! Voilà ce que tu vas faire : la prochaine fois que tu jetteras ton filet près de l'îlot Coulinec, n'oublie pas d'emmener des pommes dans un panier, tu verras...

Très surpris, Fanch prit un grand panier qu'il emplit de pommes croquantes et mit à la voile vers l'îlot Coulinec. Il s'amarra au même rocher et partit chercher des œufs à une ferme, un peu plus loin dans les terres. A son retour, la belle dame était près de son bateau et tenait une pomme à la main. Il s'aperçut alors que c'était une sirène.

Comme il s'approchait, elle lui dit : « Fanch, que la mer soit toujours ton amie et que la chance te sourie, mais n'oublie jamais d'apporter les bonnes pommes de ton verger pour les sirènes qui vivent dans les vagues ». A compter de ce jour, c'est ce qu'il fit et ses filets ne désemplirent pas, au grand bonheur de son père et de sa famille.

Mais Fanch avait envie de voir du pays, et il décida d'embarquer au long cours. En apprenant son intention, la sirène fut affligée : « Qui viendra m'apporter les bonnes pommes quand tu seras au loin ? » Emu par sa détresse, Fanch décida de replanter un pommier de son verger tout en haut des rochers qui surplombent une minuscule crique devant l'îlot. « Quand je serai parti, dit-t-il à la sirène, les branches du pommier se courberont vers la mer sous le poids des pommes que tu aimes tant. Les fruits mûrs tomberont dans l'eau de la crique et tu pourras les saisir sans même venir à terre ».

Grâce au pommier, la sirène continua de croquer ses fruits préférés. En échange, elle protégea toute la famille du vieux pêcheur après le départ de Fanch. Pendant plusieurs mois, les Douarnenistes crurent apercevoir la belle dame au loin sur son rocher, à l'ombre du pommier. Mais, avec l'hiver qui arrivait, les pommes vinrent à manquer et la sirène partit sillonner les mers à la poursuite de Fanch, celui qui lui offrait de si bonnes pommes.

Depuis, personne ne l'a revue et nul ne sait si elle a retrouvé Fanch. Mais le pommier est toujours là. Chaque fin d'été, ses branches se courbent et laissent tomber leurs pommes dans la petite crique pour régaler une sirène qui viendrait à passer par là.

Alors, et vous, vous préférez la pomme de la discorde ou celle de la concorde ?

Réponse de la devinette de la page 12

Nicolas !

APPEL aux membres de l'AOP

Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigerez pour paraître une prochaine édition.

Pour cela vous avez deux méthodes :

1. Vous êtes sur la toile, vous rédigez votre article avec photos, croquis, dessins,... et vous l'expédiez par mail à Hervé KERFANT : hkerfant@noos.fr . Nous le transmettrons à notre rédacteur en chef, Christian COMPAIN.
2. Vous avez des articles qui sont *manuscrits* avec des photos, croquis, dessins, ... vous les expédiez par courrier à l'AOP à l'adresse suivante :



Figure 38 : NOTRE KALEIDOSCOPE!

Amicale de l'Offshore Pétrolier⁵
c/o ACERGY SA
attention M. Christian COMPAIN
Immeuble « Blériot »
1 quai Marcel Dassault
92156 SURESNES CEDEX

Vous nous préciserez si vous voulez récupérer vos photos, croquis, dessins, ... qui vous seront retournés après utilisation pour les besoins du Pélican

Le comité de rédaction du PELICAN vous remercie par avance.

IMPORTANT

Comme l'AOP voudrait faire son numéro hors série de 2010 sur notre Président, Jean-Marie DEGRAEVE décédé en mai 2009, nous attendons de tous : une histoire (manuscrite ou par mail), des photos, une anecdote ... Merci d'avance à tous ceux qui auront su consacrer quelques temps à cette recherche.

⁵ 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