



LE PELICAN

N° 57 automne 2011



Revue¹ de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²
Sommaire

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT	3
2. HYDROLIENNE. CAP SUR BREHAT VIA DOUARNENEZ.....	4
3. A QUOI TIENT LA CROISIERE SUR LE DANUBE ?	5
4. ATTRAPE-MOI SI TU PEUX ! PAR CLAUDE BEAUMONT	6
5. PREMIER CHANTIER PAR ANDRE LAMARQUE	9
6. INCROYABLE MAIS VRAI PAR JEAN-MARIE DELAPORTE.....	11
7. LE ROI DES MYTHOMANES : ASILE POLITIQUE PAR GILLES MARTIN CLC.....	14
8. UN EXODE ET UNE NAISSANCE A BORD DU BAKALA PAR LOUIS LE GAGNE CLC.....	16
9. CARNET DE VOYAGE : 2011 SAVOIE ENTREPOSE.....	21
10. LE SUDOKU	27
11. 2000 CARNET DE VOYAGE : LAOS PAR H.KERFANT.....	27

¹ Créée en 1984

² Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX

12. BON ANNIVERSAIRE STEVE !.....	37
13. LE PELICAN A CHANGE	37
14. NOUS ATTENDONS VOS ARTICLES	38

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT



Chers amis de l'AOP,

La vie d'une association est ponctuée d'événements de tous genres, parfois tristes, mais aussi parfois sympathiques, et il nous est agréable de souligner ces derniers : le Pélican est heureux de rendre hommage à l'un de ses pères, notre ami Steeve JOHNSON à l'occasion de ses 80 ans : lui qui s'est tant investi pendant de nombreuses années à la rédaction de notre journal (voir page..) a pris sa retraite dans le Pays de Galle. Nous lui souhaitons un très bon anniversaire.

Parcourons les dernières activités de la vie de votre Amicale :

- Nous étions quelques uns à être présents lors des journées des hydrocarbures du GEP AFTP les 12 et 13 octobre 2011, elles ont eu un grand succès. L'AOP a permis à une vingtaine d'étudiants du Centre des Hautes Etudes du Métal et de l'ENSTA Paris Tech de suivre les conférences données pendant ces 2 journées, dont le thème était « L'innovation, défis technologiques et humains » Les interventions ont été de très grande qualité.
- Le prix ENERGIA CHALLENGE 2011 (sponsorisé par la société HALLIBURTON) a été attribué lors de ces journées à des étudiants de l'ENSTA, de l'X et des Ponts et Chaussées. Il prend de l'ampleur et est parrainé pour l'année 2012 par CGG Véritas. L'ensemble de cette entreprise s'est investi dans ce prix pour déceler les jeunes talents du monde parapétrolier, nous les en remercions...
- Dans un cadre plus restreint, avec nos amis de Subsea7, et à l'initiative de Patrick Chopelin, un autre prix a également été décerné par l'AOP à des élèves ingénieurs du CHEM (Centre des Hautes Etudes du Métal) lors d'une cérémonie en présence de Bruno Faure directeur de Subsea 7.
- Nous soutenons nos amis qui, sans travail, ont des difficultés passagères. Nous essayons d'aller à la rencontre des anciens isolés.
- Le voyage de septembre 2011, organisé par James GARAN, sur le Danube a été très réussi : le temps était merveilleux, le choix des escales superbes.....
- Les visites culturelles sont d'une grande qualité grâce à James GARAN et Jean-Jacques SENARD.

En participant à toutes ses manifestations, vous faites vivre votre Amicale, et vous soutenez les actions des organisateurs.

Nous souhaiterions avoir quelques conférenciers « junior senior » afin d'animer le côté technique de notre Amicale..

Je vous donne rendez-vous à notre Assemblée Générale le 2 décembre 2011 ...

Avec toute mon amitié,

Philippe JOSSE
Président de l'AOP

2. HYDROLIENNE. CAP SUR BREHAT VIA DOUARNENEZ

Le Pélican vous en avait déjà décrit le principe. Aujourd'hui, c'est la réalité !



Hier 31 août 2011, à 16h46, l'imposante barge portant la puissante [hydrolienne](#) d'EDF s'est écartée des quais de l'arsenal de Brest. Après une série d'essais dans la baie de Douarnenez (29), elle sera immergée en milieu de semaine prochaine au large de Bréhat.

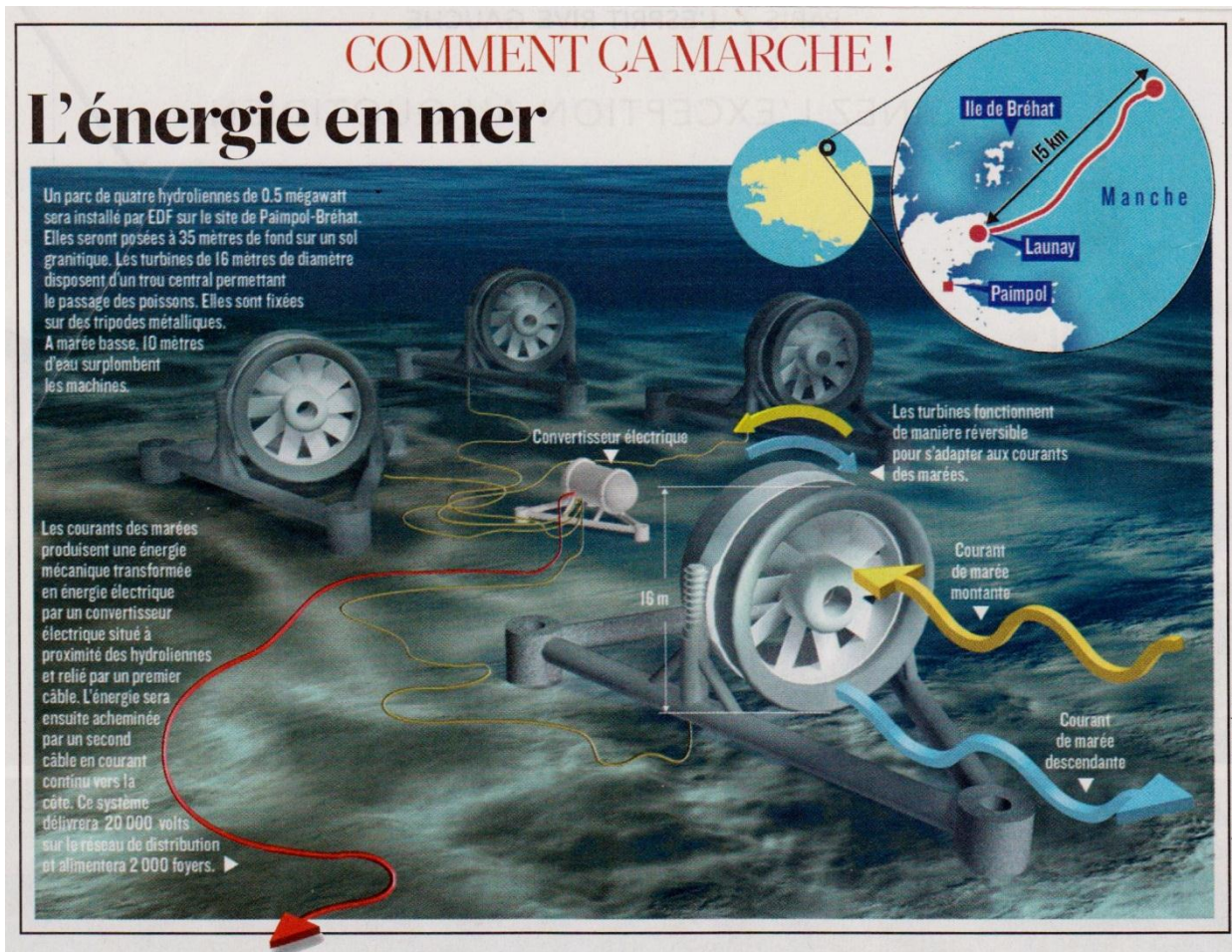
Tractée par le remorqueur RMT Rouen et deux pousseurs de la Marine nationale, l'hydrolienne conçue par l'entreprise Irlandaise OPENHYDRO et DCNS s'est doucement écartée des quais brestois où elle avait été montée ces dernières semaines. Elle devrait rejoindre le parc de Paimpol-Bréhat en milieu de semaine prochaine. Tractée à 5 nœuds de moyenne, la barge qui la soutient devrait mouiller devant Douarnenez à partir d'aujourd'hui, où l'hydrolienne subira des essais d'immersion et de remise au sec.

L'engin, de 21m de haut, et de 850 tonnes, est actionné par trois puissants treuils d'une capacité de 550 tonnes chacun. Après cette phase de tests, il sera déposé dans les eaux costarmoricaines du plateau de La Horaine où, par 35m de fond, devraient être déposées trois autres machines dans un peu plus d'un an. Hier, les salariés de DCNS, rencontrés sur les quais affichaient une grande satisfaction. «Investir dans les énergies marines c'est une bonne chose pour nous. C'est vraiment un projet d'avenir», confiait un marin occupé à la manœuvre.

Énergies marines: Brest devra partager

D'après les prévisions de DCNS l'activité énergie marine pourrait même représenter un tiers du chiffre d'affaires dans dix ans. Pour autant, le pôle brestois ne se taillera pas la part du lion. «Il est évident que les projets concernant la façade atlantique seront plutôt traités ici. En revanche, quand il s'agira d'immerger des générateurs dans le raz Blanchard, on fera davantage appel à notre site de Cherbourg (Manche) pour d'évidentes raisons de proximité», souligne Yves Picart, responsable technique DCNS. À la pointe nord du Cotentin, le potentiel énergétique est énorme. Là-bas, les courants marins générés par les marées atteignent les 12/15 mètres/seconde, contre 6/8mètres à

Bréhat (22). «Nous pourrions y développer un nouveau parc dans cinq ou six ans», ont expliqué, lors d'une conférence de presse, Xavier Ursat, directeur délégué de la production hydraulique EDF, et Frédéric Le Lidec, directeur du département énergies marines de DCNS.



Des hydroliennes à sortir de l'eau tous les cinq ans

Les deux hommes sont persuadés d'avoir une belle longueur d'avance sur leurs concurrents. «Notre prototype va sûrement être amélioré. Mais nous avons réellement avancé», poursuit Yves Picard.

Côté corrosion, l'hydrolienne est dotée de tous les systèmes mis au point par DCNS: peinture spéciale, anodes sacrificielles qui captent et concentrent la corrosion, matériaux composites... «Notre but est d'arriver, en phase d'exploitation, à ne sortir les machines de l'eau que tous les cinq ans», confie James Ives, le responsable d'OPENHYDRO, en regardant son bébé prendre la mer.

3. A QUOI TIENT LA CROISIERE SUR LE DANUBE ?

Après une agréable "Croisière sur le Rhin", que l'A.O.P. offre en 2010 à ses membres, c'est sur le Danube que notre Amicale les fait voguer en 2011. L'intérêt du voyage dépasse évidemment la seule intimité avec le grand fleuve, à commencer par les retrouvailles entre les participants, mais cette nouvelle croisière me semble une bonne occasion de s'instruire un peu sur ces cours d'eaux, et plus particulièrement sur leur passé lointain.

J'ai pensé en effet amusant de communiquer à tous ces voyageurs, et plus généralement à tous les lecteurs du *Pélican*, un article d'un de mes amis, rédigé il y a quelques années pour les membres d'une autre Association, après également un voyage collectif dans la région.

Claude BEAUMONT, son auteur, a eu la gentillesse d'autoriser cette communication, et je lui en suis très reconnaissant. Il connaît bien notre milieu puisqu'il fut Directeur à TOTAL après avoir

consacré le début de sa carrière à la géologie, au sortir d'études prestigieuses à Polytechnique et à l'Ecole des Mines. J'ajoute qu'il fut amené par ses compétences à présider *ABC MINES* (l'Association des Amis de la Bibliothèque et des Collections de l'Ecole des Mines) dans le bulletin de laquelle parut initialement l'article qui suit.

4. **ATTRAPE-MOI SI TU PEUX !** PAR CLAUDE BEAUMONT

(Voyage ABC Mines en Allemagne du Sud 20 au 26 septembre 2004)

Le voyage organisé par ABC Mines en Allemagne du Sud (Bade-Wurtemberg et Bavière) a conservé dans le langage courant au sein de notre Association le nom qui correspondait à l'objectif premier poursuivi par son promoteur Edmond Diemer : visiter l'astroblème que constitue, autour de Nördlingen, la dépression du Ries. Mais Edmond Diemer a ensuite considérablement élargi le programme proposé aux participants : la journée consacrée au Ries a été précédée de visites fort intéressantes : le musée de minéralogie d'Oberwolfach qui présente plus de 340 espèces minérales - dont une dizaine réputées originales – provenant de la mine de barytine voisine Clara, le musée paléontologique d'Immendingen, l'hydrologie et l'hydrogéologie de la région des sources du Danube, le volcanisme du Hegau, la visite du cratère météoritique de Steinheim (avec son "pic central", ici pour une fois conservé, on abordait le thème des astroblèmes) suivie de celle du Jura souabe, de ses carrières de calcaire lithographique et de ses remarquables musées paléontologiques, sans compter l'intérêt touristique des gorges de la haute vallée du Danube, des fresques baroques de l'abbaye de Neresheim, des cités pittoresques de Nördlingen et Dinkelsbühl, ou de la charmante ville épiscopale d'Eischstätt.

Le programme préparé par E. Diemer, secondé par son épouse Monique, a donc été d'une très grande variété et a pu satisfaire la curiosité diversifiée des 32 participants... Qu'ils en soient ici tous deux chaudement remerciés.

Il nous a paru intéressant d'extraire et d'adapter, à partir du livret-guide préparé par E. Diemer, ce qui concerne le jeu « **Attrape-moi si tu peux** » auquel se sont livrés, au cours du Quatenaire, trois partenaires : le Danube, le Rhône et le Rhin.

Le Danube

Par sa longueur (2 850 km), la surface de son bassin versant (805 000 km²) et le volume de son débit moyen (6 500 m³/s en aval), le Danube est le fleuve d'Europe le plus important après la Volga. Il draine le dixième de la superficie du continent et unit l'Europe centrale à la Mer noire. Et pourtant les activités qu'il engendre paraissent bien minces en comparaison de celles qui prennent naissance sur le Rhin : le trafic global du Danube représente à peine la moitié de celui du Rhin, et les ports d'Ismaïl et de Reni situés sur le bras septentrional du delta enregistrent un mouvement de marchandises qui n'est que le dixième de celui du port fluvial de Rotterdam.

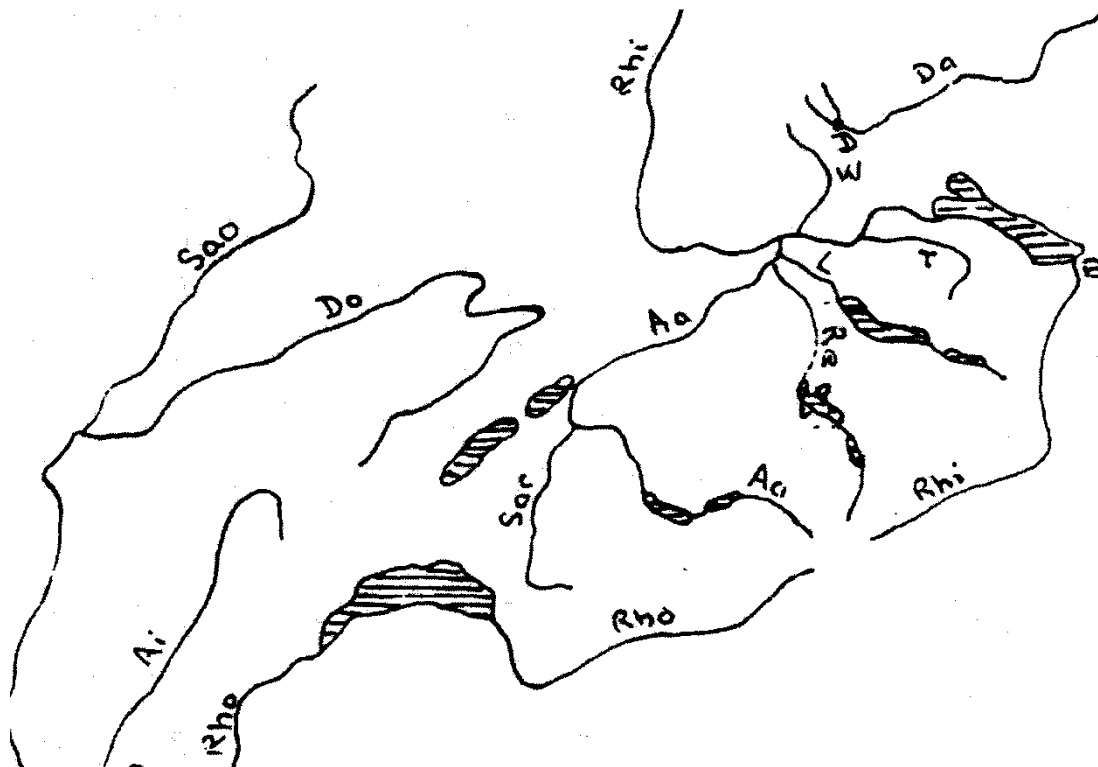
Les sources du Danube

Mais où prend-il sa source ? Au moins trois villes en revendiquent la paternité : Furtwangen, la source de la Breg y est dite "source du Danube", Sankt Georgen où passe la Brigach et Donaueschingen où l'on visite la "Donauquelle". Cette dernière est une résurgence qui se trouve dans le parc princier de Donaueschingen et qui produit 50 à 150 l/s, ce qui correspondrait à une rivière de 4 m de largeur sur 20 cm de profondeur. Pourtant ce sont les habitants de Furtwangen qui se réclament d'être les possesseurs de la source réelle du Danube ; mais la source de la Breg ne produit qu'un litre par seconde. Les défenseurs de cette thèse ont pour argument que la rivière Breg est le plus long affluent du Danube. En admettant ce critère, on devrait modifier le nom de beaucoup d'autres fleuves : ainsi la source du Missouri devrait s'appeler Mississippi et celle du Gange, Brahmapoutre. La localisation de la source du Danube a de tout temps préoccupé les savants et historiens : Hérodote, au Ve siècle avant J.-C., Strabon, Pline l'Ancien, Schedel (1493) dans sa Chronique du Monde. En 1538, le cosmographe Sebastian Münster la place près de

Donaueschingen. En fait, deux affluents, la Breg et la Brigach, se rejoignent près de Donaueschingen et c'est à partir de cet endroit que naît le Danube. La version politiquement correcte date de 1981 : le maire de Donaueschingen, au cours de la convention du CDU et en accord avec le ministre de l'Intérieur, s'est alors officiellement attribué la source du Danube. Il semble cependant préférable de s'en tenir à ce qu'écrit le Larousse du XXe siècle (édition de 1929) : *Danube : le plus long et le plus puissant fleuve d'Europe après la Volga, se forme à Donaueschingen par la réunion de la Breg et de la Brigach descendues de la Forêt-Noire, mais doit son nom à une simple source du parc de la même ville, la Donauquelle.*

Attrape-moi si tu peux.

La figure jointe montre le réseau hydrographique tel qu'il se présente de nos jours dans cette région qui, au coeur de l'Europe, abrite l'origine de trois fleuves nés à faible distance mais qui vont aller terminer leurs cours fort loin, dans la Mer Méditerranée, la Mer du Nord et la Mer Noire.

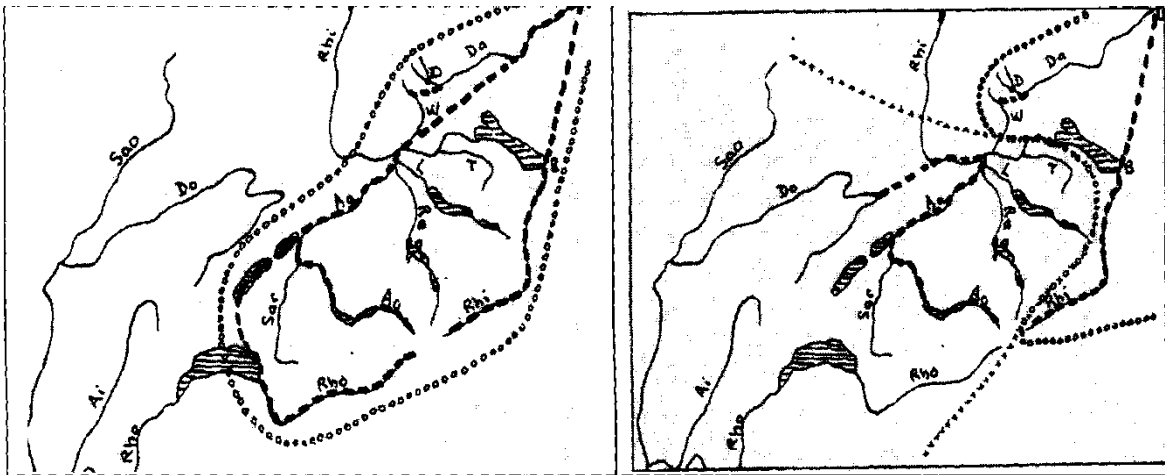


Réseau hydrographique actuel :

Aa : Aare ; Ai : Ain ; B : Bregenz ; D : Donaueschingen ; Da : Danube ; Do : Doubs ;
L : Linmat ; Re : Reuss ; Rhi : Rhin ; Rho : Rhône ; Sao : Saone ; Sar : Sarine ; T : Thur ; U : Ulm ; W : Wutach

L'effondrement de la plaine du Rhin supérieur et la surrection des Vosges, de la Forêt-Noire et de l'Alb ont profondément modifié le réseau hydrographique du sud-ouest de l'Allemagne. Sur les schémas joints ont été tracées des "limites" de bassins versants (°°°°° pour le Danube, +++++ pour le Rhône) qui ne sont bien entendu pas connues avec précision et n'ont été figurées que pour mieux mettre en évidence les divagations successives de nos trois joueurs.

Au début du Pliocène (vers - 8 Ma), le Rhin supérieur coule, à partir de Bregenz, vers le nord et rejoint le Danube aux environs d'Ulm. A cette époque, le lac de Constance n'existait pas et le niveau du sol était bien au-dessus du niveau actuel. Le Danube était alors un fleuve alpin qui prenait sa source dans le cours supérieur du Rhône. Il drainait également toutes les eaux du plateau suisse : l'Aare, la Reuss, etc... La preuve en est la présence de galets, d'origine alpine ou de la Forêt-Noire, que l'on trouve de 70 à 250 m au-dessus du lit actuel du Danube.



Début du Pliocène

Pliocène supérieur

Vers le milieu du Pliocène (- 4 Ma), suite au basculement de la région de la rivière Wutach inférieure, l'Aare se sépare du Danube primitif et amorce une évolution qui amènera ses eaux dans le Rhône. Au Pliocène supérieur (- 2 Ma), suite à des oscillations de la croûte terrestre, l'érosion rétrograde de la source du Doubs lui a permis de capter tout le bassin hydrologique de l'Aare. La preuve en est que l'ensemble Aare-Doubs a transporté, dans le Sundgau à l'ouest de Bâle, d'importantes masses de graviers et de galets dont la nature montre à l'évidence une provenance de l'Aare. Le Rhône draine alors toutes les eaux du plateau suisse.

Au Pléistocène supérieur (période glaciaire du Mindel, - 350 000 ans), il se forme, suite à l'affaissement du fossé rhénan (c'est alors seulement que le Rhin, jusqu'ici absent, s'invite à la table de jeu !) un ensemble Aare-Rhin ; on ne savait pas très bien à quel moment le Rhin supérieur a cessé de couler dans le Danube pour prendre la direction ouest. Mais d'après des études plus récentes (Villinger Eckard, *Zur Paleographie vom Alpenrhein und obere Donau*, in n° 154, dezember 2003 der "Deutschen geologischen Gesellschaft"), c'est au cours de la glaciation de Günz (- 1 200 000a à 700 000a) que le Rhin s'est mis à couler vers l'Aare, donc vers le fossé rhénan. La Wutach s'étant rapprochée du Danube, on pouvait se demander si elle allait s'y raccorder ; mais finalement elle est restée un affluent de l'Aare et du Rhin.

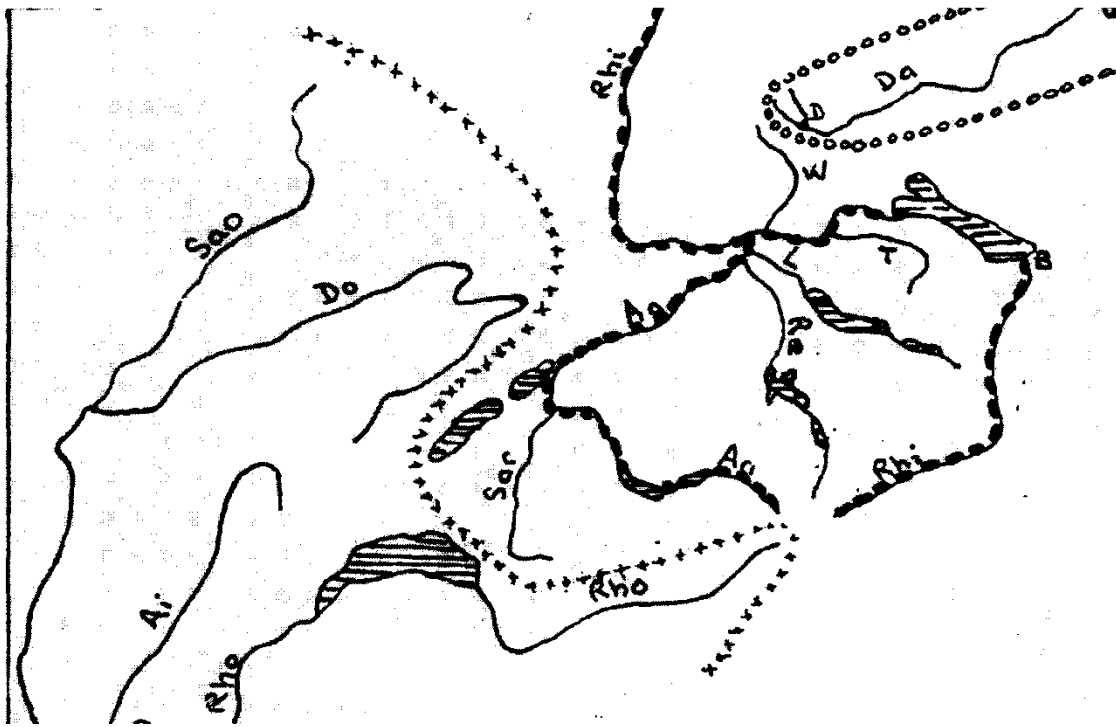
Dès lors le Rhin coulera vers la Mer du Nord, le Danube vers la Mer Noire et tous les autres fleuves vers la Méditerranée. Le Danube, lui, ne recevra plus d'eau que d'une petite partie de la Forêt-Noire.

Les pertes du Danube.

Mais la glotonnerie du Rhin ne s'arrête pas aux captures successives des eaux superficielles du Rhône et du Danube que lui ont permis les soubresauts tectoniques. A 20 km environ en aval de Donaueschingen, le Danube se traverse à pied sec une centaine de jours par an, ses eaux disparaissant à travers les calcaires karstiques du Jurassique supérieur pour se retrouver, à 17 km de là, à l'Aachtopf, une magnifique source vauclusienne, la plus grande « source » d'Allemagne, qui alimente une courte mais puissante rivière, l'Aach, dont les eaux se retrouveront dans le Rhin. Cette ponction souterraine privait d'eau pendant plusieurs mois de l'année les industries de la ville de Tüttlingen et il a fallu construire le long du cours du Danube un canal, étanche celui-là, pour leur assurer une alimentation permanente.

La fin du jeu?

Le jeu n'est pas terminé. La transformation de l'hydrographie de la région se poursuit et se poursuivra au rythme lent et sûr qui est celui de la géologie. Mais, en attendant que l'évolution naturelle ne vienne régler leur compte à toutes les théories, c'est chaque année que les publications sur ce sujet, qui continue de passionner les géologues, les géographes et – nous l'avons vu – les hommes politiques, nous apportent leur lot d'observations et d'hypothèses nouvelles.



La glaciation de Günz

5. PREMIER CHANTIER PAR ANDRE LAMARQUE

Fin septembre 1968, je quitte Elf, après seize années d'une vie nomade assez excitante, vécue au Gabon, au Cameroun, plus brièvement au Sahara, et je rejoins ETPM où l'on me confie la responsabilité du département Engineering.

Au cours des premières semaines, je vis assez mal cette transition : on ne rompt pas avec seize années d'une belle expérience professionnelle, on ne rompt pas avec les compagnons de cette première et belle aventure sans quelques états d'âme.

Toutefois, l'excellente équipe de jeunes ingénieurs et dessinateurs, ardents et particulièrement doués, que je rejoins rue de Saussure, me fait rapidement oublier le premier chapitre de ma vie professionnelle.

Dès le début de 1969, nous avons mis au point notre premier programme informatique de calcul des plateformes marines : un programme encore assez rustique, mais suffisant pour les besoins du moment.

Nous avons également développé une procédure de pose des pipe-lines en mer, la procédure dite « de la courbe en S ».

Ce programme est disponible à point nommé, puisque Elf-Gabon émet un appel d'offre en Avril pour la pose de 10 kms de conduite de diamètre 10 pouces, sur le champ d'Anguille, au Gabon : ETPM est choisie, pour ce chantier.

Au début du mois de septembre de cette même année, quelques jours avant le démarrage du chantier de pose sur Anguille, Raymond Aubert, mon Directeur Général, me suggère un « aller-retour » à Port-Gentil, pour administrer aux Chefs de Barge qui vont conduire l'opération, un ultime briefing sur la nouvelle procédure de pose.

Pleinement motivés par cette mission hautement pédagogique, Alain Hersent, mon jeune adjoint et moi-même, embarquons pour Port-Gentil.



Nous sommes très gentiment reçus par Pierre Gouzet le Directeur d'ETPM au Gabon et Jean-Marie de Graeve responsable local des opérations, mais pour l'instant, il n'y a personne à chapitrer : il n'y a pas de chef de barge sur la place de Port-Gentil.

Nous mettons à profit ce contretemps imprévu, pour faire le point de la situation. La procédure de pose de la « courbe en S », utilise un « stinger ». C'est une longue élinde flottante, articulée à l'arrière de la barge, qui soutient le pipeline en cours de pose et l'accompagne assez près du fond de la mer, pour qu'il y soit déposé sans dommages.

Dès le début du mois de juillet, la construction de cet élément essentiel du dispositif de pose a été entamée. Le « stinger » est aujourd'hui achevé : le long serpent d'acier, d'environ 80 m de long, repose sur des calages de bois, en bordure du quai du terminal pétrolier de Cap Lopez, prêt à être mis à l'eau et remorqué sur la zone des travaux lorsque ceux-ci commenceront.

Une semaine s'est écoulée, sans qu'arrive le chef de chantier tant attendu. Je téléphone à Paris à mon bon Directeur et m'inquiète de cette absence persistante. Il me répond sur un ton qui exclue toute argumentation : « -je te nomme chef de barge et tu fais pour le mieux »... et il raccroche.

Je n'avais pas imaginé que mon cursus professionnel, chez ETPM, me ferait transiter par cette case-là. J'ai une grande estime et beaucoup d'amitié pour ces hommes qui allient à de fortes compétences professionnelles, les qualités humaines requises pour gérer dans la bonne humeur mais avec fermeté, des équipages valeureux mais, à l'occasion, légèrement frondeurs.

Cette nomination singulière flatte à l'évidence mon ego et je vais donc tout benoitement, annoncer à Pierre et Jean-Marie qu'il y a désormais un chef de barge sur la place de Port-Gentil et que je suis ce personnage tout nouvellement nommé par la haute direction.

Ils n'émettent aucune réserve désobligeante à mon égard ... douce inconscience ou suprême courtoisie ?

Le jour même, Alain et moi, faisons à bord de la barge ETPM 201, l'ultime compte à rebours. Tout est paré, l'effectif est au complet, si l'on veut bien ignorer l'absence du chef de barge titulaire. Nous quitterons dans deux jours le mouillage de Port-Gentil pour le champ marin d'Anguille.

La veille du départ, divine surprise : Roland Bonnard, le « grand Bonnard », débarque à Port-Gentil. Un peu moins de deux mètres pour la taille, un peu plus de cent kilos pour le poids, une présence plus que rassurante, il fait accessoirement partie du club de nos chefs de chantier les plus expérimentés.

Tout se remet à l'endroit : il sera le chef de barge, je serai son second, il assurera le poste de jour et moi celui de nuit. L'organigramme de la barge redevient raisonnablement crédible ; nous appareillerons très tôt demain matin.

Le lendemain en fin d'après-midi, la LB 201 est installée sur le champ d'Anguille, toutes ancrées mouillées, en position de départ. L'arrière de la barge fait face à la plateforme centrale de production. Une dizaine de plateformes, beaucoup plus légères, chacune supportant un puits de forage, séparées par quelques centaines de mètres, enveloppent la structure centrale. Elles sont reliées à cette dernière par un réseau de conduites de petit diamètre, posées sur le fond de la mer, conduites qui acheminent la production de chaque puits vers la plateforme centrale de collecte. Nous avons évidemment le plan (théorique) de ce réseau et nous avons positionné nos ancrées en conséquence.

Lorsque l'heure du grand départ sera venue, nous enverrons par traction la tête du pipeline au pied de la plateforme de production et là, commencera la longue marche en avant, l'opération de

pose qui, en un peu moins d'un mois, nous amènera à 10kms de là, au pied de la deuxième plateforme de collecte qui nous attend à l'autre extrémité du champ d'Anguille.

Telle est notre feuille de route.

Le Bélier, notre fidèle remorqueur, est reparti vers Cap Lopez pour prendre livraison du « stinger » et le remorquer sur le site.

Il est de retour le lendemain. Lorsqu'il se rapproche de nous, nous pouvons distinguer le long serpent d'acier qui le prolonge et, très vite, nous pouvons également apercevoir, hélas ! ... deux gentils geysers qui, à intervalles réguliers, fusent dans la partie centrale de la trop longue structure. Le diagnostic est sans appel : les deux tubes principaux, colonne vertébrale du « stinger » sont ouverts, des soudures ont lâché. Retour du convoi à Cap Lopez.

Le lendemain matin, le Bélier de retour relève nos ancres, nous abandonnons le site, le chantier est momentanément arrêté.

Je suis dans la cabine que je partage avec Roland lorsqu'il déboule dans la pièce et me lance : « - Nous avons accroché l'un des flow-lines d'Elf ». Nous nous précipitons sur le pont, le mal est fait : au pied de l'une des plateformes de forage, un gros bouillonnement noirâtre indique que la conduite accrochée s'est rompue au pied de la structure. Une équipe en Zodiac file vers la plateforme, grimpe sur le pont, ferme les vannes du puits : le bouillonnement s'arrête, une vaste flaque irisée enveloppe la plateforme.

Le représentant d'Elf nous signale incidemment qu'il s'agit du puits « Anguille n° 8 », et qu'il est le plus gros producteur du champ nous avons finement visé.

Dans l'après-midi, alors que le Bélier nous ramène à Port-Gentil, j'appelle Pierre Gouzet à la radio pour qu'il organise dès le lendemain matin, une réunion avec le staff d'Elf-Gabon.

Je fais mentalement le point de la situation ; il va falloir expliquer à nos bons amis d'Elf :

- ✓ que notre « stinger », (vraisemblablement trop long), n'a pas supporté le remorquage sur le champ d'Anguille et que les opérations sont donc interrompues.
- ✓ que la réparation pour réemploi dudit « stinger » n'est peut-être pas une bonne idée, un nouvel essai dans les mêmes conditions pouvant déboucher sur le même résultat.
- ✓ que nous avons donc besoin d'un délai minimum pour imaginer la suite des opérations.
- ✓ que, chemin faisant, nous avons signalé notre passage sur le champ d'Anguille en détruisant le flow-line du puits n°8 ; bien évidemment, nous nous en excusons, tout particulièrement dans la mesure où ce puits se trouve être le meilleur producteur du champ.

Il n'est point besoin d'être très imaginatif pour prévoir que la réunion explicative de demain matin sera particulièrement orageuse.

La météo ambiante devrait se situer entre « coup de vent force 8 » et « tempête force 10 » çà va tanguer !

Suite et fin dans le prochain Pélican.

6. INCROYABLE MAIS VRAI PAR JEAN-MARIE DELAPORTE

On appellera cette histoire le "coup de Bélier".

J'étais au cœur de cette aventure, étant le directeur de ce projet.

En 1982, la société ETPM en JV avec UIE se voyait confier par Fluor pour le compte de Esso Côte d'Ivoire, filiale d'EXXON un contrat Clé en main de fabrication, installation et démarrage de la première plateforme jamais installée au large de la Côte d'Ivoire.

Ce contrat était une véritable "Université de l'offshore" de l'époque tant il faisait appel à toutes les techniques de fabrication et surtout d'installation en mer. Les péripéties furent nombreuses, chacune riche d'enseignement, car nous apprenant ce qu'il eût fallu faire pour les éviter.

Une partie du travail consistait en pose de pipe, ensouillage et "Beach Crossing"(atterrissage)

ETPM investit alors dans un appareil de tirage puissant, appelé treuil linéaire et destiné à

effectuer les tirages vers la terre des pipelines fabriqués en mer par nos barges.

Ce treuil pouvant développer jusqu'à 300 T d'effort, cet appareil devait être utilisé pour la première fois en Côte d'Ivoire sur ce chantier de "Bélier", pour tirer un pipe de 10" posé en mer par la Barge 701

L'installation à terre de ce matériel lourd nécessite beaucoup de travail de génie civil pour positionner le treuil, les câbles de tirage, la centrale hydraulique, etc... Des grues impressionnantes sont mobilisées, des excavations réalisées, afin que tout soit prêt pour l'arrivée de la barge de pose et le fameux tirage.

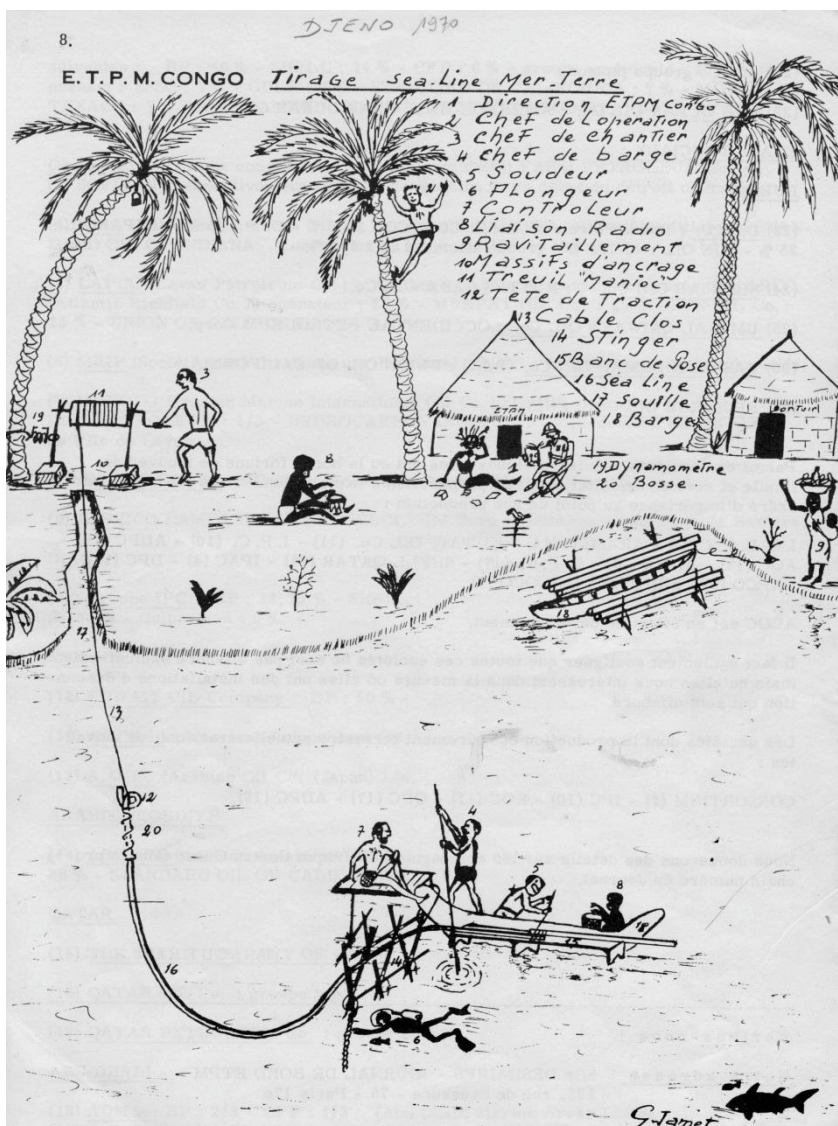
Inutile de dire que les dirigeants d'ETPM, fiers de ce bel investissement défilèrent sur le site pour admirer cet équipement coûteux et impressionnant.

A ce stade, pour mesurer le "sel" de l'histoire, il faut dire que l'emprise de ce chantier, bien sûr est au rivage, mais surtout au milieu d'un village africain: leurs habitants intrigués par ce "remue-ménage" observaient avec curiosité ces travaux de préparation.

Vint le jour du tirage, en quelque sorte, l'inauguration de ce nouvel appareil. Cette étape de l'opération se déroula au fil de soie.

Le pipeline, posé par la barge et puissamment tiré par le treuil atterrit donc parfaitement sur la plage, traversant la zone de surf, une barre très violente et permanente sur le littoral de l'Afrique de l'Ouest.

Il ne restait plus qu'à ensouiller le pipe pour le protéger de l'érosion des plages, des dommages éventuels des billes de bois de 10 Tonnes ou plus qui s'échouent régulièrement à terre ,et d'autres turpitudes improbables, tel l'échouage éventuel d'un navire.



Une ensouilleuse, destinée donc à creuser le sol sableux sous le pipeline est alors installée sur le pipe côté mer, et tirée depuis la plage; la tranchée se creuse alors parfaitement sur les premiers 500 mètres.

Cependant et curieusement, malgré la traction exercée depuis la plage par le treuil sur la machine celle-ci se bloque une première fois à cent mètres du bord.

Quid? Diable! Problème?

Essayons une petite marche arrière, un retour vers la barge et repartons en avant vers la plage!

La machine repartait donc vers la terre!

Retenons notre souffle!

Aie!...à cent mètres du bord la machine bloque à nouveau!!

Angoisse! car la zone de Surf, entre le point de blocage et la plage est précisément la section la plus vulnérable, car dans l'environnement le moins profond ,le plus agité, le moins accessible.

Avec un doute grandissant sur le succès complet de cet

ensouillage, nous recommençons et clairement cette fois devons déduire que le problème est de taille, techniquement et commercialement (barge à 200.000 Dollars/Jour)

A cent mètres du bord, la mer brise, les rouleaux mesurent 2 mètres de haut et brisent sans répit, la profondeur n'est que de 3 mètres ! La visibilité est très faible du fait du sable en suspension, sous l'effet de l'énergie de ces déferlantes qui ne stoppent jamais.

Les plongeurs du bord s'apprêtent néanmoins à une intervention, une inspection du point critique de blocage.

Stupéfaction : Ils sentent plus qu'ils ne voient que la machine est bloquée contre un mur d'acier, le pipe est posé sur ce mur et donc naturellement la machine ne peut détruire ce mur ou le creuser pour poursuivre son ensouillage; sur la droite on s'aperçoit que le mur se prolonge, loin, très loin, des dizaines de mètres sur la gauche, invraisemblable mais vrai, le mur d'acier également se prolonge de plusieurs dizaines de mètres.

Esso étant en charge de l'accès au site n'avait donc pas identifié cet obstacle?

Quelques épaves figuraient bien sur les cartes marines du littoral, mais la plus proche à environ 1 mille nautique à l'ouest de l'atterrage.

Qu'était donc cet obstacle?

La réponse était effrontément simple. Les habitants du village avaient la réponse. Ils savaient, ils n'osaient pas en parler, ils nous avaient vu arriver avec du matériel de chantier très lourd et impressionnant. Ils se sont tus et devinez ce qu'ils nous ont déclaré quand ils ont été témoins de notre problème final!

..."Nous pensions que vous arriviez pour renflouer l'épave du cargo de 200 m de long qui a fait naufrage ici il y a 20 ans et qui dorénavant est totalement ensouillé dans le sable, face à notre village!!!!"

Ainsi, l'accès au site n'avait pas été étudié de suffisamment près, ni par la technique, ni par la communication, ni par les enquêtes auprès de la population, ni par le hasard.

Une communication insuffisante entre nos équipes et les gens du village ont contribué à ce coûteux hiatus; c'est au moment des "surveys" et des enquêtes de faisabilité que la présence de cette épave aurait dû être décelée.

En fait, la violence du surf et la nature du sable font que dans cet environnement, tout objet s'auto-ensouille rapidement et disparaît de la vue et des souvenirs.

Une autre raison a conduit à cette mauvaise surprise : l'indication sur les cartes marines de cette épave bien mentionnée mais avec des coordonnées erronées; une faute de frappe, une erreur de 1 minute sur les cartes marines, c'est à dire 1 mille nautique.

Voilà, incroyable mais vrai; si vous voulez savoir comment cela s'est terminé, écoutez bien : d'abord dès la suspicion d'un problème technique et contractuel majeur, J'ai prévenu ma direction à Paris, le client faisait de même de son côté, prévenant sa direction à Houston

Je proposai de procéder à la démobilisation immédiate de la barge car ce n'est pas avec elle qu'on pouvait résoudre ce problème et son coût journalier faisait qu'il eût été insensé d'attendre ; c'était un vendredi soir.

Je notifiai au client que faute de l'accès au site (le site inclut non seulement le tracé du pipe sur le fond de la mer, mais aussi un large corridor de part et d'autre de ce tracé et aussi la couche de terrain qui est sous les fonds marins jusqu'à la profondeur d'ensouillage, (ici 1,5 m) qu'il nous devait, nous allions procéder au repli des ancres et rentrer en rade d'Abidjan pour la démobilisation et préparer la barge pour son départ vers la Mer du Nord.

Le client refusa me disant d'attendre lundi matin une décision.

Ma réponse: "non on ne peut attendre 3 jours, c'est insensé de dépenser 600,000 USD pour rester au large à attendre votre décision, il me faudrait un Change Order où vous vous engagez à rembourser ce stand-by inutile"

Devant le refus d'émettre ce document, je donne instruction à la barge de se replier et de procéder à la démobilisation. Le chef de barge me rappelle à minuit: le client nous ordonne de rester,

que fais-je?

Ma réponse : "pas de changement, partez, repliez, rentrez!"

Quelques heures plus tard, samedi 3 heures du matin, mon gardien de nuit me réveille et me dit que je suis attendu dehors!!!

Là, 2 voitures m'attendent, avec le Directeur de projet d'Exxon, son adjoint de Fluor et tout un aréopage d'Esso, ils venaient de comprendre que la seule solution pour stopper la manœuvre de repli était ce fameux papier, engagement contractuel à payer les jours de stand by à suivre.

Ils me remettent le précieux document en grande pompe, la mine défaite.

A 3 heures 1/2 je rappelle donc la barge: "Désolé pour le contrordre, restez"

Nous sommes ainsi restés 4 jours sur le site avant qu'enfin, le client soit d'accord avec la seule solution qui s'imposait, partir et réfléchir à d'autres moyens de régler ce difficile problème technique.

Ainsi pour nous, se terminait cette aventure Ivoirienne, sur un travail presque parfait, mais inachevé.

Le client a dû ensuite soustraire le problème de la découpe partielle de l'épave à une société spécialisée dans les travaux sous-marins par explosifs; des "bengalores" ont permis d'ouvrir le passage et ensuite le pipe fut ensouillé par eux-mêmes à la bonne cote.

20 ans après, le pétrole Ivoirien y circulait encore jusqu'à l'épuisement final du champ.

Quelques protagonistes de cette aventure liront cet article qui leur rappellera les angoisses de cet incident, André Jarrosson PDG d'ETPM, André Lamarque, Directeur d'ETPM à l'époque, Bernard Journoud l'un des dirigeants de Esso CI avec Messieurs Utter et Schaeffer, Alain Leroux capitaine de la barge DLB701, Patrick Chalopin, superintendant et quelques autres qui tous pourraient vous raconter d'autres anecdotes aussi étonnantes.

7. LE ROI DES MYTHOMANES : ASILE POLITIQUE PAR GILLES MARTIN CLC

J'étais à l'époque embarqué sur le « GLINKA » (fier canot très connu par les Anciens de la CGM). Les capitaines au long cours y faisaient souvent leurs premières armes de commandant.



Lesdits commandants avaient la joie de redécouvrir le charme du quart puisqu'il n'y avait qu'un lieutenant ! J'ai donc eu droit au matelot le plus folklorique du bord pour m'assister pendant ces quatre heures. Dès le début j'ai réalisé que j'avais affaire à un phénomène que nous appellerons Loïc en donnant son nom à l'unité de mythomanie, unité maximum, qui peut avoir des sous-multiples mais certainement des multiples.

Genre d'histoire du 'Loïc' : vous êtes de Paimpol, j'ai navigué une fois avec un commandant paimpolais (j'ai essayé de lui expliquer que ce n'était pas une denrée rare à Paimpol) et il me raconte les exploits de ce compatriote :

- Nous sortions du Canal de Suez à Port Saïd et le commandant avait eu des mots avec les canotiers. Pour se venger, il a refusé de ralentir comme c'était l'usage pour larguer les canots. Il a même accéléré puis à une vitesse d'au moins 6 nœuds a fait couper la cravate reliant le canot au 'cartahu' (un fil d'acier sous le mât de charge qui soutient les charges) et les a laissé tomber ainsi de 5 à 6 mètres de haut.

Commentaires du Loïc : « il ne faut plus que ce commandant repasse Suez, il est interdit de séjour là-bas... » (On le croit facilement)

Il n'est pas nécessaire d'avoir passé Suez ni même navigué pour juger de l'énormité de cette anecdote qui m'a permis de me faire rapidement mon idée sur le Loïc.

Mon Loïc avait en plus la particularité d'être marié à Ventspils avec Natacha qui lui avait donné un enfant (âgé d'un an en 1985 et dont j'ai oublié le prénom). Son « épouse » était la fille d'un colonel de l'Armée Rouge, (il ne faut pas lésiner) et le père de Loïc était un Officier de liaison US qui avait connu sa mère en 1945 en Pologne en la sortant d'une situation très critique. Mais en réalité, ses deux parents étaient de bons bretons de la région de Concarneau et bretons depuis des générations. Quant à son beau-père 'Colonel', j'ai eu le privilège de visiter son logement de fonction : les logements de ses sergents doivent être alors très miséreux ! Quant à son 'mariage' et son épouse il y avait beaucoup à dire et redire. La rumeur courait, elle court toujours, qu'elle était très partageuse et pas du tout égoïste. Il y avait deux caboteurs, un Hollandais et un Belge, qui faisaient le même trafic que nous à partir de Rotterdam et d'Anvers. Elle aurait très bien connu et fréquenté quelques membres de ces équipages, elle aurait été très Européenne avant l'heure car nous sommes en 1985 !

Nous faisons des croisières Dunkerque/Ventspils et étions tenus de respecter les lois de la moribonde URSS : tout le monde à bord avant minuit à l'exception du commandant qui avait l'insigne faveur de pouvoir sortir 24h/24 ce qui était un privilège qui ne m'a pas laissé rêveur car Ventspils était loin de présenter des charmes cachés... si vous connaissez vous apprécierez.

Nous devons appareiller dans la soirée de ce mois de juillet 1985 (les nuits sont blanches à cette époque de l'année) et j'ai dû reporter l'appareillage au lendemain matin car un fort coup vent de SW était annoncé. Vu les qualités nautiques du « Glinka », il était prudent d'attendre l'accalmie prévue pour le lendemain matin. Cela a fait le bonheur de Loïc qui est sorti pour voir sa dulcinée et sa 'famille.

A minuit, comme prévu, tout le monde est à bord sauf Loïc. Son collègue me prévient qu'il avait décidé de rester à Ventspils et donc en quelque sorte de désertier. Loïc avait tout prévu et avait donné un papier avec l'adresse de Natacha.

Au début j'ai pris cela comme une plaisanterie de mauvais goût, mais vers 4 h (2 heures avant l'heure prévue de l'appareillage) je me suis résigné à essayer de trouver Loïc pour le faire revenir sur sa décision et surtout éviter les ennuis que je pressentais avec les Autorités (ce qui était tout à fait normal, aucun pays n'aime recevoir les déserteurs de cet acabit !).

Me voilà donc à 4h du matin sur la route de Ventspils avec un billet de 10 roubles que je brandissais à la main tentant les automobilistes pour qu'ils me prennent en stop. Je n'ai pas attendu longtemps, à ma grande surprise et ai été conduit rapidement à l'HLM de Natacha. Dire que j'étais de bonne humeur, serait vraiment mentir. C'est assez énervé que j'ai frappé puis tambouriné à la porte de l'appartement. Enfin, j'ai vu apparaître la fameuse Natacha et le non moins fameux Loïc. De plus, j'ai entrevu la présence de nombreuses personnes assez furieuses d'avoir été réveillées brutalement (je les comprends). Après quelques minutes de palabres stériles, Loïc me confirme que sa décision est irrévocable et qu'il reste en URSS près de Natacha, que l'on peut se partager ses affaires à bord, sans rire, y compris un bel échiquier électronique avec lequel il disait passer des heures. J'ai donc été retrouver mon chauffeur qui m'avait patiemment attendu et ralliais le bord via l'Agence à qui je narrais mes aventures.

L'Agent m'a accompagné à bord puis j'ai dû signer une foule de papiers de décharges qui en quelque sorte officialisaient la désertion de Loïc et adresser à l'Armement au Havre un télex etc... Il ne restait plus qu'à attendre le pilote.

Là, petit baroud d'honneur de quelques membres de l'équipage qui refusaient l'appareillage sans Loïc. J'en avais assez vu et entendu depuis quelques heures et le problème a été vite résolu en leur disant que je nous croyais capables à 5 ou 6 personnes de ramener le « Glinka » à Dunkerque (l'équipage était de 11 hommes si j'ai bon souvenir) et qu'ils pouvaient rejoindre Loïc à la prison de Ventspils, pour moi je n'avais aucune raison de m'y opposer, pour eux, il y avait un inconvénient, car je ne voyais pas qui leur apporterait des oranges.

Vers 7 heures, arrive le pilote qui me pose les questions habituelles et oh surprise la « Etes-vous au complet ? ». je lui réponds « Non, vous le saviez ». « Bien, me répond-il, on ne sort pas ». Après

cela, l'ambiance à bord avait changé et les « Ex mutins solidaires » parlaient plutôt de ce c... de Loïc et absolument plus du pauvre Loïc.

Vu la tournure prise par les événements, je retournai à l'Agence où je retrouvai en plus des personnes habituelles, Loïc que des policiers avaient ramené manu militari. Ces policiers ne semblaient pas du tout goûter la plaisanterie. Un dialogue de sourds s'ensuivit entre l'Agent et Loïc en anglais, à moi de faire l'interprète :

- L'Agent : vous irez en prison
- Loïc : ce n'est pas grave, je serai près de Natacha
- L'Agent : l'URSS, c'est un grand pays. Vous serez en prison quelque part entre Ventspils et Vladivostok, regardez la carte, il y a de l'espace
- Loïc : ce n'est pas grave, je serai dans le pays de Natacha
- L'Agent en se tournant vers moi : dites-lui qu'il ne lui reste plus qu'à demander « l'Asile Politique », BUT I DON'T THINK HE IS SO CRAZY !

J'ai alors senti qu'il était temps de dépasser mon rôle d'interprète et comme je commençais à en avoir vraiment « marre », j'ai explosé et l'ai traité de tous les noms d'oiseaux qui me sont venus et miracle j'ai entendu les rouages se remettre en route dans sa tête. Il a changé en quelques secondes et déclaré calmement : « je rentre à bord, on peut y aller ».

L'Agence et toutes les personnes présentes n'ont rien compris mais se sont empressées de nous donner satisfaction, trop contentes de se débarrasser du phénomène.

Nous avons donc appareillé avec un grand soupir de soulagement. La traversée retour s'est passée sans problème. Mais jamais Loïc n'a donné l'impression d'avoir réalisé ce qu'il avait fait. Je n'ai pas su ni cherché à connaître quelle avait été la réaction de ses collègues. Je n'ai jamais plus navigué avec lui, heureusement. Je ne l'aurais pas supporté, mais je crois qu'il a, par la suite, accompli d'autres exploits du même genre.

C'était vraiment le ROI des MYTHOMANES.

Le « GLINKA » photographié à Brest le 19 décembre 1990.

GLINKA (nom d'un musicien russe), lancé le 06/09/1974 à Hjorungavaag (près de Ulsteinvik), IMO 7393781 - 63,69 x 13,35 m - TE 6,55 m - JB 1 583 - P 1 159 kW - V 12 nds - Compagnie Générale Maritime



8. UN EXODE ET UNE NAISSANCE A BORD DU BAKALA PAR LOUIS LE GAGNE CLC

Octobre 1962- Le navire revenait des Etats-Unis et, après la traversée de l'Atlantique, effectuait sa descente sur la côte d'Afrique, de Dakar à Pointe Noire. Peu avant l'escale de Libreville, l'Agence nous informa que le navire était réquisitionné par l'Ambassade de France pour effectuer le transport d'environ 2.400 réfugiés Congolais vers Pointe Noire. Des émeutes avaient éclaté à Brazzaville et à Libreville suite à un match de football entre le Gabon et le Congo. Il y avait déjà de nombreux morts et d'importants dégâts matériels. Le match n'était que le prétexte du conflit. Le différend portait, en fait, sur une modification de la frontière qui plaçait la mine de manganèse de Franceville en territoire gabonais. Arrivant sur rade de Libreville le Commandant s'était arrangé pour être le plus près possible

du môle afin d'y prendre le mouillage. A l'époque il n'y avait qu'un port de batelage et les navires effectuaient les opérations commerciales sur rade foraine. Dès que le navire se trouva en bon évitage, une barge plate, amenée par un petit remorqueur, vint se placer sur bâbord. Sur cette barge se trouvait une foule de douaniers, de policiers, de militaires en plus de l'agent de la Compagnie qui accompagnait le représentant de l'ambassade de France. La coupée amenée, tout ce beau monde grimpa à bord.

Les formalités effectuées, on commença les opérations commerciales de déchargement. Le Commandant réunit les officiers et les principaux de l'Equipage. Il venait d'être informé que le gouvernement Gabonais, dépassé par les violentes émeutes raciales, avait décidé d'expulser tous les ressortissants congolais. Plus de 2.000 personnes, femmes, hommes et enfants, avaient été regroupés dans le port pour échapper à la vindicte populaire. Ce sont ces gens que nous devons embarquer pour les amener à Pointe Noire au Congo. Bien entendu le BAKALA, cargo classique de la série des B, ne possédait aucune installation pour recevoir un tel nombre de «passagers». Le tonnage à décharger était faible. Pendant les opérations de manutention, les entreponts 3 et 4, étant déjà vides de marchandises, l'équipage les aménagea pour le transport des réfugiés. Une équipe, menée par le charpentier, s'affaira à construire sur le pont à bâbord et tribord des latrines sommaires qui se déverseraient à la mer grâce à une circulation d'eau de mer du circuit incendie.

Vers 15 heures, déchargement terminé, l'embarquement des congolais expulsés commença.

Certains d'entre eux attendaient depuis trois jours sur le port dans des conditions sanitaires et alimentaires déplorable. Des embarcations quittaient l'embarcadère nous amenant chaque fois une vingtaine de personnes. Les refoulés n'avaient eu le droit d'emporter que les effets qu'ils portaient à la main. Dans cette foule paniquée et traumatisée se trouvaient beaucoup de femmes et d'enfants de tout âge. Les mères, chargées de leurs gosses et de leurs paquets, avaient beaucoup de mal à débarquer sur la plate et à grimper l'étroite échelle de coupée. Quant aux hommes, eux aussi chargés, ils étaient malmenés et souvent violemment frappés à la matraque par les policiers et militaires chargés d'assurer l'ordre! Au passage les réfugiés se voyaient souvent délestés de leur maigre bagage par ces militaires. En haut de la coupée le lieutenant de service aidé de deux matelots, faisait le dispatching entre l'avant et l'arrière du navire en essayant de ne pas séparer les familles. Très vite, cela devint impossible car il fallait soigner les crânes éclatés, aider les malheureux dans une pagaille et un brouhaha indescriptibles. Le Commandant fit stopper les opérations et demanda aux militaires d'arrêter leurs exactions et brutalités, d'aider les réfugiés et de cesser leur racket.

Devant leur refus, il fit remonter la coupée et, par radio, demanda l'aide de l'Ambassade de France. L'Ambassadeur en personne vint à bord le plus vite possible et, du haut de la coupée, improvisa un petit discours dans lequel il expliquait la souveraineté française du pavillon, que le navire était réquisitionné pour des raisons humanitaires, qu'il n'était pas question que les brutalités sur les réfugiés continuent. En cas de non-respect des règles internationales, il se plaindrait aux autorités gabonaises et le navire appareillerait sans prendre tous ces expulsés. Je dois reconnaître que c'était assez bien tourné, sur un ton très énergique et convaincant. L'effet fut immédiat, ce qui n'était pas évident dans le contexte.

L'embarquement reprit et malgré la pagaille, le bruit et les palabres, nous avons pris environ 2.500 personnes de tous métiers et origines. Parmi les refoulés il y avait même, le comble, un douanier gabonais en uniforme. Sa carte d'identité avait été délivrée à Brazzaville avant l'indépendance! Ces gens avaient tout perdu: maison, biens, travail et parfois famille. Hébétés et dépassés par les évènements ils allaient comme du bétail vers l'arrière ou vers l'avant, Tout ce que le bord pouvait leur offrir c'était un abri. (les tauds avaient été installés aux cales II, III et IV et les entreponts III et IV, vides, ouverts à ceux qui le voulaient) et de l'eau douce aux rares robinets de pont. Nous ne pouvions ni les nourrir ni leur fournir de couvertures. En ville pendant ce temps la chasse aux congolais continuait. Le navire fut tenu d'attendre 2 ou 3 rotations de vedette amenant les derniers refoulés. Ceux-ci n'avaient que leurs vêtements sur le dos.

Ainsi, Arche de Noé improvisée, le BAKALA appareilla vers minuit pour Pointe Noire. Le Commandant avait doublé le service de quart avec 3 matelots par bordée. L'un d'entre eux faisait des rondes permanentes sur le pont principal et dans les entreponts. Parmi nos « passagers » il y avait quelques femmes enceintes. La traversée de 405 milles devait durer environ 30 heures, notre E.T.A. Pointe Noire était donc pour le surlendemain matin. Au carré, on évoqua bien sûr les épisodes de l'évacuation du Tonkin en 1954 et les nombreuses naissances à bord des navires. La traversée de Haïphong à Saïgon durait 4 jours. Dans le cas présent les « chances » d'avoir un accouchement étaient donc bien moindres. Pour la suite, il est temps de préciser que j'étais le lieutenant chargé de l'infirmerie et des soins ! Nous étions en Été Austral. A cette époque il fait beau malgré la saison des pluies. Le navire traçait sa route sur une petite houle de SW. Tout le monde semblait avoir trouvé sa place et tout était relativement calme. Les matelots de ronde s'aperçurent que des feux à nu étaient allumés sur le pont et même dans les entreponts (le bois de fardage n'y manquait pas !). Il fallut faire la police et soigner quelques bobos, à part cela R.A.S. La première journée s'écoula tranquillement à part le bruit sur le pont : cris et pleurs des enfants, chamailleries des femmes et palabres des hommes. Ces gens avaient tout perdu, ne savaient pas exactement où ils allaient, comment ils seraient reçus et hébergés et, avec fatalisme, semblaient accepter ce triste destin.

La nuit tombe vite sous les tropiques et avec l'obscurité le calme était revenu. Je prenais le quart de 2 à 5 heures et, avec les matelots de la bordée, je profitais de la fraîcheur relative et du calme presque absolu sur une mer belle et un ciel étoilé. Peu après 4 heures trente, le matelot de ronde arriva sur la passerelle en me disant qu'une femme était sur le point d'accoucher dans l'entrepont IV, que les proches de cette femme lui avaient fait entendre que c'était pour bientôt et qu'il fallait faire quelque chose. Je décidais d'attendre le Second Capitaine qui me relevait à 5 heures. Très courageux, il me dit :

➤ Je suis de quart maintenant, allez donc voir ce qu'il en est !

Je me rendis donc sur place avec un matelot. Tout ce que je pouvais dire, n'étant pas expert, c'est qu'elle était très enceinte et qu'on ne pouvait la laisser dans l'entrepont. Dans l'état où elle était, il s'avéra très difficile de la ramener sur le pont par le panneau d'écouille. L'échelle était verticale, l'orifice carré du panneau mesurait au mieux 50cm de côté, c'est-à-dire moins que la dimension de son ventre. Nous devions résoudre la quadrature du cercle. Avec de l'aide, en tirant et en poussant on finit par y arriver. Je l'installais dans l'infirmerie. Comme indiqué dans notre bible « le médecin de papier », on lui fit une toilette de la région pubienne, et je demandai à son amie de nous prévenir lorsque le travail commencerait. Ensuite je passai par la cuisine et demandai, à tout hasard, de mettre une grande quantité d'eau à bouillir. Puis je remontais à la passerelle rendre compte au Second des dispositions prises. Il me répondit que c'était OK, qu'il préviendrait le Commandant vers 7 heures et que le matelot de ronde passerait tous les $\frac{1}{4}$ d'heures à l'infirmerie.

Après un petit casse-croûte, je me couchai vers 6 heures et m'endormis rapidement.

Des coups violents et des cris à ma porte me sortirent d'un sommeil profond, ma montre n'indiquait que 09H45 et je ne comprenais pas la raison de ce réveil intempestif. Complètement dans le cirage je me levai et allai ouvrir, serviette de bain à la taille. Derrière la porte se trouvaient 3 ou 4 personnes dont le Commandant qui me dit :

➤ Elle accouche !

Pensant à une plaisanterie, je lui répondis :

➤ Eh bien, allez-y !

➤ J'ai bien essayé, mais elle ne veut rien savoir. Elle veut le docteur !

Comme je m'en étais occupé dans la nuit, elle pensait logiquement que j'étais le toubib et ne voulait voir personne d'autre. C'était sérieux. Simplement vêtu de ma seule serviette de bain, je me rendis au chevet de la parturiente à l'infirmerie. Il était temps ! Le travail était très avancé et la tête du bébé se présentait déjà à l'extérieur. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, je me retrouvais avec une superbe petite fille dans les mains. A peine sortie du ventre de sa mère, elle se mit à sucer son pouce avec une force extraordinaire !

Encombré de ce paquet un peu spécial je ne devais pas avoir l'air très malin. Je demandai à la maman si tout allait bien, elle me dit :

➤ Ça va docteur !

Un peu rassuré, malgré le sang et les eaux sur l'étroite bannette, malgré l'étrangeté de la situation, je posai l'enfant entre les jambes de la mère et me mis à consulter fébrilement le « médecin de papier » au chapitre accouchement. Le plus dur était fait, le bébé était là. L'opération suivante était de couper le cordon ombilical. Je m'aperçus que pour ligaturer je n'avais rien de fiable dans l'infirmierie. Derrière la porte beaucoup de monde attendait. Je réclamai quelque chose pour faire le nœud. Le premier à revenir fut le cuisinier avec l'eau bouillie que je lui avais demandé dans la nuit. Il portait aussi de la ficelle à rôtir ! Etant donné l'état de la cuisine je passai la ficelle à l'alcool pour la désinfecter. Le résultat fut de la rendre molle et cassante, donc inutilisable. Je ressortis et, assez énervé, réclamai du fil costaud. Cette fois c'est le bosco qui logeant juste en face me ramena du fil de pêche en nylon. Pressé je fis les liens avec ce matériau qui s'avéra très adapté. Je pris la paire de ciseaux et coupai, avec angoisse, le cordon. Tout semblait O.K., pas de fuite, pas d'hémorragie !

Enveloppé dans une serviette, Le bébé fut déposé sur la poitrine de la mère dont je devais à présent m'occuper pour l'évacuation de la délivrance. Après quelques contractions, le placenta et l'enveloppe furent évacués sur un drap que j'avais placé sous les fesses de la parturiente. Elle me demanda de conserver le tout dans un récipient. Ce fut un seau. Elle m'expliqua qu'il lui fallait, suivant leurs coutumes et après une cérémonie, enterrer le placenta dans un lieu secret afin qu'il ne soit pas utilisé à des fins de sorcellerie. Toujours suivant les instructions du bouquin, je fis la toilette de la maman, puis la garnis de serviettes éponge (je n'avais que cela sous la main). Elle allait très bien et ne semblait pas trop affectée par cet accouchement pour le moins inhabituel ! Il fallait maintenant s'occuper de l'enfant. Le livre était formel, il fallait nettoyer le nouveau-né !

Celui-ci, en pleine forme, était recouvert d'une épaisse couche de sébum sur sa peau d'une couleur blanche violacée. C'est vraiment petit et fragile et je ne savais trop comment m'y prendre !

J'essayai d'abord avec de la gaze sèche, puis mouillée. Rien ne venait tellement c'était gras et dense. Je tentai avec une serviette et du savon doux sans plus de succès. Je me risquai à utiliser du savon Ramet, nettoyant désinfectant des mains, et merveille, cela fonctionna. Je préparai une cuvette d'eau tiède et, à mains nues, lavai la petite fille qui fut très vite propre et brillante comme un sou neuf. Ceci fait la mère voulut à tout prix prendre une douche. On habilla et mis une couche à l'enfant. J'enlevai les draps salis et tachés de sang, retournai le matelas, qui serait à jeter, et refis sommairement la couchette avec des draps propres qu'on m'avait apportés. Tout était en ordre et je quittai l'infirmierie laissant mère et bébé aux soins de son amie. Il y avait beaucoup de monde dans la coursive, ceux qui étaient prêts à m'aider, et les curieux qui n'étaient pas de service. L'heure du repas était largement dépassée. Je pris une douche et m'habillai rapidement. Le Commandant fit savoir qu'il offrait l'apéritif et déjeuna au carré avec les Officiers. Les discussions allèrent bon train.

L'ambiance était très gaie. Une naissance en mer sur un cargo c'est plutôt rare ! Pas le temps de faire la sieste, je reprenais le quart à la passerelle de 15 à 19 heures. Vers 17 heures le Commandant monta me voir et me dit :

➤ Il faut que je fasse un rapport et que j'enregistre cette naissance. Puisque vous êtes au mieux avec la maman (!), allez donc lui demander les renseignements sur son état-civil et le prénom de l'enfant. Je vous remplace.

Un ordre est un ordre, je retournai donc à l'infirmierie, où tout allait bien, et commençai à noter les noms, prénoms, date de naissance de la mère ainsi que sa nationalité (congolaise bien sûr), puis je lui demandai le prénom de la petite fille. Et là elle me sortit :

➤ Je ne sais pas.

Etonné, je lui expliquai qu'il fallait, pour les papiers, donner un prénom à l'enfant.

➤ Oui patron, mais je ne sais pas. Je n'ai pas de calendrier.

Et elle me dit que la coutume était de donner le prénom du Saint du jour. Je partis chercher un agenda, revins la voir et, comme elle ne savait pas lire, je lui dis que nous étions le 23 octobre et que

c'était la St. Clément. Voilà la fille baptisée Clémentine, ce qui avait l'air de bien plaire à la maman. Remonté sur la passerelle, je donnai les renseignements au «vieux » et repris mon quart.

Ce n'est que bien plus tard, tous les papiers et documents officiellement établis, que je me suis aperçu de mon erreur. La St. Clément c'est le 23 Novembre, le 23 Octobre c'est St. Jean de Côte. La petite aurait dû s'appeler Jeanne. J'espère qu'elle ne m'en veut pas !

Le 24 octobre, vers 8 heures, le BAKALA rentrait au port de Pointe Noire. Dans la nuit les officiers mécaniciens avaient trouvé le temps de fabriquer une belle affichette qu'ils avaient plaquée sur la porte de ma cabine et sur laquelle on pouvait lire:

Louis Le Gagne
Médecin accoucheur
Ancien externe des Hôpitaux de PAIMPOL

Sur les quais, noir de monde, se pressait une grande foule. En plus de la police, de l'immigration, de la douane, de la santé se trouvaient le Consul de France, l'agence, les familles et un détachement de l'armée française, encore présente en nombre à l'époque. Un docteur de l'hôpital monta à bord examiner l'accouchée et le bébé, il demanda ensuite à me voir pour me féliciter et dire que j'avais fait du beau boulot. En riant il m'expliqua que pour le nettoyage du marmot je m'étais bien embêté, il suffisait de laver tous les orifices et de l'habiller. La couche de sébum constituait une protection antibactérienne. La maman me remercia encore beaucoup avant d'être évacuée en ambulance avec la petite Clémentine... et le seau !

Les passagers d'infortune débarquèrent par des plançons installés aux cales avant et arrière et furent rapidement évacués par des camions. L'équipage s'affaira sitôt après leur départ au nettoyage des entreponts et des ponts, lavés à grande eau. Le Commandant fut informé que, par mesure de rétorsion, les autorités congolaises refoulaient tous les ressortissants du Dahomey, du Togo, du Cameroun et du Gabon,... et que le BAKALA était encore réquisitionné. Mais ceci est une autre histoire !

Le 24 Novembre je débarquais à Bordeaux pour rejoindre mon épouse à St. Malo. Elle attendait pour le mois de janvier notre premier enfant. Quand elle passa sa dernière visite auprès du médecin qui la suivait, je demandai de pouvoir assister à l'accouchement. Ce n'était pas fréquent à l'époque et, sur le coup, le docteur me répondit que c'était de la curiosité mal venue ! Je le fis changer rapidement d'avis vous pouvez me croire.

Dernier détail, aux Chargeurs Réunis les officiers touchaient régulièrement une prime de voyage en fonction de leur diplôme. En plus de cette prime habituelle, le Commandant avait réussi à m'obtenir de l'armement une prime exceptionnelle dont le montant était exactement le remboursement de la Sécurité Sociale pour les frais de médecin accoucheur ! Humour très sympathique. Quant à la petite Clémentine je ne l'ai jamais revue bien que, par la suite, j'ai séjourné plus de 20 ans à Pointe Noire en qualité de Pilote du Port.

9. CARNET DE VOYAGE : 2011 SAVOIE ENTREPOSE

Lundi 30 Mai 2011 : Raymond, notre organisateur, le régional des Anciens d'Entrepose, nous a donné rendez-vous à :

Hôtel DENARIE route du port de SECHEX 74200 ANTHY-MAGENCEL

C'est ainsi que petit à petit les participants arrivent les uns en voiture, d'autres par le train à Thonon les Bains. Un service de voiturage a été organisé. Vers 18h00, ils sont tous arrivés.



Dans les jardins de l'hôtel, nous nous retrouvons devant un pot de l'amitié. Les habitués, les nouveaux dont nous faisons partie discutent de bien des choses. Je dirais que la tribu des « TAMALOU » est réunie pour son assemblée annuelle. Bien évidemment, il en manque parmi les habitués, ils ont malheureusement disparu ou ne peuvent plus se déplacer facilement. Cependant, nous sommes plus d'une trentaine et certains sont à la retraite depuis 1984 !

L'ambiance est très chaleureuse et un excellent dîner nous est servi sur la terrasse du restaurant. Mais demain nous commençons notre voyage en Haute Savoie et en Suisse, alors on se retire dans nos agréables chambres en priant que le temps reste aussi clément qu'aujourd'hui ?

Mardi 31 mai :

Le réveil est joyeux et après le petit déjeuner nous trouvons notre car avec son sympathique chauffeur qui nous attend à la porte de l'hôtel. Chacun recherche la bonne place : les malades en bus ont raison d'être devant, les autres ailleurs !

Notre première destination est IVOIRE, en France, un



village médiéval qui a su garder son cachet ancien. Nous déambulons dans ces vieilles rues en pente sur les bords du Lac Léman. Le village est encore endormi et la saison ne fait que débiter.

Nous déjeunons sur la terrasse du restaurant près de l'embarcadere du « traversier » que nous prenons à 14h04 pour nous rendre à Genève. Cette promenade sur le lac est un plus que Raymond a ajouté au voyage. Ainsi, nous visitons les côtes du Léman avant d'entrer dans le Lac de Genève qui n'est de fait que le port de Genève.



Genève est le chef-lieu du canton du même nom et la deuxième ville de Suisse, avec 191 237 habitants en mars 2011. Genève abrite 22 organisations internationales et plus de 250 organisations non gouvernementales (ONG). Le siège européen des Nations Unies, le Comité international de la Croix Rouge (CICR), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Centre Européenne pour la Recherche Nucléaire (CERN), font

partie de ces organisations internationales. Genève et New-York sont les deux centres de coopération internationale les plus importants du monde, Genève étant le plus grand en nombre de réunions. L'Office des Nations unies à Genève (ONUG) est le centre de diplomatie multilatérale le plus actif du monde⁸ et il a été le théâtre de nombreuses négociations historiques.

Genève est la deuxième place financière du pays après Zurich. Elle est considérée comme la plus importante au monde en matière de gestion de fortune privée trans-nationale⁹ et s'impose entre autres comme la première place mondiale pour le négoce du pétrole devant Londres.

Arrivés au débarcadere, nous traversons le Rhône sur le pont du Mont Blanc pour nous rendre à la Cathédrale Saint Pierre. Notre chemin, nous fait traverser la vieille ville. Hélas, après tant d'efforts, nous nous retrouvons devant les portes fermées de la cathédrale.



La **cathédrale Saint-Pierre de Genève** est depuis 1535 le temple principal de Genève. Auparavant, elle fut, dès la fin du IV^e siècle, l'église cathédrale de l'évêque de Genève. Elle a été pour la dernière fois reconstruite entre les XII^e et XV^e siècles. Un portail, datant du XVIII^e siècle, a été ajouté. Cette cathédrale est placée sous l'invocation de l'apôtre saint Pierre et porte à l'origine la dénomination « Saint-Pierre-ès-liens » (par référence à la basilique romaine). La cathédrale est aussi un « temple civique » où se tient l'assermentation du gouvernement cantonal (Conseil d'État).

Malgré cette déception, non imputable à Raymond, nous continuons notre visite du quartier en descendant vers le Rhône. Il nous faut nous réfugier dans les bistrotts du bord du Rhône car le bus est prévu plus tard ! le temps est maussade !

Malgré ce contretemps, le retour vers l'hôtel est joyeux.

Une belle soirée qui nous permet de nous raconter nos souvenirs du bon temps où nous étions chez Entrepose.

Mercredi 1^{er} juin :

Après cette 1^{ère} journée en Suisse, aujourd'hui, le bus nous attend à 8h00 : départ pour Montreux. En passant par Evian, je découvre la seule piscine publique au monde remplie d'Eau d'Evian ! Notre route longe le lac tant du côté français que du côté suisse. Nous sommes déposés à la gare pour prendre le petit train « **Panoramic Golden Pass** » qui nous déposera à **GSTAAD**.



Ce voyage en train à travers la montagne, nous fait découvrir de magnifiques paysages. Le temps est clair. Après une heure environ nous atteignons notre destination. La visite du centre de la ville nous fait découvrir cette oasis de la JET !

Mais la montagne met en appétit et nous prenons la route de Gruyère où nous déjeunons à la « Coopérative Laitière ». Déception, car dans les plats du déjeuner il n'y a pas de traces de gruyère ! Seule la boutique « souvenir » a de l'excellent gruyère.

Qu'à cela ne tienne, nous partons visiter le bourg par cet escalier qui nous permet de prendre LA PHOTO du groupe.



De gauche à droite :

Christiane PERRIN, Hervé KERFANT, Raymond BLANC (l'organisateur), James GARAN Monique GERMAIN, Fernande et Jacques SANTAMBIEN, Monique HEBRARD, Ginette GARAN, Henri FLESSELLE, René et Christiane PELTIER, Emilie LHUILLIER, Christa KERFANT, Monique BLANC, Pierre GERMAIN, Mme et Serge GOUPE, Jacques LHUILLIER, Monique ESCAFIT, Monique CALAMARI, Jean-Paul et Nicole GIROUD, Gérard ESCAFIT.

Puis c'est la typique place du bourg avec au fond le château de Gruyère. Ah ! je suis attiré par une odeur de crêpes. Après contact avec le tenancier de la crêperie, ce sont des Brestois qui ont immigré en Suisse depuis quelques années.

Mais il faut partir, car sur le chemin du retour à la sortie de Montreux nous avons la visite du

château de «**CHILLON**», forteresse des Comtes de SAVOIE implantée sur un rocher situé dans le lac. Nous serons les derniers visiteurs aujourd'hui et c'est notre chance d'avoir une guide très sympathique.



Le château de Chillon est construit sur un rocher ovale en calcaire avançant dans le lac avec d'un côté un versant escarpé et de l'autre côté le lac et son fond abrupt. L'endroit est stratégique : Une garnison pouvait ainsi contrôler militairement et commercialement la route vers l'Italie et appliquer un droit de péage.

Les premières constructions remonteraient aux alentours du X^{ème} siècle, cependant des objets remontant à l'époque romaine et même datant de l'âge du bronze furent découverts durant des fouilles. Une charte de 1150, où le comte Humbert III accorde aux cisterciens de Hautcrêt le libre passage à Chillon; atteste de la domination de la Maison de Savoie sur Chillon. Entre autres, le château servit de prison dans les sous-sols au niveau du lac avec des locataires illustres comme Lord Byron.

Après cette visite, en passant le long des berges du lac, le temps a changé et une mini tempête sévit sur le lac, ce qui n'empêche en rien un bon retour à l'hôtel où la soirée est toujours aussi agréable et animée en fin de repas !

Jeudi 2 juin :

Comme le château de «**RIPAILLE** » est au menu du jour, nous nous contenterons d'un léger petit déjeuner ! Le départ est fixé à 8h00 et en bons touristes que nous sommes, le bus prend la route du château à l'heure dite. Après avoir traversé Thonon les Bains et les vignobles entourant le château, nous trouvons un peu bizarre de voir le parking du château « vide ». Nouvelle déception, le château est fermé !

Ce n'est pas catastrophique puisque nous sommes près de Thonon-les-Bains. Comme c'est un jour de marché, nous en profitons pour faire quelques achats : une chemise d'été taille 46 à 5,00 € ! Nous en profitons pour faire le pèlerinage à l'ancienne usine de tubes à ailettes d'Entrepose-Biraghi. En pleine ville, c'est une ruine industrielle !

En fin de matinée, nous prenons ensuite la vallée de la Dranse direction **ABONDANCE**.



Raymond nous fait la surprise de ce déjeuner dans une excellente auberge savoyarde. C'est doublement « abondance » ! Et c'est bien repus que le car nous emmène, par le Pas de Morgins vers le VALAIS suisse à **MARTIGNY**.

C'est l'Empereur Claude qui fonde vers 47 cette cité romaine avec son *Forum Claudii Vallensium*, capitale des Alpes. Martigny fut le chef-lieu de la région jusqu'au déplacement du siège épiscopal à Sion au VI^e siècle.

Outre les nombreuses ruines romaines, dont des arènes en bon état de conservation, la ville abrite un important musée, la Fondation Pierre-GIANNADA, au rayonnement international, ainsi que le Château de la Bâtiaz, construit au XIII^e siècle et dont le maître d'œuvre est sans doute l'évêque de Sion Landry de Mont.

Nous ne pouvons visiter que la Fondation « **GIANNADA** », musée gallo-romain, vieilles voitures, et son exposition de peintures.



Au retour nous passons par **SAINT GINGOLPH** et **EVIAN**, la route côtière du lac qui nous ramène vers notre hôtel où nous avons notre diner de gala !

Chacun sort sa tenue pour ce gala qui a un franc succès. A regret, la soirée se termine dans l'allégresse en se donnant rendez-vous pour 2012 en Anjou où Ginette et James GARAN vont préparer la prochaine rencontre.

Vendredi 3 juin :

Ce matin, le réveil est plus difficile et, après le petit déjeuner, les plus matinaux ont déjà chargé leur voiture et prennent la route avec la tête pleine de nouveaux souvenirs. A l'année prochaine ?

- les films pour les caméras
- les appareils photo,
- les piles de secours,
- les lampes de poche pour palier au possible manque d'électricité locale.

Nous sommes informés que les ressources locales sont très rares et c'est parcimonieusement que nous en ferons l'expérience.

Ainsi avec nos chargements de « survie », nous partons très gaillards pour ce voyage en Asie.

2 février 2000 : Paris / Bangkok

Nous sommes convoqués à l'aéroport « Paris-Roissy Charles de Gaulle » dans le camembert porte 16. Le plus important est quand même le passeport qui doit être valable jusqu'au 13 août 2000, minimum (6 mois après notre retour) et l'imprimé du visa que nous avons obtenu au consulat du Laos à Paris. Comme le vol est prévu de décoller à 12h25 du matin, le réveil a été calé sur 6h00 pour se présenter à 9h30 au comptoir d'enregistrement du vol TG 931, la Thai Airways qui nous emmènera à Vientiane (la capitale du Laos) via Bangkok.

3 février 2000 : Bangkok / Vientiane

Après une nuit dans l'avion, le vol TG 931 atterri à Bangkok à 5h30 (locale). Le transit durera 3 heures.

La compagnie est très agréable aussi ce très long voyage s'est très bien passé y compris le transit à Bangkok. C'est ainsi que nous avons atterri à Vientiane à 9h30.

Les formalités de douanes : pour obtenir un visa, nous avons nos deux photos d'identité et nos 30 US Dollars, et la récupération des bagages ne nous a pas semblé être plus extraordinaires que dans d'autre pays. Mais, c'est au point de rencontre avec le guide laotien que nous nous rendons compte que d'autres Français ont eu la même idée. Au club des 7, il y a un complément d'une dizaine de personnes !

Un peu d'Histoire : le Laos, ancien royaume du Million d'Eléphants, est déjà en 2000 une destination très prisée des amateurs de voyages authentiques (nous allons le découvrir) et des amoureux de la culture bouddhique. Longtemps fermé au tourisme et à toute influence étrangère, pour des raisons politiques, le pays ouvrait lentement ses frontières et nous permettait désormais d'accéder à l'une des régions les plus préservées de l'Asie du Sud-est.

Le Laos n'est pas la Thaïlande, bien que les deux pays soient historiquement et linguistiquement très proches. Ce qui prévaut à Vientiane, à Louang-Prabang, est une sorte de charme suranné, une gentillesse de tous les instants, une douceur de vivre, ce que beaucoup ont résumé, à défaut de mieux, sous le terme de « nonchalance ». Ici nous serons loin du tourisme de masse du voisin. Le Laos est aussi une mosaïque ethnique avec les Hmong, les Akkha et bien d'autres. Nous sommes particulièrement heureux d'avoir au programme une remontée partielle du Mékong, ce fleuve frontière avec la Thaïlande !



Après notre installation au Novotel 4*, la visite de la ville commence avec le marché « Thalot Sao » de l'artisanat laotien. Nous entamons la visite du temple « Vat Si Saket » construit en 1818 par le roi Anouvong. Le raid siamois de 1828 a épargné ce temple de style siamois. Ce temple bouddhiste a entre

autres la particularité d'avoir un cloître avec plus de 2000 niches contenant chacune un Bouddha en argent ou en céramique.

Après notre déjeuner local, nous continuons la visite de Vientiane avec le temple Haw Pha Kaew, construit en 1565 sur ordre du roi Setthathirat. C'est à la mort de son père, le roi



Phothisarath, que Setthathirat hérita du trône du Lan Xang et transféra la capitale du royaume à Vientiane. C'est dans ce lieu de culte que le roi abritait le fameux Bouddha d'émeraude que les Siamois volèrent en 1779 pour le temple Vat Phra Kheow à Bangkok. Il fut détruit lors de la guerre siamo-lao de 1828. Il a été reconstruit entre 1936 et 1942 d'après les plans originaux. Ses dimensions sont impressionnantes. C'est maintenant un musée qui regroupe de magnifiques pièces de l'art lao.

En passant, nous visitons le zoo où bien évidemment l'éléphant, pas blanc est le roi. C'est un grand amateur de bananes aussi pour notre plaisir et le sien, nous dépensons une petite fortune pour le gaver !

La journée se termine par la visite du grand stupa, Pha That Luang. Ce serait en 1566 que le roi Setthathirat fit bâtir ce monument carré de 85 m de côté sur l'emplacement d'un ancien temple khmer. Le That Luang, à la fois sanctuaire national et emblème de la ville, est un grand stupa doré



reposant sur trois terrasses carrées accessibles par des marches. Mis à sac durant la guerre en 1828, il resta à l'abandon jusqu'à la restauration par les Français en 1900.

De retour à l'hôtel, un dîner spectacle de danses traditionnelles nous attend. Quel bonheur de gagner notre chambre pour se refaire du voyage et du décalage horaire.

4 février 2000 : Vientiane / Vang Vieng (3heures de route)

Un bon petit déjeuner américain nous remet sur pied.

Départ avec nos bagages et kit de survie, pour Vang Vieng en minibus. Un voyage de 3 heures de route laotienne. Notre groupe occupe un minibus et l'ambiance y est très chaleureuse ce qui, à la pause, ne semble pas être le cas dans les autres minibus.

Nous arrivons à l'hôtel, au bord de la rivière, assez tôt pour y prendre notre déjeuner et déposer nos bagages dans nos chambres.

L'après-midi, nous partons pour une promenade en pirogue. Durant environ 1h30, nous



descendons la rivière qui serpente au milieu d'un merveilleux paysage de roches karstiques. Les pirogues sont si sûres que le guide nous informe : « attention, n'emmenez que des appareils photos jetables » ! mais cette navigation se passe très bien et nous nous retrouvons, tout sec, à l'hôtel.

Avant le dîner, nous avons pris notre « médicament préventif », notre Ricard, pour prévenir des effets de la nourriture locale. Surprise, le fromage est : « La vache qui rit ». ce fromage aura une très grande importance tout

au long du voyage. Comme on en trouve partout, ce sera notre survie assurée pendant le voyage.

Après le dîner un peu de promenade mais très vite au lit dans cet hôtel « Thavonsouk », sans téléphone, sans télévision. Nous nous entraînons sans le savoir pour notre séjour dans la forêt de l'Eléphant Blanc dans trois jours.

5 février 2000 : Vang-Vieng / Louang-Prabang

Petit déjeuner américain. Là, j'ai des doutes je dirais plutôt laotien car il y a encore de « La Vache qui rit » et autres choses !

Le départ pour Louang Prabang se fait dans les mêmes minibus qu'hier mais la route dite « magnifique route de montagne » est pittoresque au point que notre guide nous informe : « nous sommes maintenant au sommet de cette montagne qui était le village repaire des détresseurs de grands chemins l'an dernier ». D'après le programme, c'est un arrêt dans les villages de minorités. C'est bien dit, non ! En faisant la pause à cet endroit, nous découvrons que ce midi nous n'irons pas au restaurant, car il n'y en a pas, nous ferons pique-nique à base de « Vache qui rit » et d'ananas ! Heureusement, le temps est très agréable et après une dernière bouffée de ma pipe, nous reprenons la route. En tout 5 heures de route pour ne faire que quelques centaines de kilomètres !

En fin d'après-midi nous atteignons notre hôtel, l'ancienne résidence du prince Souvannaphoum, situé au centre-ville, demeure coloniale aujourd'hui transformée en hôtel *** (le meilleur de la ville). De légers différends naissent lors de la distribution des chambres avec nos compagnons de voyage rapportés. Mais très rapidement tout revient au beau fixe. Il est vrai que nous avons la majorité !

Cette fin d'après-midi, nous permet de prendre un premier



contact avec cette ancienne capitale. Et ce sera le diner, la soirée et une bonne nuit.

6 février 2000 : Louang-Prabang

Petit déjeuner américain, oui aujourd'hui !

Le temps s'est arrêté à Louang Prabang, où le passé semble plus vivant que le présent.



Louang-Prabang se nourrit de ses souvenirs, de l'éclat de la royauté, des monastères et des temples et attend la fête du Nouvel An (Pimai), le moment où les génies protecteurs sortent de leurs temples.

La ville royale de Louang Prabang, qui fut la capitale du pays jusqu'en 1975, se situe à 367 km au nord-ouest de Vientiane sur le cours supérieur du Mékong. A l'embouchure de son affluent gauche la Nam Kane, le Mékong et la Kane forment une presqu'île. Entre 700 et 900 mètres d'altitude, sur le plateau entre les deux fleuves entouré de collines boisées, est bâti le palais

princier de Muong Swa, dans un site particulièrement beau.

L'histoire de la ville et du royaume est étroitement liée à une statue du bouddha en or, le Pha Bang, qui fait l'objet de nombreux écrits de la part de l'historien britannique D.G.E. Hall. Le Bouddha très saint et vénéré était connu depuis le VIIIe-IXe siècles au Sri Lanka, et fit son apparition au Cambodge, probablement en tant que présent pour le roi, au XIe siècle.

Fa Ngum avait adopté au Cambodge le bouddhisme Hinayana et reçut le bouddha en cadeau en 1338 de la part du roi de son beau-père.

Vat Xieng Thong : il a été fondé par le roi Setthathirat en 1560. Son nom signifie : le monastère de la ville du Thong. Il est situé au confluent de la Name Kane et du Mékong. Une belle vue s'offre à nous du pavillon où le roi assistait jadis aux courses de pirogue sur le Nam Kane.

La Pagode Royale : Vat Mai qui signifie « nouveau monastère », était la résidence du plus haut dignitaire de l'Eglise bouddhique laotienne avant qu'elle soit transférée dans la nouvelle capitale Vientiane en 1975. Le monastère fut construit sur l'emplacement du Vat Si Phoum. Il reste trois stupa de cette époque.

Le vihara est construit dans le style de Louang Prabang, avec cinq étages de toitures. Les riches ornements des portes et des piliers représentent des épisodes du Ramayana et des Jatakas, ainsi que des scènes villageoises.

Vat Visoun : construit en 1512 par le roi Visun Harath, a renfermé le Bouddha Phra Bang de 1513 à 1560. Construit en bois, il brûla entièrement en 1898. Les anciennes fenêtres-balustres en bois furent imitées avec de la pierre. L'imitation en pierre d'éléments d'architecture en bois, courante chez Chams et les Khmers, est rare chez les Laotiens.

Nous avons pris notre déjeuner dans un restaurant au bord de la Nam Khane, une ravissante rivière se jetant dans le Mékong à Louang Prabang. De la terrasse du restaurant nous pouvions admirer les jardins de légumes qui s'étendaient sur les bords de la rivière pour profiter en saison sèche des limons laissés sur les berges en période de crues, le niveau des eaux pouvant monter de quelques mètres durant cette période.

En fin d'après-midi, ce sera la montée à pied sur le mont Phouxi pour de là admirer le cocher de soleil. Cette visite approfondie des monuments de Louang Prabang nous a fait oublier l'état dans lequel est le pays. Cette ville devait être magnifique du temps des rois laotiens.

Notre dîner au restaurant de l'hôtel nous repose un peu de cette journée très riche en visite.

7 février 2000 : Louang Prabang

Petit déjeuner américain, encore un !

Aujourd'hui notre programme nous oblige à traverser en bateau du Mékong pour la visite des environs de Louang Prabang avec notamment les villages de la rive droite du Mékong.



C'est la visite du très beau monastère, le Vat Long Kuhm, au milieu des frangipaniers et des kapokiers, une dizaine de moinillons très mutins s'amuse des étrangers. Puis c'est la visite d'un village de potiers pour observer la vie locale avant de se rendre à la cascade de

Khouang Sy.

Là nous faisons un déjeuner champêtre non loin des cascades. Vous avez deviné car au menu nous avons de « la vache qui rit » entre autres. Puis, nous partons visiter à pied les magnifiques cascades. Il fait beau et chaud aussi certains d'entre nous ne peuvent résister à la joie de se baigner aux pieds des cascades.

Au retour vers Louang Prabang nous visitons notre dernier village pour y découvrir des habitants très aimables et hospitaliers. En effet, comme un grand-père fume devant sa maison une magnifique pipe en bambou, je ne peux résister à l'envie de goûter son tabac. Ayant troqué un paquet de Caporal Export français, j'ai le droit de tirer quelques bouffées sur son instrument. Un peu fort, mais très amusant !

Encore une belle journée pleine de souvenirs et avant le dîner j'invite le club des 7 à la prise de médicaments surtout préventivement pour moi. Mais rien se passera suite à ma petite folie de cet après-midi !

8 février 2000 : Louang Prabang / La forêt de l'éléphant blanc

Petit déjeuner américain, oui mais il faudra maintenant attendre notre passage en Thaïlande pour avoir le suivant.

Embarquement pour une croisière de remontée sur le Mékong (5 à 6h) à bord d'un bateau traditionnel « Le Pabang » spécialement aménagé pour satisfaire les exigences (petites) des voyageurs occidentaux (espace, sécurité, confort, protection contre le soleil ou la pluie...) jusqu'au débarcadère qui donne accès à la forêt de l'Eléphant Blanc.

En cours de croisière, nous faisons un arrêt pour visiter les Grottes Sacrées de Pak Ou. Il s'agit de deux grottes au pied de la falaise calcaire dans lesquelles sont déposés des bouddhas de styles et de tailles variés, mais essentiellement des bouddhas debout du style classique de Louang Prabang. En fait s'il y a des centaines de bouddhas de toutes tailles, les grottes sont aussi habitées par des nuées de chauve-souris au repos durant notre visite.

En face des grottes, à l'embouchure du Nam Ou se trouve une impressionnante falaise appelée Pha Hen, c'est un endroit très apprécié des pêcheurs des environs.

Nous reprenons notre croisière pour admirer la flore des berges du Mékong. De temps à autre, un « hors-bord » avec un puissant moteur nous croise ou nous dépasse avec un bruit d'enfer. Il faut être fou pour naviguer à bord de ces engins.

Enfin, notre bateau jette l'ancre au pied d'une plage qui monte abrupte jusqu'au haut des

berges du Mékong. Notre guide nous informe que nous avons atteint le « port » desservant la « Forêt de l'Eléphant Blanc ».

Une grande discussion s'engage avec le guide car il a la prétention de nous voir nous transformer « en porteur » pour amener au haut de cette « dune » nos bagages. Pour moi, c'est la grève et je refuse de me démolir par un tel travail. J'obtiens gain de cause et il embauche quelques indigènes qui effectuent rapidement la manœuvre. Il a beaucoup de chance que je puisse me hisser moi-même là haut !

Nous embarquons à bord de « Land Rover », sans doute abandonnées là par l'armée anglaise lors de la seconde guerre mondiale. Et par une « vraie piste » à flanc de coteau nous nous dirigeons vers notre étape. Nous traversons quelques torrents qui descendent des collines sur des ponts constitués par deux madriers disposés à l'écartement des roues, dessous c'est le ravin. Après avoir passé quelques « ponts » et frôlés les arbres qui ne barrent pas encore la piste, nous atteignons après plus d'une heure d'effort notre hôtel, l'unique hôtel de la ville ! Notre programme indiquait : hôtel simple, mais je pense que c'est mieux que simple.

Dés que nous avons trouvé notre « carrée », le club des 7 se réunit car ce n'est plus un médicament préventif dont nous avons besoin ! Et ensuite ce sera le dîner !

L'hôtel Hongsa, l'hôtel du coin mérite une description avant de se coucher. Tout est de plain-pied ce qui facilite l'accès à la carrée. Cette carrée est divisée en deux pièces : dans la première se trouvent les lits « jumeaux », sorte de bas flanc avec un « matelas » et quelques « meubles » rustiques (deux), plus une barre qui fait office de garde robe ! dans la seconde, que nous appellerons « salle d'eau », c'est plus que la première, trône sur un piédestal un trône, une cuvette de toilette. Sur le coté, un « lavabo » ou ce qui fût un lavabo avec deux robinets non reliés aux tuyaux d'eau avec au-dessus, un restant de miroir qui permet d'y voir au moins la moitié de son visage en une fois. Enfin, le réservoir d'eau, un fût de 200 Litres en plastique avec une boîte également en plastique faisant office d'eau courante quand on la déplace. Demain matin, nous constaterons, en plein jour, (la description que je fais était la découverte faite à la lampe torche que nous avons amenée de France) combien cela est pratique.

Ma femme a sorti son « range viande » pour éviter le contact avec la literie locale. Nous fermons la torche et cherchons le sommeil avec beaucoup de difficulté.

9 février 2000 : La forêt de l'éléphant blanc

Au réveil, comme le soleil est déjà levé, nous constatons que la salle d'eau est conforme à la description vue hier au soir. Prenant ma douche à partir du fût de 200 litres, douche très froide car l'eau est à la température ambiante soit tout près de 12 à 13°C, je pousse un cri saisissant et aussitôt j'entends la réponse, venant du trou de l'aération de la pièce, du cochon, notre voisin, qui semble être dérangé par mes grognements !

Fraichement douché, le groupe se retrouve au petit déjeuner qui n'a rien d'américain ! un breuvage sorte de café ou de thé (?) accompagné d'un peu de pain que le guide a amené de Louang-Prabang. Comme c'est insuffisant, il court au marché d'en face pour faire une razzia sur les rares paquets de biscuits en vente. Ce n'est pas ce matin que nous pourrons chanter :

« J'ai bien mangé et j'ai bien bu
J'ai la peau du ventre bien tendue ... »

Ceci fait, un tour de marché s'impose avant la promenade à dos d'éléphant. Notre copain Alain et moi-même, nous sommes renseignés pour connaître le nom de l'alcool régional : « le LAOLAO ». Aussitôt sur le marché, avec force gestes et onomatopées « LAOLAO », nous recherchons l'étal qui pourra nous en fournir. Hélas, les gestes indigènes nous indiquent toujours la même direction : une espèce de hangar avec un fût et une pompe Japy. Nous adressant à la tenancière, nous commandons un litre de LAOLAO. Elle est stupéfaite de voir que nous n'avons pas de récipient et pour pouvoir nous servir, elle court derrière un tas d'immondices pour sortir une « très vieille bouteille de plastique sans bouchon » ! Stop ! Après conciliabule entre Alain et Moi-même, nous considérons que la prudence est de retourner à la chambre pour vider une ou deux bouteilles de Ricard (un Ricard sans eau à 9h00 du

matin, ça finit par vous mettre de bonne humeur pour toute la journée). Ainsi, avec nos emballages vides mais propres, nous retournons à la station de LAOLAO pour y faire le plein. Une chose semble sûre l'emballage ne se fera pas « dissoudre » par le contenu !

Le marché est fini et à pied nous nous rendons à la gare des éléphants. Chez nous on prend le petit train régional. Ici, nous montons à dos d'éléphants pour visiter le pays. Nous



voilà partis en procession sur le dos d'une bonne dizaine d'éléphants. Le cornac est très gentil mais la communication est difficile. De plus, l'éléphant connaît son trajet et profite du passage près de ses aliments préférés pour faire le détour et casser une petite croûte ! le nôtre a même une variante : s'arrêtant près de l'eau, il fait le plein avec sa trompe et comme il fait chaud, s'arrose copieusement la tête et le dos. Une deuxième douche en cette matinée ! Cependant, durant notre promenade nous avons visité les villages des environs où vivent les tribus Kha mu, Lue et Hmong.

Là-haut, sur le sommet du dos de l'éléphant la vue est imprenable sur la campagne laotienne. Mais ce balancement de bâbord sur tribord rappelle de douloureux souvenirs pour certains et c'est presque un soulagement de se retrouver à la gare ; nous ne sommes pas mécontents de retrouver le plancher des vaches !

Le déjeuner ici ne peut être qu'un pique-nique avec les ressources locales. Nous poursuivons, à pied, la découverte d'un village Lue où les femmes tissent, théoriquement, les plus beaux tissus du Laos. Mais une chose est certaine, ce coin n'est pas oublié par la civilisation car une voiture « Alcatel » circule dans le village !

Un diner et on se glisse dans les sacs à viande pour se reposer de nos émotions du jour et se préparer pour demain.

10 février 2000 : La forêt de l'éléphant blanc / Ban Houey Xay

Il faut passer très vite sur le « petit déjeuner américain ! » car déjà les valises sont embarquées dans les taxis de brousse. Il faut faire le chemin de retour vers le Mékong dans ces engins et repasser par les mêmes endroits qu'à l'aller ! j'avoue avoir un peu l'estomac serré pour ce voyage. Mais tout se passe bien et nous arrivons à bon port pour embarquer sur ces bateaux dits « hors-bords ».

Les valises devant nous, après avoir enfilé un casque (c'étaient des vrais casques de motards en fin de vie), nous nous asseyons sur notre banc de bois individuel d'une surface égale à un rectangle de 15cm de long sur 8 de large et d'une hauteur d'environ 7cm. A raison de quatre voyageurs par bateau, le timonier appareille en lançant son moteur à plein régime. Une explication s'impose : le moteur de voiture est monté sur un châssis à la poupe du bateau avec un arbre en prise directe avec une hélice en bout. Quand le moteur tourne, le timonier ou pilote tient hors d'eau l'hélice. En basculant l'ensemble, il met l'hélice au contact de l'eau, le hors-bord s'élance et il augmente trop rapidement le régime du moteur.



Dans un vacarme assourdissant la flottille prend le large pour remonter le Mékong. A 50cm au-dessus de l'eau, le bateau plane presque sur l'eau. La vitesse doit pouvoir atteindre les 80 km/h et nous sommes partis pour une balade de 6 à 7h avec heureusement une pause dans le milieu pour un nouveau pique-nique comme hier ! Comme nous sommes nombreux, les pilotes ont tendance à faire la course. Heureusement les eaux du Mékong sont calmes avant notre passage. Quelle joie pour les suivants ! Mais le fleuve tranquille n'est pas un canal et des obstacles sous forme de rochers existent dans le lit du fleuve. Nos pilotes connaissent et parfois réduisent la vitesse pour contourner les obstacles.

La première partie du voyage s'achève près d'un embarcadère très folklorique. Une pause s'impose pour se dégourdir les jambes bien ankylosées par suite du banc et du -manque de place à bord pour étendre un peu les jambes. Le pique-nique improvisé comme d'habitude (nous sommes au point maintenant avec la « Vache Qui Rit ») est avalé rapidement car nous ne sommes pas à destination.

Enfin dans la deuxième partie de ce voyage extraordinaire, le fleuve tranquille sert de frontière entre le Laos et la Thaïlande, ce pays où nous irons dans deux jours. La ville de Ban Houey Xay se profile à l'horizon et avec elle le but de notre croisière sera atteint, enfin !

Nous aurions dû nous installer à l'hôtel « Amirid » (bungalows) mais des circonstances adverses nous obligent d'aller dans un autre hôtel. Dans celui-ci, les chambres sont d'un confort tel que c'est presque un 5 étoiles par rapport au plateau des Eléphants que nous avons quitté ce matin, sans regret sauf celui de l'aventure.

Le dîner se passe bien grâce aux restes de Ricard que nous avons sauvé au marché du plateau des Eléphants ! Encore une surprise, nous nous couchons à la lueur des lampes torches car l'électricité est rationnée ici !

11 février 2000 : Ban Houey Xay / Chiang Rai

Le petit déjeuner n'est pas encore américain mais il y a du mieux.

En taxi de brousse, nous prenons la route poussiéreuse qui nous mène pour la visite des tribus Kha Mou et Lantène. En ayant la curiosité de jeter un œil sur la carte, vous remarquerez que nous sommes à la frontière sud du « Triangle d'Or ».

Les Laos Theung, peuple de montagne, représente le deuxième peuple du Laos par ordre d'importance, avec 27% de la population. Ils vivent à des altitudes comprises entre 100 et 1 000 mètres, principalement dans le nord et l'est du pays. Le mot Lao qui les désigne est trompeur d'un point de vue ethnologique, car il ne fait en réalité allusion qu'à leur nationalité. Ils sont venus très tôt au Laos, à l'ère mégalithique. Ils ont été chassés par les Laos qui les appelaient Kha.

Des tribus parentes des Laos Theung vivent sur l'archipel indonésien. Ils sont à l'origine des grands vases de la plaine des jarres !

Leur niveau culturel est moins élevé que celui des Laos Loum et des Laos Soung. Les membres des tribus des Lu, des La Met et des Kha Mou étaient jadis au service des princes et occupent aujourd'hui des emplois souvent très mal rémunérés. Certaines tribus parmi les Laos Theung ont

adopté la langue laotienne et le bouddhisme, d'autres sont restées animistes. Elles vivent de la chasse et de la culture sur brûlis ; certaines se sont sédentarisées et cultivent le riz, le tabac, le coton, le thé et le café au moyen d'ustensiles simples et pratiquent aussi l'élevage.

A notre retour à l'hôtel il nous est servi notre dernier déjeuner au Laos.

Nous récupérons nos bagages qui sont entassés sur des pirogues ainsi que les touristes. Puis c'est la traversée du Mékong en pirogue et l'arrivée en Thaïlande à Chiang-Khong, à la frontière Thaïlando-laotienne (passage du poste frontière).

Tout à coup la paysage change, les gens changent, tout est changé.

Après le passage symbolique en douane, un super bus pullman nous attend. Avec nos bagages du Laos, nous empruntons une route goudronnée pour nous rendre à Chang Rai. Sachant que nous sortons du Laos, le guide thaïlandais commence déjà à nous faire la description de tous les services que nous aurons à l'hôtel : massage ...

Avant d'arriver à l'hôtel Wiang Inn 4**** situé en centre-ville, le guide a déjà enregistré la moitié du groupe pour des massages. Heureusement, notre programme laisse prévoir de tels débordements. Aussitôt installé à l'hôtel, les inscrits partent pour les massages et je reste avec mes copains Alain et Philippe pour admirer, avec les yeux seulement les belles hôtesse de l'hôtel et des environs.

Les massées nous reviennent et nous profitons d'un excellent dîner précédé d'un... Whisky (il n'y a plus que du LAOLAO dans les bouteilles de plastique Ricard !). Bonne nuit les Petits

12 février 2000 : Chiang Rai / Bangkok

Enfin un vrai « Petit déjeuner américain ». Quel délice, après tant de petits déjeuners à base de « Vache Qui Rit » ! Comme la matinée est libre, nous partons à l'aventure « touristique » pour flairer les bonnes affaires auprès des commerçants indigènes.

Nous nous retrouvons pour un déjeuner en ville. Et nous enchaînons avec une visite de la ville : la fondation de Chiang Rai, comme Chang Mai, est due au roi Mengrai, en 1262. Ou plutôt à un éléphant qui s'arrêta net en cet endroit pour y finir une fuite éperdue et inexplicable. Les éléphants ayant toujours raison en Thaïlande, ce choix ne fut pas discuté. Les vestiges du passé de Chang Rai tiennent en deux temples du XV^e siècle, qui méritent un coup d'œil attentif : le Wat Phra Keo qui abrita le Bouddha d'Émeraude de Bangkok et le Wat Phra Singri.

Notre « circuit aventure au Laos » se finit ici par un transfert à l'aéroport et envol pour Bangkok à 21h20.

Arrivée à Bangkok à 22h30 (collation à bord), puis envol à destination de Paris sur vol régulier Thai Airways : Dîner et nuit à bord



Le club des 7 d'ETPM : de gauche à droite
Philippe & Christine MAZAEV,
Monique BARBIER,
Hervé & Christa KERFANT,
Anne-Marie & Alain Pasturel



13 février 2000 : Paris

Après le « Petit déjeuner à bord », nous atterrissons selon le programme : Paris/Roissy CDG à 7h10.

HEUREUSEMENT QU'IL Y A LE LAOS avec LA VACHE QUI RIT.

Au fait, savez-vous pourquoi LA VACHE QUI RIT rit ?

12. BON ANNIVERSAIRE STEVE !

Le Pélican s'en doutait. Tu l'as confirmé en lui adressant ta photo prise sur une des nombreuses plages du Pays de Galles. Je me souviens encore du temps où avec Christian, vous me fabriquiez avec



la machine à écrire d'avant guerre de Christian et ta paire de ciseaux pour découper l'information, le reportage, ... que tu collais sur une feuille en indiquant le n° de page. Ainsi, chacun apportait son information mardi après mardi pour faire in finé les magnifiques Pélican que vous faisiez imprimer page après page. Ensuite, c'était l'assemblage des exemplaires. Bien évidemment au dernier moment, Christian découvrait encore des fautes d'orthographe de français ou simplement une page qui avait été oubliée. Tout le bureau était en émoi. « Faut-il reprendre le travail correctement ou simplement glisser la page oubliée à l'endroit Had Hoc ? ».

Si la forme était difficile car vous n'aviez pas encore les nouvelles possibilités de l'informatique (d'ailleurs Christian était contre cette technique trop moderne), le fond était toujours excellent malgré les erreurs découvertes à la mise sous enveloppe.

Petit à petit, Hervé s'est joint à cette paire de compères en essayant d'introduire l'informatique car L'AOP voulait se moderniser et avoir un site internet.

Depuis, Steve s'est retiré au Pays de Galles en gardant un pied à terre en Bretagne.

Avec tous mes lecteurs, Le Pélican et tout le Bureau de l'AOP souhaitent à Steve an « 80th HAPPY BIRHTDAY ! »

13. LE PELICAN A CHANGE

Le Pélican a changé dans son mode « papier » en raison des restrictions de notre imprimeur. Il sera maintenant en noir et blanc. Mais tout n'est pas perdu car vous avez la version en couleur sur le site de notre amicale : www.a-o-p.eu

Tout change.

14. NOUS ATTENDONS VOS ARTICLES

D'hier à aujourd'hui, avec vous demain

Les Energies de la Mer

l'homme au cœur de leur développement :
la profession, l'entreprise
et la formation



Amicale
de l'Offshore
Pétrolier

Amitté,
Ouverture,
Partage...



www.a-o-p.eu

CONGRÈS • CONFÉRENCES • VISITES • VOYAGES • UNIVERSITÉS

Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigez pour paraître dans 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 : herve.kerfant@sfr.fr.

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 :

Amicale de l'Offshore Pétrolier³
c/o SUBSEA 7
attention M. Hervé KERFANT
Immeuble « Blériot »
1 quai Marcel Dassault
92156 SURESNES CEDEX

Vous nous précisez 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.



³ 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