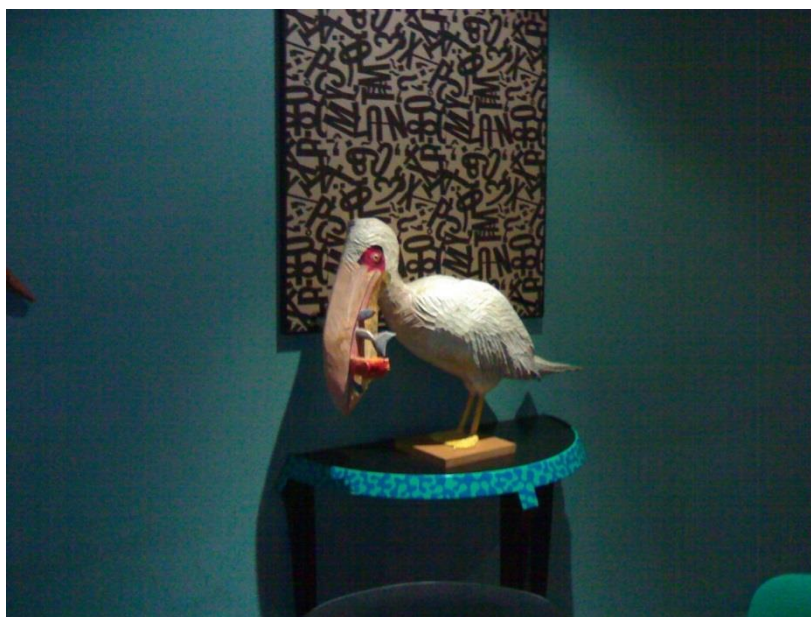


LE PELICAN¹

N° 66 hiver 2013



Revue de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²
Sommaire

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT	3
2. 200ÈME ANNIVERSAIRE DU SPUDDING	4
3. LA PRODUCTION D'ELECTRICITE A PARTIR DES VAGUES	4
4. LE NAUFRAGE DU DOBA	8
5. L'ÉLECTRICITÉ STATIQUE DANS LES STATIONS-SERVICE	14
6. SORTIE DES ANCIENS D'ENTREPOSE 2013 PAR J.P. GIROUD.....	15
7. POURQUOI FAIRE SIMPLE QUAND... PAR J.J. SENARD.....	21
8. LA REUNION ... ILE DE TOUS LES DANGERS ? PAR ANDRE LAMARQUE	21
9. VOYAGE AOP 2013 : MALTE	22
10. CITATION DE COLBERT ET MAZARIN.....	39
11. VŒUX!	39
12. LE SUDOKU	40
13. THE BIRDS	41
14. A QUAND VOS ARTICLES ?.....	41

¹ Retrouver le Pélican en couleur sur votre site : www.a-o-p.eu

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

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT



Chers Amis,

Cet edito vous invite à une réflexion générale sur la solidarité et l'entr'aide, des valeurs de plus en plus nécessaire dans un pays en crise et un monde aux inégalités et conflits fréquents.

En ce début d'année, passé le temps des voeux, voici celui des frimas et des tempêtes, nous allons traverser l'hiver vaillamment, faisant front ensemble aux conditions adverses, en couples, en familles, en équipes.

Encore faut-il tenir debout, tenir le cap, tirer des bords, remonter au vent, atteindre la prochaine escale : seul un équipage solidaire conduira notre navire vers sa destinée.

Les valeurs de solidarité, de partage sont en effet nécessaires à la cohésion des coéquipiers, mais aussi à celle de tous les hommes dans leur vie de famille et professionnelle aussi.

La crise économique actuelle et l'appauvrissement qui en résulte et touche de nombreuses familles nous conduit à évoquer la nécessité de développer ces valeurs d'entr'aide de solidarité et de partage.

C'est ainsi que sont nés le co-voiturage, la co-location, la co-propriété et bien d'autres actions d'entr'aides.

A plus grande échelle on voit des aides internationales spectaculaires se mettre en place en cas de catastrophes naturelles, ou des appels à la générosité de tous pour des causes humanitaires comme la recherche médicale, la faim dans le monde.

Nos métiers difficiles ont d'ailleurs été porteurs de ces valeurs, les exemples foisonnent : on se souvient par exemple des extraordinaires mobilisations d'ensemble de plongée en saturation pour sauver des hommes condamnés à mort au fond de la mer ; alors, dirigeants et opérationnels, autorités, compagnies aériennes main dans la main n'ont jamais travaillé si vite et si bien pour des succès très émouvants tel que le sauvetage à 60m de fond du chef mécanicien du remorqueur Croix du Sud au large du Congo ou aussi des échecs dramatiques comme la tentative de sauvetage de l'équipage du sous-marin Kursk en Mer du Nord.

Notre amicale, également se doit de développer ces valeurs, et nous pouvons ici exprimer notre reconnaissance à nos aînés qui ont fondé l'AOP sur ces principes de solidarité et d'entr'aides, il y a 30 ans.

En participant aux activités proposées par l'AOP, et en nous adressant des articles écrits par vous, vous contribuerez à poursuivre ce que nos aînés ont créé en 1984, en venant fêter le trentenaire le 24 Mai 2014 vous honorerez l'AOP et vos amis.

Avec le Bureau de l'AOP je serai ravi de partager avec vous cette belle journée.

Bien Amicalement

Jean-Marie DELAPORTE
Président de l'AOP

2. 200ÈME ANNIVERSAIRE DU SPUDDING

Nous fêtons en juillet 2013, le 200^{ème} anniversaire du spudding (du premier coup de trépan) du premier forage pétrolier en France.

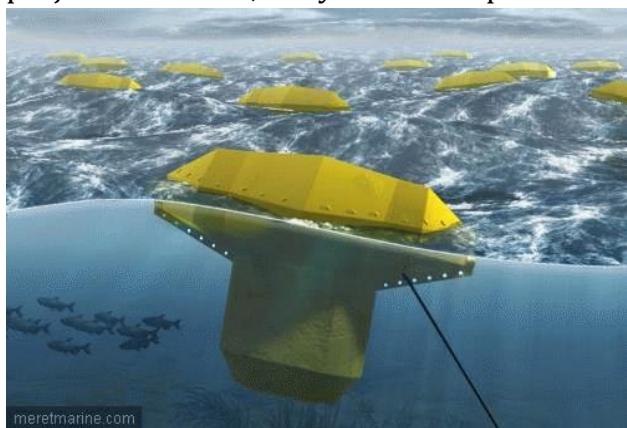
Le 19 juillet 1813, en effet - j'écris bien 1813, sous Napoléon 1^{er} - a commencé le premier forage d'exploration par des procédés pétroliers, à Kutzenhausen, dans la concession de Pechelbronn. Certes, depuis 1745, on y extrayait du pétrole par des procédés miniers : les puits de descente étaient creusés et maçonnés, pour la descente des mineurs qui extrayaient les sables pétrolifères pour les faire bouillir. Mais les géologues ont rapidement éprouvé la nécessité de faire de la reconnaissance par forages pour orienter les galeries. Des forages stratigraphiques, en quelque sorte. C'est le premier de ces forages qui a eu lieu du 19 juillet au 18 août 1813. Il s'est arrêté à la profondeur de 42,23 mètres, dans une « glaise gris-bleu très dure ». La description lithologique qui nous est parvenue est très détaillée, au centimètre près, et consiste en une alternance de « glaise », de « gravier » et de « pierre ». La géologie semble avoir fait des progrès depuis cette époque ! Le Musée du Pétrole de Merwiller-Pechelbronn (Bas-Rhin) a reconstitué une tarière, identique à celle qui a fait le forage, sur le site où ce premier forage a été réalisé.

Pour plus d'informations, avec une photo de la tarière : <http://musee-du-petrole.com/index2.html>

P. LABAT

3. LA PRODUCTION D'ELECTRICITE A PARTIR DES VAGUES

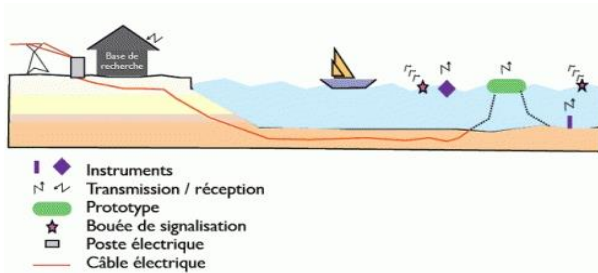
C'était une première en France. A Nantes, il a été annoncé l'ouverture à l'été 2010, au Croisic, d'un site expérimental destiné à accueillir des unités offshore produisant de l'énergie électrique à partir des vagues. Soutenu par l'Etat et la région des Pays-de-la-Loire dans le cadre du contrat de projet 2007-2013, le Système d'Expérimentation en Mer pour la Récupération de l'Energie des Vagues (SEM-REV) nécessitera un investissement de 5.5 millions d'euros (*). Ce site, éloigné d'une quinzaine de kilomètres de la côte, est destiné à accueillir différents concepts d'engins développés pour produire de l'électricité à partir du mouvement des vagues. Alors que la montée en puissance des énergies renouvelables devient une préoccupation mondiale, le concept des « fermes houlomotrices » existe depuis les années 30. Toutefois, jusqu'ici, la technologie disponible ne permettait pas une production d'énergie suffisante. Grâce aux avancées techniques, c'est désormais possible et plusieurs machines ont été imaginées par les chercheurs (elles seront reliées au réseau électrique terrestres via des câbles).



Alors que la montée en puissance des énergies renouvelables devient une préoccupation mondiale, le concept des « fermes houlomotrices » existe depuis les années 30. Toutefois, jusqu'ici, la technologie disponible ne permettait pas une production d'énergie suffisante. Grâce aux avancées techniques, c'est

désormais possible et plusieurs machines ont été imaginées par les chercheurs (elles seront reliées au réseau électrique terrestres via des câbles).

Les Britanniques, très en pointe, ont conçu le Pelamis, une sorte d'énorme serpent flottant (chacun des trois tronçons le constituant étant long comme quatre rames de TGV). Les articulations de cet engin, lorsqu'elles se déforment avec la houle, actionnent des pompes hydrauliques entraînant un générateur électrique. Alors qu'un site d'expérimentation est déjà ouvert dans les îles Orcades, au nord de l'Ecosse, une première ferme de Pelamis vient d'être inaugurée, à titre d'essais, au large des côtes portugaises.



Vue simplifiée du site

L'Ecole Centrale de Nantes planche sur le Searev

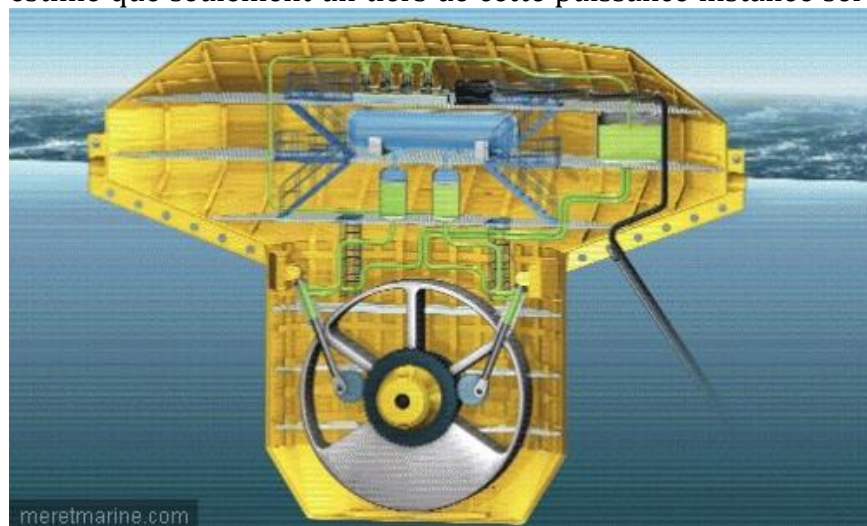
Légèrement en retard par rapport aux anglosaxons, du moins dans l'étape d'expérimentation, les Français veulent mettre les bouchées doubles.

En 2006, l'Ecole Centrale de Nantes avait présenté sa vision d'une ferme « houlomotrice », avec le Système électrique autonome de récupération de l'énergie des vagues (Searev). Cet engin de 26 mètres de long, 10 mètres de large et présentant une masse de 1000 tonnes, a été imaginé pour pouvoir être amarré à une quinzaine de kilomètres des côtes, par des profondeurs d'eau de 30 à 50 mètres. Ce gros flotteur en acier soudé serait alors ballotté par les vagues. « Une roue de 9 mètres de diamètre, placée à l'intérieur, fonctionne comme un pendule. Dans son balancement, elle entraîne des pistons qui, en bout de chaîne, font tourner un générateur », explique Alain Clément, chercheur responsable du projet à Centrale Nantes. Le système permet de contrôler les mouvements de la roue. « Il faut imaginer une balançoire. Une commande bloque la roue et ne la relâche que lorsqu'elle est au plus haut, ce qui amplifie le mouvement ». Lancées en 2002, les études sur le Searev ont mobilisé une dizaine d'ingénieurs et trois laboratoires de Centrale Nantes, du CNRS et de Normale Sup à Cachan. Très différent extérieurement du Pelamis, le Searev ne doit pas son design au hasard. « Avant d'aboutir au design actuel, nous avons testé plus de 30.000 combinaisons, avec des logiciels d'optimisation des formes analogues à ceux de l'industrie automobile ou aéronautique ». Pour le chercheur français, l'avantage du Searev par rapport à d'autres projets immergés est sa simplicité : « Nous avons cherché la robustesse et l'intelligence dans des composants basiques. La machine s'accommode des marées, s'oriente seule face aux vagues et peut supporter des tempêtes, la roue n'ayant pas de butée. Elle peut donc travailler n'importe où, sauf dans une zone où les courants transversaux sont trop forts ».

25 MW sur 1 km² de surface maritime

Afin de vérifier les calculs, une maquette au 1/14ème du Searev a été testée dans le bassin d'essais des carènes de l'Ecole Centrale. Ces campagnes ont démontré la pertinence du système, non seulement dans sa capacité à produire de l'énergie, mais aussi dans sa « survivabilité ». Car, en cas de gros temps, le flotteur doit pouvoir résister. « Il est à même de résister aux tsunamis, car éloigné de la côte, et a même été testé en bassin face à des déferlantes de 30 mètres de creux. Il a tenu sans problème », se félicite Alain Clément.

Le Searev affiche une puissance de 500 kW à 1 MW. A terme, l'idée est d'installer en mer des fermes comprenant plusieurs dizaines de machines. Sur une surface d'1 km², environ 25 MW seraient installés. Toutefois, en raison de conditions climatiques plus ou moins favorables, on estime que seulement un tiers de cette puissance installée serait récupérée dans l'année. Malgré



tout, cela permettrait d'alimenter en électricité entre 7 et 8000 foyers, hors chauffage.

Coupe du Searev

On notera que, par rapport aux éoliennes, les rendements sont annoncés comme très bons. « Lorsqu'on parle d'une éolienne de 1 MW, cette puissance est donnée pour un fonctionnement ininterrompu sur un an, soit un peu plus de 8700 heures. Or, en

réalité, une éolienne offshore ne va fonctionner que 3000 à 3500 heures par an. Les machines terrestres ne tournent quant à elles qu'autour de 2500 heures. Pour ce qui est de l'énergie des vagues, sur un bon site, nous pourrions atteindre 4000 heures de fonctionnement et même plus sur de très bons sites ». Après les simulations numériques et les tests en bassin, le Searev doit maintenant se mesurer, grandeur nature, aux éléments. A Centrale Nantes, on espère que le premier prototype à l'échelle 1 sera opérationnel en 2010, pour l'ouverture du SEM-REV du Croisic. Comme la réalisation de cette toute première machine pourrait coûter une dizaine de millions d'euros, les chercheurs comptent sur le financement de groupes privés, dont plusieurs seraient intéressés (on avait évoqué Areva et Saipem il y a deux ans). De manière générale, « les plus grands groupes mondiaux, comme Total, General Electric ou Siemens s'intéressent à l'énergie des vagues. Quant à la réalisation du prototype, plusieurs entreprises de la région nantaises se sont candidates pour construire cette machine », rappelle Alain Clément. Selon le chercheur, le projet peut déboucher sur la création d'une véritable filière, à la fois pour le marché national, mais également à l'export. La production en série permettrait de réduire significativement les coûts, qui ne seraient alors plus que de 2 à 3 millions d'euros par machine.

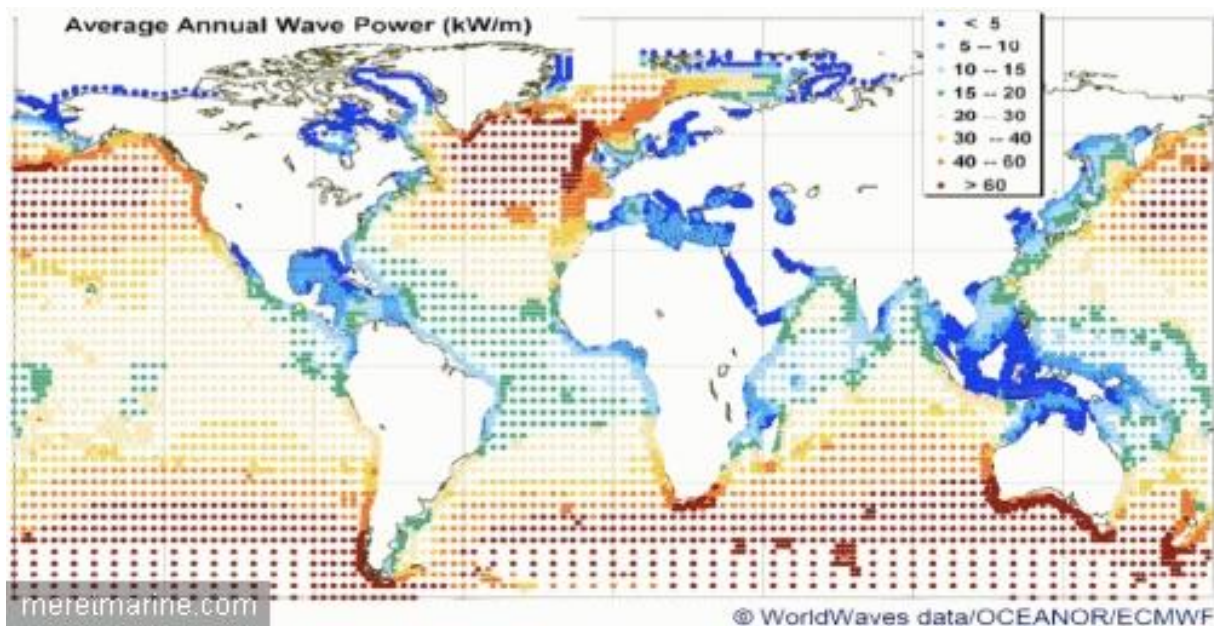
Développer l'économie maritime. De l'expérimentation à l'exploitation

Indépendant du site d'expérimentation SEM-REV, le Searev sera, peut-être, l'un des premiers engins à être testé au large du Croisic, une zone retenue en raison de la proximité de la côte et des infrastructures du port de Nantes Saint-Nazaire. « Le site a pour but de s'ouvrir à un nombre significatif de clients, qu'il s'agisse du Pelamis, du Searev ou d'autres projets. Une dizaine de projets sont déjà dans une phase de prototype industriel et une dizaine d'autres dans une pré-phase. Il y a donc un véritable marché », assure Patrick Chedmail, de l'Ecole Centrale de Nantes. La plateforme comportera des moyens de mesure et de contrôle des paramètres externes (vent, hauteur des vagues, température...) et internes aux prototypes. Une infrastructure sera également créée pour récupérer à terre l'énergie produite par la, ou les machine(s) installées en mer. Il s'agit, ni plus ni moins, d'une « prise électrique marine ». Après la construction d'un premier site expérimental en Loire Atlantique, les partenaires du projet envisagent déjà l'implantation de sites d'exploitation devant le littoral de la région. Une première ferme de production pourrait, ainsi, voir le jour devant l'île d'Yeu. Il faudra alors, comme au Croisic, convaincre les acteurs locaux de l'intérêt de tels systèmes. A l'instar des éoliennes offshores, les fermes houlomotrices peuvent, en effet, être perçues comme une contrainte, voir un manque à gagner pour les plaisanciers et les pêcheurs. « Il faut travailler en amont et trouver des compromis dans lesquels chacun se retrouve. Il faut expliquer et montrer notre volonté sur la diversification de l'énergie, ce qui est très important pour nos territoires », estime Jacques Auxiette, président du Conseil régional. Construction, maintenance, vente à l'export... Au Conseil général de Loire Atlantique, on met également en avant les retombées économiques et sociales de tels projets. « En matière d'innovations, il faut très en amont ancrer une activité au territoire pour éviter qu'elle ne s'en aille ailleurs. Localement, nous avons ce qu'il faut pour concevoir et construire ces machines. Et il y a une véritable opportunité d'emplois captifs sur la zone littorale, par exemple pour assurer l'entretien ».

Diversification du bouquet énergétique : A la conquête de la mer

Dans le cadre du développement des énergies renouvelables, la mer offre semble-t-il un énorme potentiel. L'utilisation la plus connue est celle des éoliennes offshores. Déjà développés dans les pays du nord de l'Europe, ces champs éoliens n'ont pas encore vu le jour en France. Plusieurs projets sont toutefois en cours, principalement en Manche, mais aussi depuis peu au large de l'île d'Yeu (présentés par WPD Offshore France). Les investissements restent néanmoins lourds. Le coût de la construction des 120 générateurs projetés au large de la Vendée est par exemple annoncé à 1.5 milliard d'euros pour une puissance installée de 600 MW et emprise sur la mer de 70 kilomètres carrés. Aux côtés des éoliennes offshores qui, bien que localisées en mer, utilisent par définition le vent, des dispositifs ont été conçus pour recueillir l'énergie marine. Car, selon l'Agence Internationale de l'Energie, l'énergie des vagues dispose de la ressource la plus abondante de toutes les énergies renouvelables marines. On estime, ainsi, que l'énergie

récupérable de ce gisement brut pourrait s'élever à 5000 TWh/an, soit pratiquement le tiers de la consommation mondiale d'électricité. (17.000 TWh en 2004).



Les différents dispositifs

Plusieurs dispositifs destinés à recueillir l'énergie marine sont déjà en service ou à l'état de projets. Le plus connu est l'usine marémotrice, à l'image de la centrale installée sur la Rance, en Bretagne, et qui produit son énergie grâce aux marées. Utilisant le même principe que les éoliennes, mais dans l'eau, les hydroliennes sont quant, à elles, placées sur le fond de la mer, dans une zone de courants, les hélices faisant tourner des générateurs. Un modèle du genre, imaginé par la société bretonne Hydrohelix, a été immergé à titre d'expérimentation, il y a quelques mois, devant Bénodet (Finistère).



Hydroliennes

Il existe aussi un système à colonne d'eau oscillante, sorte de gros tube dans lequel les vagues viennent s'engouffrer. Le système utilise la compression de l'air par l'oscillation de l'eau dans une chambre fermée. Des turbines sont ensuite actionnées mécaniquement par l'air sous pression. Deux centrales expérimentales de ce type existent en Europe. L'équipement présente toutefois le désavantage d'imposer une importante empreinte terrestre, ce qui rend difficile son incorporation dans

le paysage et, en France, se heurte à la loi littoral (un dispositif offshore est étudié).

Autre système, le dispositif dit « par déferlement », a été imaginé pour faire monter les vagues sur un large plan incliné. L'eau remplit divers étages de réservoirs et retourne à la mer via des turbines. Là encore, l'intégration dans un environnement naturel reste problématique, d'où l'idée d'installer ces équipements en mer.

Un autre concept porte sur une machine posée au fond de la mer, sorte de grosse cloche, dotée d'un système de pompage transférant l'eau sous pression jusqu'à la terre. Il utilise l'oscillation de l'eau induite par les vagues et ressentie dans toute la hauteur d'eau.



Le Pelamis

Et il y a enfin le procédé par flotteur, tel le Pelamis ou le Searev. Pour Alain Clément, ces machines offrent de nombreux avantages, tant en matière de respect de l'environnement que de rendement ou d'impact environnemental : « Par rapport à des systèmes comme la colonne d'eau oscillante, ce principe permet d'aller chercher au large l'énergie des vagues. Il présente

une plus grande facilité de déploiement et un meilleur rendement, l'énergie des vagues se dégradant à mesure qu'elles se rapprochent des côtes ». Dans le contexte actuel, les nouveaux gisements énergétiques d'origine naturelle devrait, en tous cas, connaître un coup d'accélérateur dans les prochaines années.

En France, suite au Grenelle de l'Environnement, l'Etat s'est engagé d'ici 2050 à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre telles qu'elles étaient en 1990. Dans le même temps, l'objectif de la part des énergies renouvelables dans la consommation française a été fixé à 20% en 2020.

(*) L'Etat financera le projet à hauteur de 1.56 million d'euros (Ministère de la Recherche et CNRS), la région Pays-de-la-Loire abondera à hauteur de 2.19 millions d'euros, le Conseil général de Loire Atlantique pour 500.000 euros et le FEDER pour 1.25 million d'euros.

Vincent Groizeleau

4. LE NAUFRAGE DU DOBA

Historique



Le *Doba* est un cargo mixte long de 138 m, large de 17 m, jaugeant 12 130 tonnes, avec une vitesse pouvant atteindre 13 nœuds, il est armé avec 62 membres d'équipage. D'origine allemande lancé en 1937 (ex-M/V *Dresden*), forceur de blocus, sabordé en 1945 dans la Gironde et

renfloué après la guerre, remis en état par la compagnie des Chargeurs réunis il est exploité en transport de troupes et de matériels entre la France et l'Indochine, dès l'automne 1949.

Le 5 juillet 1950, il quitte Saïgon pour un voyage de retour avec escales à Singapour, Colombo, Djibouti, Suez, Port-Saïd, Oran et Le Havre. Dans ses cales, environ 9 000 tonnes de fret (riz, caoutchouc, café, et bagages), 489 légionnaires, un médecin convoyeur et un ingénieur maritime accompagnés de leurs animaux domestiques dont un boa constrictor. À leur tête le chef de bataillon Creton, quittant le commandement du 4/13^e DBLE et faisant office de commandant d'armes.

Navigant sur ce qui était convenu d'appeler « la route de la mousson » entre Ceylan et Djibouti, et en raison des conditions atmosphériques particulièrement mauvaises, le navire fait naufrage dans la nuit du 20 au 21 juillet au large de la Somalie italienne, sur les récifs du Ras Hafun, au cap Gardafui.

La Légion permet le sauvetage de tout le personnel et parvient à faire jonction avec les secours arrivés à quatre jours de marche du lieu du naufrage.

Le récit du naufrage le 21 juillet 1950

Un choc d'une rare violence nous sortit de notre profond sommeil. C.P. qui occupait la "bannette" supérieure se retrouva au tapis dans une dégringolade brutale, toutes fois sans plaie ni bosse; on alluma le plafonnier, on se regarda avec nos yeux encore endormis, on croyait rêver, qu'était-il arrivé ? Peut-être un abordage.... "Merde alors, allons voir" ! Et puis soudain, en pleine nuit, la sonnerie d'alarme et les coups de sirène. C'était le signal d'abandon quelques minutes seulement après le choc. On ne savait que penser, c'était sans doute une erreur ou un exercice surprise...

La passerelle, comme d'habitude la nuit, était dans l'obscurité complète, la chambre des cartes était déserte et dans la timonerie, une large stature immobile se tenait à la barre, c'était le Commandant, muet et regardant droit devant comme s'il voulait encore gouverner son bateau.

Nous étions échoués sur des rochers apparemment à l'écart de la côte, mais la nuit très noire, nous masquait toute possibilité de repérage. Il était un peu plus d'une heure du matin et en pleine vitesse le DOHA s'était cabré et éventré sur une roche à fleur d'eau. Les quelques tentatives de battre arrière toute n'avaient rien donné, mais au contraire avaient dressé toute la longueur du navire sur le banc rocheux où reposait maintenant l'entière surface de la quille ou presque. Une gîte de l'ordre de dix degrés donnait à notre mâture un petit air penché et l'on redoutait de la voir s'aggraver. Dans cette position nous étions en plein travers de la houle. Sur ces hauts fonds, un creux de plusieurs mètres se brisait avec une violence extrême sur notre épave disparaissant sous les assauts de la lame. Toutes les vingt secondes sous la poussée d'énormes paquets de mer, la coque était entièrement secouée par de terribles vibrations et des masses d'eau considérables s'abattaient du haut des mâts entraînant tout sur leurs passages.

Où étions-nous ? Que pouvions faire sans rien voir ? Comment pourrions-nous fuir cette épave sans risquer de nous perdre ? Autant de questions pour le moment sans réponse. Les ballasts de mazout et d'eau dans les fonds avaient été éventrés et la mer monta rapidement dans le compartiment des machines. Les groupes auxiliaires furent noyés l'un après l'autre et toute l'alimentation électrique fut définitivement coupée, rendant encore le décor un peu plus sombre et angoissant.

La cambuse dont les hublots avaient été brisés, était déjà partiellement inondée et allait être rapidement inaccessible. Une corvée à tâtons dans les échelles s'activa à transférer aux ponts supérieurs tout ce qui était comestible et encore au sec : des boîtes de conserves, du lait, du sucre, du fromage, des fruits et aussi des bouteilles. Pour récompenser ce bel effort, quand tout espoir de récupération fut consommé, les trois inséparables apprentis marins se retrouvèrent dans les fauteuils du salon du Commandant en train d'arroser l'évènement au champagne et en se demandant si se foutre au sec en début de carrière n'était pas un bon avertissement pour changer d'orientation et choisir un autre métier. Malgré tout, le champagne eut un effet souverain sur notre moral et à la lueur des lampes torches, on se surprit à rigoler.

Toute la Légion avait reçu la consigne de rejoindre les coursives intérieures du Pont Principal, sans aucun bagage, tout au plus un mouchoir et ce qui pouvait y contenir. Momentanément à l'abri, tous ces hommes étaient parfaitement alignés.

Leurs supérieurs annoncèrent qu'ils étaient tous volontaires pour participer aux opérations de sauvetage et qu'il suffisait de les désigner pour qu'aussitôt ils s'exécutent et offrent l'aide qu'on pouvait en attendre.

Pour le moment, nous étions toujours dans les incertitudes de la nuit. Notre grosse masse de ferraille était régulièrement ébranlée par les vagues qui éclataient dès leurs rencontres avec notre obstacle. Silencieusement chacun faisait une prière pour que l'épave résiste et ne chavire pas davantage. Les heures furent longues dans ce piège de fer et d'eau. Nous avions préparé soit une valise, soit un balluchon de nos affaires personnelles et pour tromper le temps dans cette

inaction imposée par la nuit, on trouva un sérieux réconfort dans la consommation de sandwiches arrosés au champagne.

A la passerelle, derrière la cheminée, le groupe de secours, alimenté par des batteries, fonctionnait à la demande.

Son utilisation était exclusivement réservée à l'alimentation du Poste Radio et à l'émission à intervalles réguliers d'appels de détresse.

Des lors, notre existence n'était plus dépendante des montres ou des horloges. La marche du temps semblait stoppée et les indications d'une pendule ne reprendraient un sens qu'à l'apparition du jour et du soleil.

Une lueur enfin se manifesta et dès le plus faible éclairage, on put réaliser la précarité de notre situation. De minute en minute maintenant, le décor de notre naufrage se dessinait de plus en plus nettement. Nous, nous étions bel et bien éventrés sur un banc de rochers à un quart de mille du littoral le plus proche (450 mètres). L'état de la mer au grand jour était encore plus impressionnant que dans l'obscurité. Le vent soufflait en rafales et les premières vagues près de nous, d'un creux de huit à dix mètres, continuaient à frapper tout le long de l'épave à tribord et chutaient brutalement du haut de la mâture sur tout ce qui restait émergé de notre bâtiment.

Une petite équipe de matelots, aidée par plusieurs légionnaires, s'employait à affaler à bâbord, un lot de filets de sécurité; ces carrés de cordage disposés tout au long du bord pourraient, en cas d'abandon précipité, servir d'échelles de secours. La manœuvre de mise en place était surveillée par le Second Capitaine et ses coups de sifflet rythmaient les interventions. Deux coups de sifflet: -Au travail - installation et saisie des filets sur la lisse. Un coup de sifflet:-A l'abri du pavois-balayage de la lame en travers des superstructures et des ponts avec risque de passer par-dessus bord.

A bâbord, coté terre, une petite zone d'accalmie bordait le navire, le bateau faisant véritablement écran aux assauts de la tempête. Hélas, cet espace protégé, ressemblait dans l'océan à un mouchoir de poche et à quelques mètres de là, des deux extrémités de l'épave, les crêtes blanches des vagues se rejoignaient comme au sommet d'un triangle avec des tourbillons dans tous les sens et une intensité grossie par la diminution des fonds.

On avait l'impression que notre épave créait une obstruction. Nouvelle et inattendue contrariant soudain les effets de la mousson et provoquant la colère et le déchainement de ses éléments. En dehors de ces déductions poétiques, ce phénomène nous barrait bel et bien l'accès au rivage. Sous nos yeux à quelques centaines de mètres au-delà de ce rideau s'élevant et s'abaissant sans arrêt, de plusieurs mètres dans un grondement monstrueux, une petite bande de sable garnie d'une large écume blanche, s'étalait comme une demi-lune.

La première tentative d'évacuation à l'initiative du Commandant et sous la direction du Second Capitaine et du Bosco fut décidée et exécutée à l'aide d'un radeau.

Le DOHA possédait deux grosses baleinières de sauvetage (une à chaque bord) attribuées en principe à l'équipage et aux passagers en cabines. Plusieurs piles de radeaux disposées sur les maisons-mats étaient destinées aux autres passagers et donc au reste de la troupe. Ces radeaux se composaient d'un boudin métallique étanche de forme rectangulaire à l'intérieur duquel un filet de mailles assez serrées supportait un solide caillebotis. Ces engins étaient en mesure de contenir une douzaine d'occupants debout avec de l'eau aux genoux et fonctionnaient comme une épuiette, se retournant à volonté et servant indifféremment dans les deux sens. Une guirlande ceinturait cet ensemble flottant et servait à s'y accrocher si après un retournement on voulait avoir une chance d'y embarquer à nouveau.

Sur le radeau de la première expédition, six légionnaires avaient pris place, équipés de leur bouée de sauvetage et d'une simple pagaie. Ils décollèrent du bord, franchirent aisément la zone protégée, mais dès la sortie du périmètre abrité, ils se trouvèrent presque aussitôt dans les violents remous des vagues. Très rapidement, leur radeau se retourna. A l'aide d'un long cordage qui avait accompagné leur progression quelques matelots sur le pont du DOHA les ramenèrent en arrière. De retour dans un secteur moins agité, ces hommes accrochés des deux mains aux poignées de la guirlande et flottant pêle-mêle tout autour, remontèrent courageusement dans

l'engin. Ils se mirent à nouveau à pagayer et firent une nouvelle tentative. Comme un mobile projeté contre un mur, dès que le point d'impact fut atteint, tout se renversa, se disloqua, s'éparpilla et ce fut un nouvel échec qui nous ramena à la case Départ. De nombreux essais aussi infructueux les uns que les autres furent ainsi successivement tentés.

L'équipage du radeau était remplacé dès que l'on jugeait de son épuisement, mais après deux bonnes heures d'efforts inutiles, il fallut bien admettre que ce procédé nous faisait prendre beaucoup de risques pour des chances de réussite quasiment nulles.

Une autre stratégie fut alors imaginée. Le même dispositif de radeau et de pagayeurs devait approcher au maximum le mur de houle sans toutefois le pénétrer et à partir de là, à la nage, on tenterait de percer ces flots tumultueux et d'atteindre la terre ferme. A cet effet, on fit appel à d'excellents nageurs, deux furent retenus pour cette épreuve d'un genre particulier, un superbe athlète de la Légion et le timonier de l'équipage, pas mal bâti lui aussi. La manœuvre consistait à garder le radeau relié au bord par une glène de filin et à tenir en laisse les deux plongeurs amarrés par la ceinture à partir du radeau.

Il ne restait plus qu'à espérer le succès de l'opération et à en guetter le déroulement avec une certaine angoisse au creux des tripes. Nos espérances furent très vite réduites à néant et notre impuissance à quitter le navire devint inquiétante.

L'affaire se compliqua d'un accident de parcours qui mit un terme à l'expérience de plongée sous-marine. Malgré leur talent de nageurs confirmés, on évita la noyade de justesse à notre intrépide timonier que l'on hissa à bout de forces hors de l'eau. Quant à l'homme de la Légion, par on ne sait quel malencontreux hasard, son attache se dénoua ou céda brusquement, on le vit comme un paquet sur la crête d'une vague et il disparut. Quelques instants plus tard, il réapparut à nouveau. D'un rouleau à un autre, on s'attendait à ne plus le voir. Nous vivions des minutes particulièrement alarmantes.

Le soleil était déjà haut, les assauts de la mer risquaient à tout moment de briser ce qui restait du DOHA échoué et de nous engloutir avec lui. Aucun d'entre nous n'avait encore pu s'en tirer et à portée de voix, sous nos yeux, un compagnon de notre infortune était en train de lutter contre la mort sans qu'on lui témoigne aucun signe d'assistance. Devant tout le monde, une altercation assez vive mit aux prises le Commandant d'Armes exigeant que l'on porte secours de toute urgence et en priorité à celui du navire dont le souci majeur était d'abord de sauver tous les autres. In fine, la décision que prit le Commandant du DOHA après une rapide concertation avec les principaux de l'équipe allait donner satisfaction à nos passagers militaires.

Pour l'exécution de ce plan, nous allions utiliser une embarcation légère, une sorte de barque de pêcheur, un «youyou» sans qualité nautique particulière et qui se trouvait, on ne sait trop pourquoi, superposé au canot de sauvetage à bâbord. Les bossoirs furent débordés, le «youyou» descendu jusqu'au ras de l'eau et un armement de quatre personnes. Le 2^{ème} Lieutenant, le "Bout de Bois" (Maître Charpentier), le matelot magasinier et un élève (J.C.M.) descendit marche par marche, l'échelle de pilote disposée le long de la coque. Le choix du youyou était une variante appelée à effacer l'échec total des précédentes tentatives en radeau. Tous les regards étaient braqués sur les quatre hommes qui s'installaient sur les bancs de ce frêle esquif, dos vers l'avant, face au 2^{ème} Lieutenant installé à la barre. Les crochets des palans furent largués tout d'un coup, coupant court à toutes les idées dont les

Page



têtes étaient farcies et arc boutées sur les avirons, le cap fût pointé sur la Roche à laquelle, s'accrochait encore notre infortune légionnaire. L'objectif était de le récupérer et de le ramener à bord. Forcément ce fameux rocher était à l'écart des formes arrières du DOHA, dans un secteur nullement à l'abri et envahi par une mer très hachée. A deux reprises, en évitant de justesse de s'écraser sur de multiples cailloux, et en tirant énergiquement sur le bois mort pour garder un peu d'air, la manœuvre réussit à présenter le youyou à une longueur d'aviron de l'intéressé. Pour éviter la catastrophe, il était exclu d'aller plus près de lui. Tout son corps était écorché et ses yeux injectés de sang, sa volonté se concentrait dans ses mains accrochées aux aspérités de la roche comme un électrocuté sur un câble sous tension. Cette présence avait sans aucun doute regonflé son moral et renforcé une résistance proche du total épuisement mais dans son état, il aurait fallu pour le tirer de là, le prendre à bras le corps, le soulever et le déposer au fond de l'embarcation. Il n'était pas question pour autant d'arrêter là l'action des sauveteurs. Une nouvelle fois on entreprit de s'écarter du blessé et de manœuvrer pour améliorer la présentation.

La détermination des hommes les fit s'engager plus avant et très tôt debout à la Lame, on les retrouva cabrés sur les crêtas puis aussitôt basculés dans les creux. Cette lutte fut de courte durée, le youyou d'un seul coup tomba en travers des rouleaux et ses occupants se sentirent soulevés très haut comme par des bras invisibles et ensuite aspirés violemment comme dans un trou sans fond. Tous les observateurs sur le DOHA assistaient impuissants à ce drame supplémentaire. Ils virent une forme blanche chavirer avec tout ce qu'elle contenait, disparaître sous l'écume des vagues, revenir à fleur d'eau un peu plus loin, cheminer à toute allure comme dans un torrent, à nouveau être avalée dans les profondeurs de la houle et en l'espace de quelques secondes être propulsée par une irrésistible poussée, là-bas, sur la plage où tout fut rejeté en ordre dispersé : la forme blanche en premier et trois points noirs aussitôt après, miracle ! Les trois points noirs semblèrent bouger, se relever, se diriger vers le youyou dont la quille était en l'air et dégager le quatrième qui était coincé en dessous.

La chance allait dorénavant tourner en faveur des naufragés. Amarrés à un banc de nage, l'extrémité d'un filin avait accompagné le youyou et il existait maintenant un lien d'environ cinq cents mètres entre l'épave et la côte.

Les quatre hommes sortis de l'eau comme par enchantement s'activèrent des lors à récupérer cet élément de jonction essentiel. Cela se passait sur une petite bande de sable où les rouleaux s'aplatissaient et s'étaient sans relâche. Au-dessus à une trentaine de mètres en retrait, la crique était surplombée par une falaise calcaire guère plus haute qu'un deuxième étage.

Légèrement en diagonale par rapport au DOHA, la liaison de cordage passait à proximité du légionnaire en perdition. De façon bien surprenante, il tenait toujours le coup, et n'avait pas lâché son point d'ancrage. Pour clore cet épisode, un radeau allait se halier sur le filin, atteindre l'infortuné garçon, le décrocher presque de force de son rocher, le soutenir, et de retour de son palan, le hisser sur le pont, on allait panser ses plaies, l'aider à s'alimenter et il était sauvé.

A ce stade, un dispositif d'évacuation fut adopté et mis en place : deux radeaux furent amarrés très proches l'un derrière l'autre. Avec un attelage, on pouvait environ embarquer vingt-cinq passagers. Au signal d'un pavillon vigoureusement agité et de coups de sifflets répétés, l'équipe sur la plage se mit à tirer et à embarquer généreusement le fil du premier convoi. Comme on pouvait s'y attendre, les problèmes bien sûr commencèrent à la sortie de la surface abritée. Dans les radeaux, chacun avait la consigne de bien s'agripper aux guirlandes. Celui de tête chavira le premier et comme un ballet, le second s'empressa de l'imiter.

Sur la plage, à ce moment précis, les muscles de ceux qui étaient déjà à terre, s'arc boutant au maximum, s'activaient à gagner les quelques dizaines de mètres nécessaires à sortir de la zone dangereuses. Le barrage une fois franchi, la houle revenait plus régulière et les «gens du voyage» éparpillés autour des radeaux comme une ronde de parachutistes en chute libre, remontaient un à un dans leur flotteur respectif. Quand la mer se retirait, on prenait un tour sur une espèce de piton pointu et quand elle rappliquait de plus belle, l'on en profitait pour réduire l'écart.

A ce petit jeu et après un bon nombre de manœuvres éprouvantes, on provoquait le beaching tant espéré pour un premier contingent de vingt-cinq pèlerins dont la joie d'avoir enfin

les pieds sur «le dur» était évidente. Le convoi vidé de son chargement, était instantanément rappelé vers les groupes restant à bord et visiblement impatients de prendre leur tour. Puis, ce fut l'attente du signal pour amorcer le deuxième voyage.

Le soleil nous indiquait que midi était largement dépassé et sans le vent et les embruns, la chaleur aurait été insupportable. De façon à disposer de bras neufs, les nouveaux arrivés assuraient la relève de la première équipe, Déjà, la brochette suivante de rescapés était, avant l'atterrissage, confrontée avec les épreuves obligatoires des un ou deux loopings réglementaires. Ce véritable va et vient fonctionna à notre satisfaction sans discontinuer.

Petit à petit, la plage se remplissait au point de nous trouver presque les uns sur les autres. Evidemment très peu d'entre nous avaient réussi à conserver un bagage ou un paquet; c'était le sauvetage des personnes, quant aux biens, les poissons en hériteraient. On décompta une bonne vingtaine de voyages pour absorber tout l'effectif.

Une «fournée» complète fut réservée à l'unité de sécurité.

Ces légionnaires, en tenue de combat et mousqueton en bandoulière, réalisèrent un véritable exploit en mettant pied à terre en bon ordre et avec leur équipement au grand complet.

Vers la fin, ce fut le tour de l'équipage, CP. et C.W. débarquèrent eux aussi avec les mains vides.

Il faisait encore jour quand le dernier voyage s'annonça. On avait maintenant l'assurance que le S.O.S. signalant l'abandon du navire et la position de l'épave avaient bien été capté par des navires et des stations terrestres. La grosse baleinière de bâbord avait été remplie de vivres et de bagages et mise à l'eau, en attente le long du bord.

Un par un, le Commandant d'Armes, le Médecin Major, le Chef Mécanicien et son second, le Commissaire, le Chef Radio, le Bosco, le Second Capitaine et enfin le commandant descendirent l'échelle de pilote. L'amarre qui retenait le train de radeaux coté bord ainsi que celle qui immobilisait la baleinière et son contenu, furent simultanément coupées.

Sur la côte, deux bordées, comme pour une épreuve de sport, se mirent à rivaliser. C'était à celle qui serait la plus rapide à « mouliner son fil de pêche ».

Les radeaux connurent les péripéties habituelles avec deux baignades pour « le final » quant à la baleinière, sur laquelle, on n'avait pas osé laisser quelqu'un pour la manœuvrer, elle se mit en travers dès les premières turbulences et conformément aux figures imposées, elle chavira, resta ainsi complètement retournée et tout son contenu fut la proie de flots et nous fut livré en miettes comme recraché par la mer à la limite des rouleaux. Il s'en suivit une véritable séance de récupération. Une bonne partie des rescapés guettait, les pieds dans l'eau, le moindre débris qui se présentait. C'était malheureusement un grand nombre de couvercles de valises, des morceaux de caisses ou de cageots et en définitive pas grand-chose de valable surtout dans le domaine des choses à manger ou à boire.

Le soleil était déjà très bas quand on put faire un bilan provisoire. Bien que réduit à très peu près à néant au chapitre du matériel, il était en revanche largement positif quant à celui des vies humaines. Pas un seul manquant à l'appel et à part quelques égratignures, on ne relevait aucun blessé sérieux.

Le Commandant d'Armes, à partir du moment où la partie maritime de l'opération était terminée, relaya dans ses fonctions le Commandant du DOHA et devint le chef de l'expédition terrestre. Le Commandement militaire ajouta trois sections à celles déjà existantes sous son autorité : tout l'équipage fut incorporé de la sorte. Le Service Pont – Le Service Machine et le service Hôtel.

Juste avant que la nuit ne tomba, chaque section fut invitée à repérer dans la falaise en bordure de la crique où nous nous trouvions, une cavité, un trou, de façon à passer la nuit à l'abri du vent et des embruns.

L'équipe du matin, la bande des quatre, héros involontaires de la réalisation du «va et vient», eut droit à un véritable festin... Un morceau de gruyère, une pomme et en provenance des caissons étanches du canot de sauvetage, un paquet de biscuits accompagné d'un délicieux quart d'eau. C'était le régime de faveur pour ceux qui n'avaient pas pu se restaurer avant de quitter

l'épave. Le reste du ravitaillement qui ne représentait pas grand-chose, fut entièrement distribué aux seuls simples soldats.

Le trio d'élèves Pont, inséparables à bord comme à terre, s'installa, pour cette première nuit à la belle étoile, à mi pente dans un creux rempli de sable. Pour se protéger du vent et du froid (température diurne 40° - nocturne 20°) les trois compagnons s'enterrèrent jusqu'au cou avec un mouchoir noué sur le visage. L'excès de fatigue et d'émotions fortes retarda considérablement toute envie de dormir, toutefois la journée du 20 juillet s'acheva avec la satisfaction d'avoir remporté une première bataille et c'était de bons augures pour la suite des événements.

La Légion entraîna tout ce beau monde à travers le désert pour revenir à la civilisation. Bravo au « Képi Blanc » qui assura une fois de plus son rôle.

Informations fourni par Gilles MARTIN – Paimpol
Ce récit a paru dans le « Képi Blanc » n° 26 pages 24 à 27.

5. L'ÉLECTRICITÉ STATIQUE DANS LES STATIONS-SERVICE

Suite à la vidéo sur l'électricité statique dans laquelle une jeune fille a provoqué un incendie en sortant de sa voiture et en touchant directement le pistolet, nous vous informons:



Avec la généralisation du self-service dans les stations d'essence, les gens doivent être avertis du risque de déclenchement d'incendies résultant de l'électricité statique pendant qu'ils font le plein.

150 cas de ce type ont été étudiés et les résultats sont très surprenants.

1- Sur les 150 cas, la plupart étaient des femmes car elles ont l'habitude d'entrer et de sortir du véhicule pendant que le réservoir se remplit.

2- Dans la majorité des cas, les gens avaient

réintégré leur véhicule alors que du carburant s'écoulait encore du tuyau (le danger de la gâchette du pistolet). Quand ils avaient terminé de faire le plein et sortaient du véhicule pour retirer le pistolet, l'incendie se déclenchait à cause de l'électricité statique.

- 3- La majorité des personnes concernées portaient des chaussures avec des semelles en caoutchouc et des vêtements en fibres synthétiques.
- 4- N'utilisez jamais de téléphone portable quand vous faites le plein.
- 5- Il est bien connu que la vapeur qui se dégage de l'essence brûle et provoque un incendie lorsqu'elle entre en contact avec de l'électricité statique.
- 6- Dans vingt-neuf des cas analysés, les gens avaient réintégré leur véhicule et avaient ensuite touché le pistolet pendant le processus de remplissage du carburant. Ceci s'est produit avec des véhicules de différentes marques et modèles.
- 7- Dix-sept incendies se sont produits avant, pendant ou immédiatement après que le bouchon du réservoir ait été enlevé et avant de commencer à faire le plein.
- 8- La charge statique se produit souvent lorsque les passagers frottent leurs vêtements sur la garniture des sièges en entrant ou en sortant du véhicule. Afin d'éviter cela, il est recommandé que PERSONNE n'entre ou ne sorte du véhicule pendant que l'essence se déverse dans le réservoir. Il faut entrer ou sortir du véhicule AVANT de commencer à faire le plein ou lorsque le remplissage est terminé et le bouchon du réservoir remis en place.
- 9- MAXIMISEZ LES PRECAUTIONS si l'essence a débordé ou s'est répandue sur le sol. Des vapeurs hautement inflammables se dégagent immédiatement et peuvent prendre feu à cause des étincelles ou de l'électricité statique produites par l'allumage de l'équipement électronique

(téléphones portables, commandes à distance, etc.) ou par l'allumage du véhicule lui-même. AVANT de redémarrer le moteur, il faut récupérer l'essence répandue ou elle doit être neutralisée par le personnel de la station-service.

LORSQUE VOUS FAITES LE PLEIN

DANS VOTRE VEHICULE: Arrêtez-vous, mettez le frein à main et coupez le moteur, la radio et les phares

JAMAIS: Ne retournez jamais à votre voiture pendant que vous faites le plein.

PAR MESURE DE PRECAUTION: Prenez l'habitude de fermer la porte en sortant ou en entrant dans le véhicule et de cette manière l'électricité statique sera déchargée en touchant quelque chose de métallique.

Après avoir fermé la porte **TOUCHEZ LA PARTIE METALLIQUE DE LA CARROSSERIE** avant de toucher le pistolet. En faisant cela, l'électricité statique de votre corps sera déchargée sur le métal et non sur le pistolet.

RESPECTEZ LES REGLES DE SECURITE

6. SORTIE DES ANCIENS D'ENTREPOSE 2013 PAR J.P. GIROUD

27 Mai 2013 / 31 Mai 2013

Située sur l'ancienne nationale 6 qui menait autrefois les Parisiens vers les vacances, Avallon a été choisie pour la réunion des Anciens d'ENTREPOSE de 2013. Comme convenu tous les participants sont présents au rendez-vous du lundi soir à notre hôtel situé dans un cadre bucolique à quelques kilomètres d'AVALLON. Nous échangeons nos souvenirs, prenons des nouvelles des amis et des familles et nous nous préparons aux visites qui nous attendent. Un beau soleil couchant vient contredire les prévisions Météo et les pronostics.

Nous commencerons nos visites par le château de Saint-Fargeau.

Saint-Fargeau.

L'actuel château a été construit en plusieurs étapes depuis la Renaissance, au rythme des incendies et des vicissitudes sur l'emplacement d'une forteresse construite en 980 par un parent d'Hughes CAPET. L'origine du nom proviendrait de ferriers, amas de scories et de résidus provenant de fonderies de fer dont l'origine se situerait bien avant l'occupation romaine.



Saint-Fargeau a été la capitale de la Puisaye, région évoquée par Colette dans ses romans. En 1450 Jacques Cœur, le grand financier battant monnaie pour le compte du roi Charles VII acquiert le château. Mais en 1451, victime de cabales il est arrêté et pour un temps emprisonné. Le château

est alors acquis par Antoine de Chabannes, ancien compagnon d'armes de Jeanne d'Arc. Il continuera les travaux de rénovation commencés par Jacques Cœur.

En 1652 la Grande Demoiselle, duchesse de Montpensier, ayant pris part à la Fronde des Princes est envoyée en exil à Saint-Fargeau par Louis XIV. A son arrivée elle trouve le château à l'état d'abandon, le reprend en main et y fait aménager de somptueux appartements. Malheureusement dix ans plus tard un incendie ravage les $\frac{3}{4}$ du château.

En 1789 le château appartient à Louis Michel le Pelletier de Saint-Fargeau. Réélu député du Tiers-Etat à la Convention il votera la mort de Louis XVI. Il sera assassiné la veille de l'exécution du Roi par un de ses gardes Suisses. La Convention le désignera 1^{er} martyr de la Révolution.

En commençant la visite nous voyons inscrit sur le chambranle de la porte de la chapelle la fameuse formule : « Au plaisir de Dieu » qui nous rappelle immédiatement le roman de Jean

d'Ormesson qui fit plusieurs séjours à Saint-Fargeau.

Aujourd'hui le château appartient à MM Michel et Jacques Guyot qui pour le mettre en valeur ont fait réaliser une étude archéologique. Au cours de celle-ci l'idée s'est fait jour de bâtir un château fort de défense avec les méthodes et moyens de l'époque.

Ce chantier c'est Guédelon.

Guédelon.

L'idée initiale sera réalisée non loin de Saint-Fargeau. En effet un site de 150 hectares est trouvé en forêt de Guédelon. Il peut fournir les ingrédients nécessaires à la construction : la pierre, le bois, le sable, la terre et l'eau.



Le permis de construire est déposé en 1997.

Le plan du projet sera le plan type des châteaux forts construits par Philippe Auguste qui équipera son royaume de forteresses pour assurer son autorité. L'existence d'un plan type permettait évidemment de limiter la conception à une adaptation et diminuait les temps de réalisation en facilitant la connaissance des tâches à réaliser.

Ce plan comprend :

- Une enceinte rectangulaire flanquée aux 4 coins d'une tour circulaire (forme résistante aux tirs de pierres) dont une, plus importante, jouait le rôle de donjon.
- Un châtelet composé de 2 tours engagées dans un des murs d'enceinte et encadrant la porte d'entrée équipée d'un pont levés.
- La demeure seigneuriale située dans la cour contre le mur opposé à la porte d'entrée.

Les matériaux seront pris sur place ce qui limitera les difficultés de transport. Les incorporables, comme souvent à cette époque, se trouveront ainsi dans un périmètre restreint. Les moyens pour la mise en œuvre seront :

- Les chariots, les chevaux, le plancher d'épure, les treuils à bras, les treuils à cage d'écureuil, les échafaudages, la forge, et le four à tuiles.

Notons dans cette liste :

- le plancher d'épure qui permet de tracer en vraie grandeur les arcs et les pièces de charpente à réaliser,
- la cage d'écureuil qui est un treuil dont les bras de manœuvre sont remplacés par un gros tambour circulaire à l'intérieur duquel un ou deux manœuvres marchent pour faire tourner le tambour donc le treuil (pour arrêter l'ensemble un frein à sabots appuie et bloque la roue).
- Les échafaudages sont mobiles, fixés par console en bois sur le mur et déplacés au fur et à mesure que la construction s'élève laissant les fameux opes pour des reprises éventuelles de travaux.

- Les murs sont réalisés en coffrages perdus assurés par 2 murs de pierre de parement délimitant un volume constitué de pierres non travaillées et liées par du mortier.
- Les encadrements des portes et fenêtres sont réalisés en pierre de taille soigneusement appareillées.

Les métiers sont complétés par le tuilier, le vannier, et le cordier pour apporter les équipements complémentaires nécessaires à la construction.

L'aventure est dirigée par une association qui fonctionne en employeur et rémunère les ouvriers mobilisés pour la réalisation du projet. Le rendez-vous à prendre se situe en 2025, année prévue pour la fin de cette belle entreprise.

Auxerre

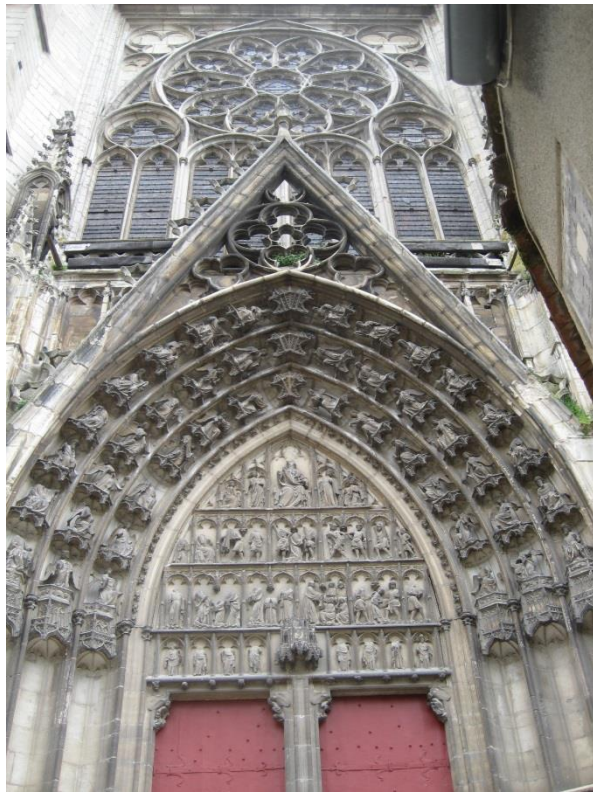
Un temps frais nous attend mercredi matin pour visiter Auxerre qui se présente comme aux meilleurs jours. Notre chauffeur nous dépose dans un parc face à la ville. Notre guide nous accueille.

Nous traversons l'Yonne par la passerelle située face à la cathédrale Saint-Etienne et admirons la cité étalée sur la hauteur qui exhibe orgueilleusement ses vieux quartiers et ses églises Saint Pierre et Saint Germain. La présence d'une importante flottille de bateaux de plaisance nous rappelle qu'Auxerre est directement reliée au Canal du Nivernais.

Auxerre vivait de son commerce, notamment de la vente des bois sur Paris qui transitaient par l'Yonne et le Canal du Nivernais, et de ses vins. Les coteaux d'Auxerre étaient couverts de vignobles malheureusement ravagés par le phylloxéra en 1880. Il n'en reste aujourd'hui que 6 hectares, mais Chablis n'est qu'à 16 km.

Nous commençons nos visites par la cathédrale Saint Etienne située sur l'emplacement d'un ancien sanctuaire. En 1023 une cathédrale romane est construite par Hughes de Chalons mais en 1215 Guillaume de Seigneley entreprend la construction d'une cathédrale gothique qui remplacera progressivement la construction romane.

La crypte est le seul vestige de la cathédrale romane, remarquablement mise en valeur qui nous



permet de découvrir une fresque du 11^{ème} siècle représentant un Christ montant un cheval blanc. Nous continuons notre visite par le trésor qui contient également une peinture remarquable attribuée à Luca Perri de l'école de Fontainebleau. L'œuvre est peinte sur ardoise et représente une descente au tombeau. Notre guide nous présente les vitraux de la nef (haute de 43m) et du chœur et nous en rappelle sa symbolique : vaisseau se dirigeant vers l'est conduit par l'évêque séparé des fidèles dans ce rôle (analogie avec le poste de pilotage des avions).



Nous nous promenons dans la vieille ville riche de ses demeures du 16^{ème} siècle très



commerçante et nous conduit jusqu'à la magnifique Tour de l'horloge. A proximité une plaque indique l'emplacement de la maison de Guillaume Roussel, huissier de justice, personnage excentrique connu pour ses déboires et mis en chanson sous la Révolution par les volontaires de l'Yonne.

Parmi les personnages célèbres de la ville rappelons l'abbé Deschamps qui fut à l'origine de l'AJA rendue célèbre par son entraîneur Guy Roux.

Nous déjeunons en bord de l'Yonne et nous nous rendons à Ancy-le-Franc.

Ancy-le-Franc.

Le château d'Ancy-le-Franc est une magnifique demeure Renaissance qui fut construite par Antoine de Clermont époux d'Anne-Françoise de Poitiers, sœur de Diane. En 1684 le domaine est vendu à Louvois. Le roi Louis XIV dormira une nuit à Ancy-le-Franc. Au milieu du 19^{ème} siècle la famille de Clermont-Tonnerre en redevient propriétaire. Il appartient aujourd'hui à la société Paris-Investir qui le restaure avec brio.

Le château constitue un ensemble carré, d'une parfaite homogénéité comportant quatre pavillons d'angle. Il est le premier modèle de la Renaissance Classique en France posé dans un parc remarquablement entretenu.

Nous parcourons les salles somptueusement décorées au 16^{ème} siècle et récemment restaurées : la salle des gardes, le salon Louvois, la galerie des Sacrifices, la galerie de Médée, le cabinet du Pastor Fido, la chambre de Judith, la chambre des Arts, la galerie de Pharsale. Les sols sont cirés, les peintures viennent d'être réalisées.



La visite du parc et la cour intérieure nous laissent sous le charme d'une restauration parfaitement réussie.

Avallon.

Le dernier jour de nos visites aura pour objectifs la visite d'Avallon et le site historique d'Alésia.

Notre guide nous accueille au pied de la statue de VAUBAN, œuvre de Bartholdi (auteur du Lion de Belfort).

Vauban, enfant du pays, possédait le château de Bazoches, situé à quelques kilomètres d'Avallon où il fit construire une galerie pour y travailler avec ses ingénieurs.

Avallon devint au moyen-âge une des clefs de la Bourgogne. En 1005 Robert de Pieux s'en empare au grand détriment de ses habitants. A nouveau en 1432 Jean d'Espally, chef d'une troupe d'Ecorcheurs, prend une nuit la ville par surprise. Le duc de Bourgogne alerté revient en toute hâte, détruit une partie des remparts et reprend la ville.



Nous empruntons la promenade des Terreaux pour emprunter la porte sud des remparts qui surplombent dans cette partie la vallée du Cousin et remontons jusqu'à la place de l'église Saint Lazare.

Les clés de notre guide nous permettent d'entrer dans la maison du 16^{ème} siècle qui jouxte cette place. Annexe du Syndicat d'Initiatives, récemment restaurée cette demeure possède des charpentes des planchers et des cloisons qui sont parvenues jusqu'à nous.

L'église Saint Lazare a été plusieurs fois modifiée et agrandie, le chœur se situe 3m plus bas que le seuil du portail d'entrée. La crypte sous le chœur fait actuellement l'objet de fouilles et de restaurations. Les orgues du 15^{ème} reposent sur une magnifique tribune sculptée. Un projet de restauration est en cours.

Nous continuons notre visite par la Tour de l'Horloge également du 15^{ème} siècle, située au point culminant de la ville. Elle comportait un campanile qui abritait un guetteur. Avec la clé de notre guide nous pouvons visiter la salle du conseil où se réunissaient les échevins.

Nous suivons les ruelles et retrouvons notre car qui nous emmènera jusqu'à Alice Sainte Reine.

Epoisses.

Nous quittons Avallon, admirons au passage les tours des remparts et la collégiale Notre Dame de Sémur en Auxois et arrivons pour déjeuner à Epoisses dans le village situé autour du château décrit par Madame de Sévigné.

Au cours du repas une agréable surprise nous attend. En effet le patron de « la Pomme d'Or » a prévu dans sa salle un écran pour projeter un film sur la région et le fromage d'Epoisses, issu d'une tradition familiale et élaboré selon cette tradition avec des moyens modernes. Aucun accord commercial mais une coopération avec la fromagerie locale.

Un excellent fromage nous est réservé pour illustrer la présentation et précéder le dessert. Nous partons en faisant quelques emplettes de cette excellente production locale.

Alésia.

Alésia est un site particulier parce que le visiteur n'y trouve pratiquement aucun vestige de l'évènement qui marqua le point de départ de l'occupation romaine en Gaules.

Rappelons brièvement les faits. En -52 après son échec devant Gergovie, fief des Arvernes (situé près de Clermont-Ferrand) le Proconsul César bat en retraite vers le nord et se dirige vers Sens pour rallier les légions de son lieutenant Labienus. Les Eduens s'allient aux Arvernes et Vercingétorix coupe la route de César qui ramenait son armée dans ses bases romaines.



Pour cela Vercingétorix emploie la politique de la terre brûlée (détruisant récoltes et ressources). Il réussit presque son objectif mais Autun refuse les destructions ce qui permet à César de retrouver les fournitures nécessaires à son intendance. César réagit vigoureusement, Vercingétorix recule et va s'enfermer dans Alésia, un oppidum gaulois déjà préparé pour l'accueillir.

L'emplacement du site de la bataille d'Alésia a été controversé mais les fouilles déjà entreprises sous Napoléon III ont permis de justifier le site. Quand on visite la cité gallo-romaine située sur la colline on comprend mieux le choix de Vercingétorix pour qui l'ampleur du site ne laissait pas présager l'encerclement complet de la ville.

Mais les légions de César (50 000 H) ont entouré toute la colline de fossés, palissades, chausse-trape. Puis d'une deuxième enceinte pour se protéger ensuite d'une armée de secours gauloise. Ce qui indique que César était bien informé des activités du camp adverse.

Le musée actuel évoque tous ces événements et les fouilles entreprises montrent la présence d'une cité gallo-romaine qui continua la vie de la cité refuge de Vercingétorix.

Nous rentrons en discutant bien sûr de ces événements en utilisant les « si » qui auraient tout changé.

Au repas du soir et en échangeant le verre de l'amitié nous évoquons les nouveaux sites pour le futur voyage de 2014. Un panel est présenté mais aucun choix n'est arrêté.

Vendredi matin nous nous séparons après le petit déjeuner, chacun prenant la direction du retour. Ces moments d'amitié entre collègues, relations de travail et leurs amis nous tiennent chaud au cœur. Nous attendons avec impatience le voyage 2014.



Le joyeux groupe des Amis d'Entrepose

Beaucoup d'entre eux se réuniront en 2014 du 2 juin au 6 juin pour une nouvelle rencontre à Bourges.

7. POURQUOI FAIRE SIMPLE QUAND... PAR J.J. SENARD

Un petit rappel sur le français, ça ne fait jamais de mal, mais là c'est simple et compliqué à la fois...

Se put-il que déjà vous le sûtes ?

Le pluriel des jours de la semaine

Doit-on mettre la marque du pluriel aux jours de la semaine? Tout bon commerçant s'est un jour posé cette question très légitime. Eh bien oui! Lundi, mardi etc... sont des noms communs soumis aux mêmes règles d'accord que les autres noms communs. On écrit: tous les lundis et tous les dimanches.

Sauf que,

vous vous doutez bien que ça ne peut pas être aussi simple...Lorsque ce même jour est suivi par une description de temps, la semaine par exemple, il faut compter le nombre de ces jours dans cet intervalle de temps. Dans une semaine, il n'y a qu'un seul lundi et on écrit donc : Tous les lundis de chaque semaine. Vous suivez toujours ? Donc si on passe au mois, il y a cette fois plusieurs jours qui sont un lundi dans un mois et on écrit donc : La réunion a lieu les premier et troisième lundis de chaque mois. Au passage, vous remarquerez que premier et troisième sont au singulier puisqu'il n'y a qu'un premier et un troisième dans un mois. Mais les deux ensemble sont un pluriel.

C'est dans ce même ordre d'idée qu'on écrit : tous les dimanches matin et tous les mardis soir de chaque semaine. Dans le premier cas, matin est au singulier car il n'y a qu'un seul matin dans une journée par contre il y a plusieurs dimanches. Dans le deuxième cas, il n'y a qu'un seul mardi dans la semaine d'où le singulier et il n'y a toujours qu'un seul soir dans un mardi.

Vous faillites ne point lire ces subtilités de la langue française. Ce jour vous le pûtes! Ouuff.....

8. LA REUNION ... ILE DE TOUS LES DANGERS ? PAR ANDRE LAMARQUE

Il y a cinq ans de cela , la Réunion subissait les dangereux assauts du 'chicungounia' : dyptère piqueur d'une redoutable efficacité, la bête enfiévrant et expédiait au lit, en l'espace de quelques mois, une bonne moitié de la population de l'île.

Un autre danger, celui-là plus permanent, guette le réunionnais du cru : il s'agit de la dilection bien naturelle qu'il éprouve pour le jus de canne, (après distillation, bien évidemment) , il s'agit de son addiction à la potion magique qu'est le rhum, quel que soit son habillage, ' ti punch' ou 'rhum arrangé ' aux multiples saveurs .

La consommation conséquente du noble breuvage est, en fait, porteuse d'un double danger:

. D'une part, elle achemine plus rapidement le consommateur assidu vers les premiers symptômes d'une cirrhose du foie précoce.

. D'autre part , cette consommation généreuse donne au conducteur du samedi soir, (période à haut niveau de circulation automobile sur les routes étroites de l'île), une chance accrue d'échouer, dans un état incertain d'intégrité physique , au service des urgences de l'hôpital de St Pierre .

Enfin , ultime avatar de ces toutes dernières années : les requins ... des requins qui semblent être de plus en plus ' en appétit ' et attaquent sans états d'âme le malheureux surfeur de rencontre . L'analyse du phénomène la plus crédible, prétend que le surfeur au repos, couché sur sa planche, pagayant des bras et des jambes évoquerait, vu d'en dessous par la gent requine, une tortue marine ramant des quatre pattes. Or il se trouve que les requins adorent les pattes de tortue... d'où de très regrettables malentendus.

Voilà, succinctement résumés, les arguments ' à charge' qui feraient de la Réunion l'île de tous

les dangers. Reprenons pas à pas les termes de l'accusation.

En ce qui concerne l'agression des 'chicungounias' en l'année de disgrâce 2008, il faut honnêtement reconnaître que les seules victimes de cet avatar, furent les Comptes de la sécurité sociale qui enregistrèrent, cette année là, un maximum d'arrêts maladie, de RTT et autres subtiles dispositions de notre usine à gaz sociale. Le taux de mortalité qui accompagna cet épisode, ne fut en rien modifié par rapport aux statistiques saisonnières habituelles et seuls s'en allèrent, ceux qui étaient dûment cochés sur les listes du bon dieu pour cause de grand âge ou de santé par trop défailante .

Les effets néfastes d'un abus du breuvage royal sont, bien sûr, plus évidents, qu'il s'agisse de la promesse d'une cirrhose précoce ou des risques accrus, affrontés sur les routes hasardeuses du samedi soir réunionnais. La ' Route du rhum ' cependant, est un trajet largement fréquenté, on peut donc supposer qu'il a quelques mérites : c'est un parcours équilibré, on gagne en qualité ce que, peut être, on perd dans la durée .

Enfin, parlons requins: leur fréquentation n'est pas un passage obligé. L'île offre une telle variété d'activités ludiques exceptionnelles, qu'il n'apparaît pas indispensable de chevaucher la 'vague de St Leu', en équilibre instable sur une mauvaise planche et servir d'appât au requin de service.

Vous avez tout compris: la Réunion reste plus que jamais fréquentable, elle est toujours aussi étonnante, toujours aussi fascinante.

La Réunion, c'est la splendeur de cette montagne qui est le cœur de l'île, avec ses apics impressionnants, tapissés jusque dans leurs sommets d'une luxuriante végétation tropicale, avec ses torrents aux eaux claires, avec ses somptueuses cascades que l'on appelle, ici, 'des voiles de la mariée'. La Réunion, c'est aussi l'extrême gentillesse de ses habitants, cette gentillesse ordinaire qui ne fait plus recette dans notre hexagone, cette gentillesse qui se conjugue, ici, dans une langue savoureuse gentiment pimentée de tournures créoles.

La Réunion, c'est l'île de beauté, c'est un incroyable petit bout de France, planté au plus profond de l'Océan Indien.

9. VOYAGE AOP 2013 : MALTE

Lundi 16 septembre 2013 : PARIS / LA VALETTE

Notre vol « Air Malta KM 467 sur un Airbus 319 (!), au départ d'Orly Ouest décolle à 11h45 pour arriver à 14h20.

Accueil et assistance francophone par Cloé puis transfert à l'hôtel où nous recevons la clé de notre chambre pour notre installation.

Réunion d'information de notre programme et au cours de laquelle nous est offert un verre de bienvenue. Puis temps libre jusqu'au dîner, pour nous promener dans la station balnéaire de la Baie de Saint Paul.



Historique de Malte

Moyen Âge (455 à 1530)

Probablement vers 455, l'île de Malte subit l'occupation des Vandales et vers 477 celle des Ostrogoths.

Elle passe ensuite sous le contrôle de l'Empire romain d'Orient également dénommé Empire byzantin. La présence byzantine demeure dans l'archipel jusqu'à la conquête de Malte par les Arabes.

En 870 les Aghlabides s'emparent de l'archipel lors de la conquête de la Sicile. En 1090, les Normands, maîtres de la Sicile, menés par le comte Roger de Hauteville, s'emparent de Malte. En 1127, l'île passe sous domination sicilienne. Finalement, entre 1240 et 1250, Frédéric II du Saint-Empire expulse les musulmans, même si beaucoup se convertissent pour rester dans les îles. L'archipel accueille des familles juives chassées d'Espagne en 1492.

Lorsque Charles Quint se rend une première fois en Italie en 1529 pour se faire couronner empereur par le pape Clément VII, ce dernier intercèda en faveur de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, un ordre hospitalier et militaire consacré en son temps à la défense du Royaume latin de Jérusalem, pour que celui-ci retrouve une souveraineté après avoir été chassé de Rhodes par les Ottomans. C'est à Bologne, le 24 mars 1530, que Charles Quint signe le diplôme concédant à l'Ordre « en fief perpétuel, noble et franc, les villes, châteaux et îles de Tripoli, Malte et Gozo avec tous leurs territoires et juridictions » ensemble hérité des possessions de Naples et de Sicile.

Chevaliers de Saint-Jean (1530 à 1798)

Délaissant M'dina, ancienne capitale de l'île, l'Ordre installe son couvent dans le port de Birgu où le grand maître Philippe de Villiers de L'Isle-Adam fit édifier plusieurs fortifications en vue de mettre l'île en état de défense contre une éventuelle attaque des Ottomans.

Le Grand Siègle intervient le 19 mai 1565 quand Mustapha Pacha et l'amiral Piali Pacha font débarquer à Marsaxlokk un premier contingent de leurs 40 000 soldats. Le grand maître Jean Parisot de La Valette ne peut opposer qu'environ 9 000 hommes dont 592 chevaliers. Le grand siège de Malte se termine le 13 septembre, après l'arrivée des renforts siciliens du vice-roi Don Garcia de Tolède, par la défaite des Ottomans qui perdent plus de 12 000 hommes, dont le corsaire Dragut. Les pertes maltaises s'élèvent à environ 9 000 personnes dont des femmes, des enfants et des vieillards qui n'avaient pu être évacués en Sicile, et 313 chevaliers. La victoire est célébrée avec éclat et reste une des plus grandes victoires de la chrétienté sur l'empire ottoman.



En 1675 puis de nouveau en 1676, une épidémie de peste frappe l'île faisant 11 300 victimes sur une population estimée à 60 000 habitants.

Malte dans l'Empire britannique (1800 à 1964)

La domination de l'Ordre prend fin en 1798 avec la prise de l'île par Napoléon Bonaparte lors de sa campagne d'Égypte dont Malte constitue une base. En 1800, les Maltais appellent les Britanniques à l'aide en raison du pillage systématique de l'île par les troupes napoléoniennes, plusieurs lois impopulaires promulguées par Bonaparte et l'attitude peu respectueuse des Français envers la religion catholique à Malte. En 1802, le traité d'Amiens ordonne le rétablissement de la souveraineté sur l'île à l'Ordre mais rencontre l'opposition du Congrès national.

Les Britanniques refusent alors de rendre l'archipel aux Hospitaliers et l'annexent officiellement à l'Empire britannique en 1816 après la signature du traité de Paris de 1814. Toutefois les Britanniques ne sont pas mieux acceptés que les Français : les



Britanniques doivent concéder une nouvelle constitution augmentant le nombre d'élus maltais au Conseil législatif puis reconnaître (1934) la langue maltaise.

Seconde Guerre mondiale

Durant la Seconde Guerre mondiale, Malte joue un rôle important en raison de sa position stratégique qui gêne considérablement le ravitaillement des armées de l'Axe en Afrique du Nord dans leur tentative de s'emparer du canal de Suez. Cela lui vaut la George cross pour sa résistance héroïque face au blocus et aux bombardements incessants (16 000 tonnes de bombes faisant 2 000 victimes), croix qui figure aujourd'hui sur le drapeau national.

Indépendance (depuis 1964)

L'indépendance du pays est reconnue le 21 septembre 1964, mais Malte conserve la reine Élisabeth II à sa tête comme de nombreux pays du Commonwealth. Ce n'est que 10 ans plus tard, le 13 décembre 1974, sous l'impulsion du Premier ministre Dom Mintoff, que Malte proclame la république et élit un président à sa tête. En 1984 se déroulent d'importantes manifestations contre des mesures de restriction de l'enseignement religieux et des biens du clergé. Cette même année, le pays signe des accords avec la Libye et l'URSS.

L'adhésion de Malte à l'Union européenne devient effective le 1^{er} mai 2004, 11 ans après le début des premières négociations. **Malte fait partie de la zone euro depuis le 1^{er} janvier 2008.**

La population de l'île est actuellement d'environ 420 000 habitants

Le dîner à l'hôtel est fixé à 19h30 sous forme d'un buffet. Aussi la prise de médicament est fixée à 18h55 avant de passer à table. Il fait chaud et la climatisation n'est pas bonne alors on dormira fenêtre ouverte.



Mardi 17 septembre : LA VALETTE

Le Petit déjeuner pris nous embarquons dans notre bus (avec notre chauffeur, Roger) pour la visite de La Valette en compagnie notre guide, Josiane, une Maltaise qui parle très bien le français.

La Valette est la nouvelle capitale de Malte et fut fondée par le français Jean Parisot de la Valette, Grand Maître de l'Ordre de Saint Jean, en 1566, sur la péninsule appelée Mont Sceberras. Ce fut la première ville construite avec un plan d'urbanisation. Pour mieux la défendre les rues parallèles forment des blocs. Ainsi il est très facile de se repérer ou de se défendre.

Le trajet en bus le long de la côte EST de l'île est très court, ~15 km. Afin d'avoir un premier aperçu de la cité, le bus nous débarque près de la fontaine aux Tritons. Nous nous rendons d'abord aux jardins d'Upper Barracca ①. De là nous avons une vue imprenable sur le Grand Port de la Valette et sur les Trois Cités. ③



588 - La valette - Jardin Upper Barracca - (Malte) - 8.9.2012



De là, nous allons parcourir les rues de la ville. Du temps des chevaliers seuls ceux-ci et leur gens vivaient à La Valette et les Maltais vivaient dans la ville de Floriana. C'est pourquoi chaque nationalité avait son auberge où les chevaliers se réunissaient. Après quelques minutes nous arrivons à l'Auberge de Castille, Leon et Portugal ② où se trouve maintenant le siège du 1^{er} Ministre de la République. A proximité nous atteignons l'Auberge d'Italie ③ qui abrite le ministère maltais du tourisme et l'office de tourisme de La Valette.

Nous empruntons la rue Zachary pour déboucher sur le square Saint Jean où se dresse la Co-Cathédrale Saint Jean ④.



La Co-cathédrale Saint-Jean est une cathédrale catholique. Elle fut construite entre 1573 et 1577 par les chevaliers de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem suivant les plans de l'architecte militaire

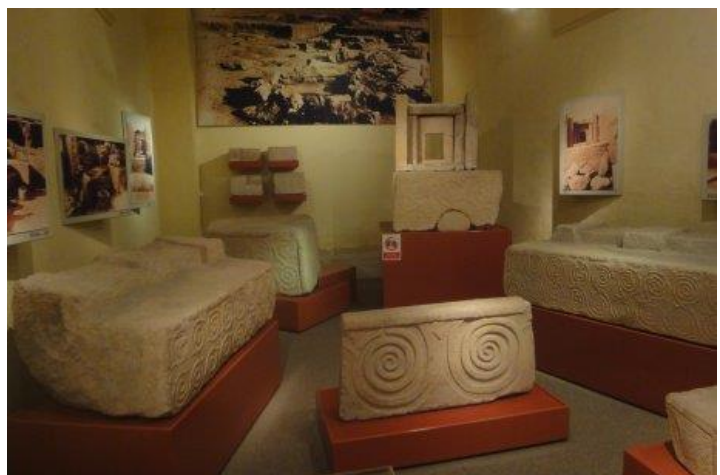


maltais Girolamo Cassar (alors déjà à l'origine de plusieurs édifices importants de La Valette). Financée et commandée en 1572 par Jean de La Cassière, le Grand Maître de l'ordre, il en fit l'église conventuelle des chevaliers et une co-cathédrale, conférée par Pie VII en 1816, puisqu'elle partage ce titre avec la cathédrale Saint-Pierre-et-Saint-Paul de M'dina. Chaque nation représentée dans l'Ordre a sa chapelle autour de la nef centrale : il y en huit ! A Malte la plupart des 365 églises possèdent trois cadrans sur la tour : l'heure avec la date du jour de la

semaine

Les 400 pierres tombales des Chevaliers en marbre qui recouvrent le sol, la profusion de couleurs, d'or et d'arabesques qui ornent le chœur et les œuvres de peintres illustres tel que Le Caravage (1571-1610) qui fit la décollation de Saint Jean-Baptiste (ci-dessus) vous permettront de vous rendre compte du faste dans lequel se déroulaient les cérémonies de l'Ordre de Malte.

Après la visite par la Melita Street, nous gagnons l'Auberge de Provence⁵ dans laquelle est installé maintenant le Musée de la préhistoire qui abrite des objets datant de la période préhistorique parmi lesquels de nombreuses statues comme la statue de la déesse de la fertilité, ainsi que des dalles décorées et des poteries.



L'Auberge de Provence, un édifice baroque de Republic Street, construit par les chevaliers de Malte en 1571, accueille le Musée National en 1958 à l'initiative d'Agatha



Barbara, alors ministre de l'Éducation.

Le Grand Salon du premier étage est la salle la plus richement ornée. Les chevaliers s'y réunissaient pour débattre de leurs affaires, mais aussi comme réfectoire et salle de banquet : ils y siégeaient autour de longues tables, avec une place réglée par

l'âge.

Lorsque Napoléon expulsa les chevaliers de Malte en 1798, l'Auberge fut louée au *Malta Union Club*. Quoique l'échéance du bail eût été 2002, elle fut confisquée pour le musée le 12 août 1955. À l'origine la collection archéologique était exposée au rez-de-chaussée et les beaux-arts au premier étage. Le premier conservateur fut le capitaine Charles G. Zammit, fils de l'archéologue maltais Themistocles Zammit. En 1974, la collection des beaux-arts fut déplacée dans un autre musée de La

Valette, *Admiralty House building* dans *South Street*, et le Musée National devint le « Musée National d'Archéologie. »

Le musée a été remeublé et réhabilité en 1998. Les pièces de la collection ont été placées dans des salles climatisées.

Le temps passe très vite et c'est l'heure de la pause déjeuner chez Eddie's restaurant ⑥ dont la terrasse occupe la moitié du square de la République.

Le longo dégusté, nous poursuivons la visite en entrant dans le Palais des grands Maîtres ⑦ où siège aujourd'hui le Parlement. Nous y voyons entre autres, les tapisseries des Gobelins, fabriquées à Nice et offertes à l'Ordre par le Grand Maître Perellos en 1710. Le Palais des grands maîtres abrite un des plus intéressants musées de Malte: il s'agit d'une collection d'armes, d'armures et de casques ayant appartenu aux chevaliers de Saint-Jean. Le musée possède également une belle collection des canons de tout poil... et même des armes ayant appartenu aux Ottomans.



Le temps est splendide malgré un vent assez soutenu et lentement nous faisons la Promenade par la rue de la République qui nous fait quitter le centre historique de La Valette. Nous nous croyons dans une autre ville et c'est l'arrivée aux abords du Fort Saint Elme. Il est 16h00 et nous assistons à l'**audiovisuel Malta Expérience** ⑧ qui relate 7000 ans de l'histoire de Malte en 45mn. Cela nous donne une idée générale de l'histoire de Malte, ses traditions et ses habitants. Nous sommes dans l'ancien hôpital des chevaliers, la Sacra Infermerai. Le film que nous avons vu explique très bien en huit ou neuf langues l'histoire de Malte.

Nous n'avons pas le temps de visiter la Grande infirmerie. En effet, on oublie que les chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem s'appelaient également les Hospitaliers. Rien que de très logique de les voir donc bâtir un hôpital qui remplaça celui de Birgu (Vittoriosa) en 1666. La pièce principale est la Grande Salle, magnifique nef de 155 mètres au-dessous de laquelle des extensions ont été creusées à même la roche. La vocation des chevaliers de Saint Jean était de soigner les malades, tous les malades. Les repas étaient servis dans des assiettes en argent plus faciles d'entretien.

Nous retrouvons notre bus et en longeant le port nous apercevons la Great Siege Bell ⑨ : un monument dédié aux victimes de la 2^{nde} guerre mondiale. Dominant la mer et le port de la Valette ce monument néo-classique abrite une énorme cloche de 12 tonnes. Malgré le trafic intense de fin de journée nous regagnons notre hôtel.

Un peu de repos et c'est l'heure du dîner.

Mercredi 18 septembre : MOSTA/RABAT/MDINA/TA QALI

Aujourd'hui la grande visite est l'ancienne capitale **M'dina**.

Notre route nous mène en premier lieu à la ville de **Mosta** (18 000h) afin de visiter l'église Sainte Marie qui possède le 3^{ème} plus grand dôme non supporté d'Europe. La première pierre de cette église qui remplace la première trop petite a été posée le 30 mars 1833. Les habitants qui n'étaient alors que 3 000 ont participé gratuitement à la construction. C'est l'architecte français,

George Grognet de Vasse, inspiré par le Panthéon de Rome qui conçut cette rotonde de 36 m de diamètre et qui culmine à 59,74 m. le 11 mars 1860 eut lieu le Te Deum. Les murs à la base font 8,28 m d'épaisseur.



L'église est également connue pour le miracle de la bombe. En effet, durant la seconde guerre mondiale, le 9 avril 1942, une bombe est tombée sur l'église alors qu'une messe était célébrée et n'a pas explosé.

Nous poursuivons par la visite des jardins de Saint Antoine édifiés vers 1633 par le Grand Maître Antoine De Paule. Il fit aussi un palais qui est maintenant le palais présidentiel de la République de Malte. (vue de l'extérieur).

Ensuite nous partons pour le point culminant de l'île (264 mètres) et nous admirons de la Falaise de Dinghieh avec le radar cette côte Ouest de l'île.

Le temps passe très vite et nous gagnons Rabat, la banlieue Ouest de la citadelle M'Dina pour un déjeuner à 12h00 dans un restaurant très chic : penne, rôti de porc avec des pommes de terre sautées et en dessert gâteau arrosé de vin blanc ou vin rouge ou de l'eau puis un café.

Après le déjeuner, c'est la visite d'une des catacombes de Saint Catald à **Rabat** datant du 3^{ème} siècle. D'après la légende, Saint Paul, prisonnier des Romains, aurait fait naufrage sur l'île Saint Paul, en face de notre hôtel, et aurait été emprisonné ici pendant quelques mois.



A pied, nous arrivons à **M'dina**, (se prononce *imdina*) ville médiévale unique construite par les Romains, occupée par les Arabes, fortifiée par les Chevaliers et habitée par les nobles, est aujourd'hui connue comme la « Cité du Silence », avec une population de seulement 450 habitants. Elle fut aussi l'ancienne capitale de Malte jusqu'à la construction de La Valette.

Cette ville fortifiée comporte trois portes. La plus ancienne tout d'abord, puis la Porte des Anglais, construite par les Britanniques afin de pouvoir rejoindre la gare de la seule ligne de chemin de fer de Malte (aujourd'hui fermée), ainsi que la monumentale porte principale, ou Porta Reale, conçue par l'ingénieur Français Charles François de Mondion en 1724.

La co-cathédrale de M'dina, la cathédrale Saint-Paul, se trouve en plein centre de la ville.

Fondée par les phéniciens afin d'en faire un centre de commerce, M'dina a été occupée par les arabes qui ont divisé la cité,



qu'ils trouvaient trop grande, en deux villes distinctes : M'dina et Rabat, de Rabat qui signifie « faubourg » (le faubourg de M'dina ou de Ar-Ribat « lieu fortifié » - même si c'est M'dina qui est fortifiée et non Rabat). Les Normands, sur le chemin des croisades, ont libéré M'dina, puis la ville a été rattachée à la couronne d'Espagne. Les Ottomans ont attaqué la ville, mais se sont heurtés à la résistance espagnole et se sont retirés.





Plus tard, Napoléon prend le contrôle de la ville, mais sa garnison est massacrée par un soulèvement populaire. Les Maltais appellent les Anglais à l'aide, qui prennent le contrôle de l'île et en chassent les Français. Nous arpentons les rues sinueuses de la ville pour découvrir les demeures ayant appartenu à la noblesse de l'époque, ainsi que des couvents et des palais. Quatre des plus fatigués de nos touristes préfèrent utiliser les services d'une calèche pour faire le tour de M'Dina. Les rues du centre sont vraiment taillées à la largeur d'une voiture à cheval.

Le bus nous attend à la sortie de la visite pour nous conduire à **Ta Qali**, village artisanal où nous assistons à des démonstrations de fabrication de filigranes d'or ou d'argent des objets en verre soufflé et des poteries. Nous profitons de cette occasion pour acheter quelques souvenirs.

A 17h00, nous sommes de retour à l'hôtel pour un peu de repos et c'est l'heure du dîner.

Jeudi 19 septembre : LE MUSEE DE LA PIERRE / LA GROTTA BLEUE & LES TEMPLES

Pour commencer cette journée, nous allons au Musée de la Pierre (Limestone Heritage). Malte est un rocher où nous trouvons 5 couches de pierres différentes. Pour construire tous les remparts, les palais et autres constructions (aqueduc de M'Dina à La Valette par exemple) il fallait beaucoup de pierres. Comme cette pierre, la « Globigérine » est facile à travailler, elle est découpée à la scie en bloc bien dimensionné (~50 x ~50 x ~75cm). Et ces blocs sont livrés aux quatre coins de l'île. L'exploitation de la carrière s'arrête quand le niveau de la mer est atteint. Le carrier a alors obligation de remblayer le trou avec de la terre arable pour redonner le terrain à la culture.

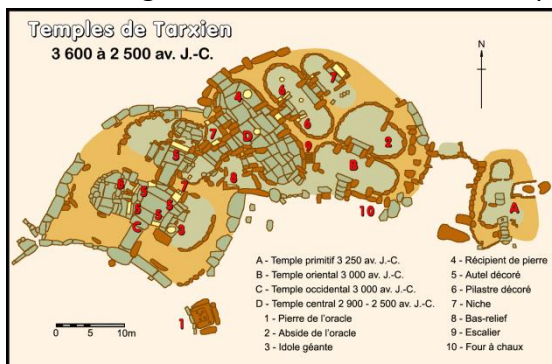


De là, nous nous rendons ensuite à Zurrieq, où se trouve la célèbre **Grotte Bleue**. Dans un premier temps, nous nous arrêtons au panorama. Une partie du groupe descend à l'embarcadère et monte à bord de ces barques pittoresques : les Luzzus, afin de découvrir de plus près la multitude de grottes qui jalonnent les falaises de la côte sud-ouest de Malte.



La visite se poursuit par le temple préhistorique de Tarxien qui a servi autrefois de lieu de rituel aux habitants. En 1914, dans la campagne de Tarxien au sud du Grand Port de La Valette, des

paysans se plaignaient d'achopper continuellement sur de trop grosses pierres en labourant leurs champs. Sir Thémistocle Zammit, alors premier directeur du musée d'archéologie de La Valette décide d'entreprendre des fouilles qui dureront de 1915 à 1919. Il met au jour un site préhistorique bien protégé jusqu'alors sous quelques épaisseurs de terre. Le site est restauré en 1956 et toutes les pierres sculptées sont retirées pour être exposées au musée national d'archéologie que nous avons visité à La Valette mardi. Elles sont alors remplacées par des moulages. Le site de Tarxien est composé de quatre temples.



Le temple primitif, à l'est, est daté de 3 250 av. J.-C. Les temples oriental et occidental sont datés de 3 000 av. J.-C. pendant la phase Saflieni (3 000-2 900 av. J.-C.), ils sont tous les deux orientés sud-ouest / nord-est. Le temple oriental, le plus simple mais peut-être le mieux travaillé, fait environ 20 x 20 m. Le temple occidental à cinq absides fait environ 25 x 25 m. Il présente une traditionnelle façade concave comportant, au niveau du sol, à chacune de ses extrémités (aujourd'hui uniquement à l'extrémité sud) une pierre parfaitement taillée et encadrée, percée de plusieurs trous. Les archéologues, à la suite de T. Zammit, pensent à la pierre divinatoire d'un petit sanctuaire. Ce qui est le plus remarquable dans ce temple est le nombre de pierres sculptées en bas-relief de motifs géométriques (volutes, spirales ...) ou animaliers (bouc, chèvre, cochon ...).



Nous quittons le temple pour le restaurant, notre étape. Au menu, nous avons un excellent poisson mais encore accompagné de pennes.

Vers 13h30, nous reprenons le bus. Enfin, le village typique de pêcheurs de Marsaxlokk, où nous admirons le marché de dentelles, qui se tient tous les jours sur le port. Encore quelques achats pour faire des cadeaux au retour. Ce port a été le théâtre du débarquement des Ottomans en 1565 et de celui de Napoléon en 1798. C'est maintenant un port de containers.

Puis nous partons pour la grotte préhistorique de Ghar Dalam, un des premiers sites d'habitation de l'île datant de 7000 ans. Cette grotte naturelle s'enfonce de 144m dans la falaise.

Beaucoup de découvertes archéologiques ont été faites lors des fouilles. En effet des fouilles ont permis de découvrir des ossements de mammifères et espèces d'oiseaux datant de 500' 000 ans. La découverte de restes d'hippopotames et d'éléphants nains, provenant du continent européen ne dépassant pas le taille d'un gros chien tend à montrer le lien entre Malte et la Sicile il y a 250 000 ans.



C'est le retour vers la Bay St Paul. Le paysage de l'île est composé de petits champs entourés de murets de pierre pour préserver la terre arable de l'érosion éolienne car l'île est très exposée aux vents. C'est ainsi que nous voyons aussi des haies de cactus recouverts de figues de barbarie et des caroubiers avec ses fruits. La taille et le poids de ces graines étant très réguliers soit 0.20 gramme, elles ont servi d'unité de mesure dans l'[antiquité](#). Leur nom est à l'origine du [carat](#) (emprunté à l'arabe

"qirât"), qui représentait le poids d'une graine de caroube, dans le commerce des pierres précieuses. Actuellement l'appellation du carat est toujours utilisé comme unité de poids, 1 carat de diamant représente le diamètre et le poids correspondant d'une pierre taillée dans les bonnes proportions pour un diamant taille brillant rond 57 facettes de diamètre 6,4 mm.

A 17h00, nous sommes de retour l'hôtel. Un peu de repos et c'est l'heure du dîner.

Vendredi 20 septembre : DEGUSTATION DE VINS MALTAIS (demi journée)



Nous quittons l'hôtel à 9h00 pour le village Zeebrugge où se trouve la chapelle Saint Paul construite par le chevalier ROHAN, un grand maitre français.

Nous nous rendons ensuite au village typique de **Qormi**, dont la spécialité est la fabrication du pain et des gâteaux secs depuis des siècles. C'est ainsi que nous visitons une petite boulangerie fondée en 1875. Si elle a toujours un four à pain traditionnel les autres machines sont très modernes. De fait ce petit village fabrique une grande partie du pain de l'île qui est ensuite livré à travers l'île.

Puis c'est la découverte de la **tradition de la viticulture** à Malte. Nous nous rendons à Marsa chez l'un des gros négociants de Malte pour une conférence en français par une Française de Bordeaux. Après la présentation des produits de la Maison MARSOVIN, nous visitons le chai, une magnifique cave voutée héritage des chevaliers de Saint Jean et sommes instruits sur la méthode champenoise. La mise en bouteille



de ce nectar se fait au fond sur la photo. En remontant du chai, une dégustation de vins maltais nous attend : du blanc, du rosé et du rouge qui ne titre pas moins de 14° en volume !

Demie journée, après-midi libre jusqu'à la soirée folklorique du voyage.



Brusketta u Bigilla (V)
Pain grillé Maltais accompagné de tomates, oignons, ail et basilic & purée de haricots séchées

Spaghetti biz-Zalza tal-Fenek
Spaghetti sauce au lapin
Ou
Kusksu bil-Ful (V)
Soupe de légumes avec fèves et petites pâtes
Ou
Ravjul 'Stil Antik' tad-Dar (V)
Raviolis maison à la ricotta accompagnés d'une sauce tomate et basilic

Stuffat tal-Fenek Ta'Marija
Ragoût de Lapin avec vin, tomate et petit pois
Et
Bragjoli u Zalzett Malti
Panipettes de Boeuf farci accompagné d'une sauce tomate aux pois et basilic
THE ABOVE ARE SERVED IN A BUFFET STYLE
ON THE TABLE
SERVU SUR LA TABLE
Patata fil-Form u Kaponata
Pommes de terre cuites au four et Ratatouille Maltaise

Helu tal-Gurnata
Dessert du Jour

Kafe u Helwa tat-Tork
Café Et Petit Four Maltaise

Inbid u Ilma
Vin Locale et Eau Naturelle



Le restaurant/cabaret se trouve à Mosta, près de l'église avec sa coupole visitée mercredi : le « TA'MARIJA » fondé en 1964, l'année de l'indépendance. Bien entendu, le restaurant est empli de nombreux groupes Français, Allemands, Autrichiens, Suisses, Anglais et d'autres nations. Menu spécial avec les spécialités maltaises (voir le menu ci-dessus).

Enfin au dessert, commencent les danses folkloriques. Quatre jeunes maltaises nous font profiter de leur art de la danse maltaise. La fête se termine par une invitation des spectateurs à danser.

Samedi 21 septembre : GOZO, LES TEMPLES DE GGANTIJA & DWEJRA

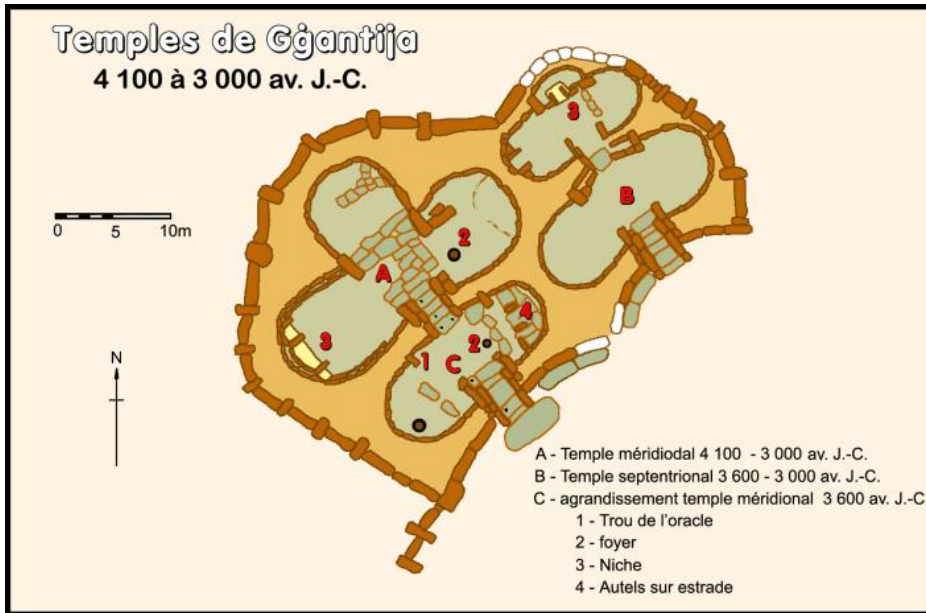
C'est aujourd'hui jour férié car c'est « LE JOUR DE L'INDEPENDANCE », le 49^{ème} anniversaire ! Nous embarquons sur le ferry, sans le bus, pour une traversée de 25 min. et sur l'île de Gozo, nous retrouvons un minibus.

Nous débutons cette journée par la visite des temples de **Ggantija**.

Ġgantija (« tour des géants » en maltais) est le nom d'un ensemble de deux temples mégalithiques au centre de l'île. Ce site est connu de très longue date.

Il est désigné comme site antique dès 1770 lors du premier voyage de Jean-Pierre Houël à

Malte. « Cette tour des géants n'est que le reste d'un édifice que je crois de la plus haute antiquité. Il est certainement antérieur aux édifices que les grecs construisirent dans cette île ». En fait ce temple fait partie d'une série qui remonte pour les plus anciennes traces à environ 5 000 av. J.-C., ce qui en font les plus anciennes constructions monumentales au monde, précédant de 700 ans la première construction mégalithique continentale le



Cairn de Barnenez dans le Finistère (4 500 à 3 500 avant J.-C.), de 1 200 ans aux alignements de Carnac (4000 avant J.-C.), de 2 400 ans au cercle de Stonehenge (2 800 à 1 100 avant J.-C.) et 2 600 ans aux pyramides d'Égypte (2 600 à 2 400 avant J.-C.).

C'est ce temple qui est à l'origine de la troisième phase (3 600-3 000 av. J.-C.) de la période des Temples (4 100-2 500 av. J.-C.). Le temple sud, avec ses deux salles elliptiques, est le plus ancien ; le temple nord, de petite taille, et plus récent, n'est cependant pas postérieur à 2200 av. J.-C. Le complexe de Ġgantija constitue un important point de référence archéologique : la « phase de Ġgantija » est l'une des périodes les plus importantes de l'âge du bronze maltais. La complexité de l'ensemble culturel de Ġgantija et l'excellent état de conservation de ses matériaux - calcaire corallien



compact, et calcaire à globigérines plus tendre - en font un témoignage fondamental de l'art préhistorique mégalithique. Les premières fouilles sont menées en 1827 et le site n'est enclos qu'en 1956. En 1980, l'Unesco classe le temple de Ġgantija au patrimoine mondial de l'humanité. Le temps est très beau et le soleil chauffe fort même à 10h30 du matin. Nous remontons dans notre bus pour Dwejra où nous voyons le Fungus Rock ou Rocher du général et la fenêtre d'Azur, une arche naturelle creusée par la mer ainsi qu'une mer intérieure reliée à

la mer par un tunnel naturel d'une dizaine de mètres de long. Dans cette petite baie, l'eau n'est pas profonde 10 m maximum, mais passé le Rocher du Général il y a une falaise sous-marine de plus de 50m. L'eau est d'un bleu azur qui invite à se baigner.

Mais déjà le soleil est au zénith de l'équateur (nous sommes le 21 septembre !) et nous approchons de l'heure du déjeuner. Nous nous arrêtons au village très pittoresque de Xlendi, situé au fond d'une vallée. Là, nous attend un charmant restaurant qui nous installe sur la terrasse avec vue sur la mer. Madame Osty, dite Kiki, prend sur le temps du déjeuner pour aller plonger dans cette eau d'un bleu extraordinaire.

Au bas de la côte, nous attrapons notre bus pour revenir à Victoria. Cette ville s'appelait **Rabat**. Le nom **Victoria** fut donné en 1887 par le gouvernement anglais et est la capitale de l'île de Gozo. La population totale de la ville est de 6 414 habitants.

C'est la visite à pied de la citadelle avec ses vieilles rues étroites et surtout la visite de la



basilique Saint Georges et son quartier où nous pouvons voir sur presque toutes les maisons en faïence : le Saint Georges terrassant le serpent. Le début de la construction de la basilique date de 1672 ou 1678 suivant les sources, puis elle fut reconstruite après un tremblement de terre survenu en 1693 (façade terminée en 1818, le dôme au cours du XX^e siècle...)

C'est l'heure pour nous de reprendre le ferry afin de ragagner le continent où nous remontons dans notre bus pour rejoindre notre hôtel par la route côtière.

Un peu de repos et c'est l'heure du dîner.

Dimanche 22 septembre : TROIS CITES & CROISIERE DES PORTS



Nous quittons l'hôtel à 9h00 pour la visite des **Trois Cités** : Vittoriosa, Cospicua et Senglea.

Arrivés à Senglea, nous montons à l'assaut des remparts pour avoir une vue extraordinaire sur La Valette. Dans ce point de vue, nous découvrons en plus un PELICAN, en bas-relief, qui scrute l'horizon pour prévenir l'arrivée de l'ennemi. Il n'a rien dit quand nous sommes arrivés ! Nous découvrons dans cette 1^{ère} anse du port de Birgu les bateaux en carénage et réparation avec entre autres une plateforme de forage (elle est d'une époque plus contemporaine). De l'autre côté du port, les bateaux de croisières sont amarrés et attendent le retour des passagers qui sont en visite à La Valette. Il y a : « Le Ponant » battant pavillon français, «Mein Schiff 2» de TUI battant pavillon allemand et d'autres ...

Le bus nous reprend au pied du rempart pour nous conduire à la porte principale de la citadelle de Vittoriosa, la plus ancienne. En 1565, lors de l'attaque de Malte par Soliman 1^{er}, La Valette n'existait pas. Seul le fort Saint Elme existait et fut pris par les Ottomans. Les trois cités existaient et ont été défendues victorieusement par les Chevaliers de Saint Jean de Jérusalem qui n'étaient là que depuis 1530 après avoir été chassé de Rhodes par les Ottomans.

En entrant dans la cité, nous rencontrons des soldats chevaliers de l'Ordre qui commémorent



l'Indépendance avec costumes et fusils d'époque. Nous nous promenons dans cette vieille citadelle en passant devant les premières demeures des Chevaliers. Puis c'est la visite du Palais de l'Inquisiteur qui est aussi le musée d'art et de traditions populaires. Pendant cette visite, nous allons des cuisines au rez de chaussée où vivaient les domestiques au 1^{er} étage dans les appartements de l'inquisiteur pour redescendre dans la salle de justice qui jouxtait la salle de torture qui précédait les cellules, sans lumière du jour, des condamnés avec un côté homme et en face le côté dame ! On ne faisait pas de petits

chevaliers en prison.

La visite de Vittoriosa se poursuit en prenant d'assaut les remparts avec une vue exceptionnelle sur Cospicua où se trouve l'hôpital avec un ascenseur construit par les Anglais pour aller du niveau de la mer sur la colline et accéder ainsi directement à l'hôpital.

Le bus nous attend devant l'église Sant Laurent qui est sur les quais de la 2^{ème} anse et qui est aussi le port de plaisance avec ses petits bateaux de plaisance et des yachts de milliardaires !

Nous repassons par Marsa pour aller déjeuner à Sliema.

Après le déjeuner, nous nous rendons en bus à Sliema pour notre mini-croisière dans les ports naturels entourant la capitale. Les ports de Marsamxetto et le Grand Port comptent parmi les plus grands ports naturels d'Europe.

Nous embarquons sur « Le Captain Morgan » pour cette visite d'une heure et ½. Nous quittons le quai vers 14h45 et tant que nous sommes dans les anses la mer est calme. En passant par l'île Manoel, on voit le Fort construit par le Grand Maître Manoel de Vihena, et où, en 1643, le Grand Maître Lascaris y construisit l'hôpital Lazzaretto pour les malades nécessitant d'être mis en quarantaine. Nous longeons les remparts de la ville fortifiée, le Fort St Elme, lieu du tournage du film « Midnight Express ».

Mais pour passer du port de Marsamxetto vers le grand port nous naviguons dans un coin de mer plus agitée par un vent assez fort d'Est. Bien entendu dans le grand port, Birgu nous revoyons de la mer tous ces remparts de La Valette, du Fort Saint Elme, de Vittoriosa, de Senglea, de Cospicua et les bateaux de croisière et la plateforme et aussi le silo géant pour le déchargement des vraquiers qui alimentent l'île. Pour empêcher les Ottomans de pénétrer dans le port en 1565, les chevaliers avaient fermé celui-ci avec des chaînes.

De retour au quai à 16h15, nous rentrons à



l'hôtel. C'est à ce moment que nous quittons Josiane et Roger. Nous les remercions pour cette semaine que nous avons passée ensemble. Les visites de Malte sont finies !

Et pour bien finir ce voyage, Hélène, Responsable des Voyages A.O.P., nous a organisé un dernier verre de l'amitié « vin pétillant (champagne !) de la Maison MARSOVINS dans la chambre de Monoque Hébrard.



Lundi 23 septembre : LA VALETTE / PARIS

C'est notre dernier jour sur l'île, aussi nous prenons enfin le temps pour le petit déjeuner. Puis nous finissons nos bagages pour 10h15. Après les dernières vérifications dans la chambre et à la réception, nous embarquons pour notre transfert vers l'aéroport.

L'enregistrement fini, simple. Nous remercions Chloé et la quittons.

Après le passage de la police, nous pénétrons le sous douanes de l'aéroport en traversant la boutique « Hors Taxes ».

L'envol prévu de Malte à 13h20 est à l'heure. L'arrivée prévue à Roissy à 16h10 est aussi à l'heure.

Ce merveilleux voyage est fini, vive le prochain !

Les participants au voyage :

- Mesdames DARCQ Hélène, GUILLOD Monique, HEBRARD Monique, HOUGHTON Irène, JOURNOUD Olivia, KERFANT Christa, MIGNONAC Michèle, OSTY Kirsten, PELTIER Christiane, PERRIN Christiane, PETIZON Louissette et SENARD Véronique.
- Messieurs GEREZ François, JOURNOUD Bernard, KERFANT Hervé, OSTY Bruno, PELTIER René et SENARD Jean-Jacques.
- Absents pour raisons médicales : Ginette & James GARAN, COMPAIN Claude, HEBRARD Elvira, dommage pour eux !



Le groupe sur les escaliers du Palais Présidentiel aux Jardins Saint ANTON



Notre Pélican veille sur le port de Vittoriosa

Nous souhaitons un prompt rétablissement à Monique, qui a malheureusement fait une mauvaise chute lors de notre visite à la Grotte bleue.

Note importante : vous pouvez découvrir une collection de photos du voyage à Malte en vous connectant sur le site A.O.P. : www.a-o-p.eu dans l'Espace Membre. Dans la rubrique « Vie de l'Amicale » vous rechercherez « Séjour découverte à Malte » qui vous donnera accès à la galerie de photos préparée par Jean-Jacques SENARD. Cette visite est très intéressante.



10. Citation de Colbert et Mazarin

(Extrait du "Diable Rouge" C'était il y a 4 siècles !)

Colbert : Pour trouver de l'argent, il arrive un moment où tripoter ne suffit plus. J'aimerais que Monsieur le Surintendant m'explique comment on s'y prend pour dépenser encore quand on est déjà endetté jusqu'au cou.

Mazarin : Quand on est un simple mortel, bien sûr, et qu'on est couvert de dettes, on va en prison. Mais l'État, lui, c'est différent, on ne peut pas jeter l'État en prison. Alors, il continue, il creuse la dette ! Tous les États font ça.



Colbert : Ah oui ? Vous croyez ? Cependant, il nous faut de l'argent. Et comment en trouver quand on a déjà créé tous les impôts imaginables ?

Mazarin: On en crée d'autres.

Colbert: Nous ne pouvons pas taxer les pauvres plus qu'ils ne le sont déjà.

Mazarin: Oui, c'est impossible.

Colbert: Alors, les riches ?

Mazarin: Les riches, non plus, ils ne dépenseraient plus. Un riche qui dépense fait vivre des centaines de pauvres!

Colbert: Alors, comment fait-on ?

Mazarin: Colbert, tu raisones comme un fromage (comme un pot de chambre sous le derrière d'un malade)! IL y a quantité de gens qui sont entre les deux, ni pauvres, ni riches. Des Français qui travaillent, rêvant d'être riches et redoutant d'être pauvres! C'est ceux-là que nous devons taxer, encore plus, toujours plus! Ceux-là! Plus tu leur prends, plus ils travaillent pour compenser, c'est un réservoir inépuisable.

11. VŒUX!

Avertissement préliminaire: Le principe de précaution est maintenant inscrit dans la Constitution, tandis que des lois pénales sévères prohibent toute discrimination, et toute analyse hérétique de l'histoire contemporaine, sous peine de prison et de ruine des coupables. Enfin, le fait de parler d'étrangers ou de certaines communautés pour autre chose que pour en dire du bien est sanctionné des mêmes peines. Par prudence, je vous adresse pour 2010 des vœux que j'espère politiquement corrects et en conformité avec la législation en vigueur dans notre libre démocratie. Je vous prie d'accepter, sans aucune obligation implicite ou explicite de votre part, mes vœux à l'occasion du premier de l'an :

- En adéquation avec la tradition et/ou la religion, ou les valeurs existentielles de votre choix ;
- Dans le respect de la tradition et/ou de la religion, ou dans le respect de leur refus, en la circonstance, de traditions, religions ou valeurs existentielles, ou de leur droit de manifester leur indifférence aux fêtes populaires programmées.

- Vœux de santé, ceci ne supposant de ma part aucune connaissance particulière relative à votre dossier hospitalier, ni l'intention de m'immiscer dans le dialogue confidentiel établi avec votre médecin traitant ;

- Vœux de prospérité, étant entendue que j'ignore tout de la somme figurant sur votre déclaration de revenus, de votre taux d'imposition, et du montant des taxes et cotisations auxquelles vous êtes assujetti.

Disclaimer :

Le concept d'année nouvelle est ici basé, pour des raisons de commodité, sur le calendrier

grégorien, le plus couramment utilisé dans la vie quotidienne de la région à partir de laquelle ces vœux vous sont adressés. Son emploi n'implique aucun désir de prosélytisme. La légitimité des autres chronologies utilisées par d'autres cultures n'est absolument pas mise en cause.

Le fait notamment de ne pas dater ces vœux du yaum al jum'a, 15 Muharram de l'an 1431 de l'Hégire (Fuite du Prophète à Médine) ne constitue ni une manifestation d'islamophobie, ni une prise de position relative au conflit israélo-palestinien.

Le fait de ne pas dater ces vœux du yom shishi, 15 Tevet 5770, ne constitue ni un refus du droit d'Israël à vivre dans des frontières sûres et reconnues, ni le délit de contestation de crime contre l'humanité.

Le fait de ne pas dater ces vœux du 17ème jour (Xin Hai) du 11ème mois (Ding Chou) de l'année du Tigre, 78ème cycle, n'implique aucune prise de position dans l'affaire dite « des frégates de Taïwan ».

Le fait de ne pas dater ces vœux du duodi de la 2ème Décade de Nivôse, an 218 de la République française, ne saurait être assimilé à une contestation de la forme républicaine des institutions françaises.

Le fait de ne pas dater ces vœux du 3 Décervelage 137 du calendrier pataphysique ne saurait nier la contribution essentielle des patacesseurs et pataphysiciens à la désunification de la pensée. L'emploi de la langue française ne sous-entend aucun jugement de valeur. Son choix tient au fait qu'elle est la plus couramment pratiquée par l'expéditeur. Tout autre idiome a droit au respect, ainsi que ses locuteurs.

Clause de non-responsabilité :

En acceptant ces vœux vous renoncez à toute contestation postérieure. Ces vœux ne sont pas susceptibles de rectification ou de retrait. Ils sont librement transférables à quiconque, sans indemnité ni royalties. Leur reproduction est autorisée. Ils n'ont fait l'objet d'aucun dépôt légal. Ils sont valables pour une durée d'une année, à la condition d'être employés selon les règles habituelles et à l'usage personnel du destinataire. A l'issue de cette période, leur renouvellement n'a aucun caractère obligatoire et reste soumis à la libre décision de l'expéditeur. Ils sont adressés sans limitation préalable liée aux notions d'âge, de genre, d'aptitude physique ou mentale, de race, d'ethnie, d'origine, de communauté revendiquée, de pratiques sexuelles, de régime alimentaire, de convictions politiques, religieuses, philosophiques, d'appartenance syndicale, susceptibles de caractériser les destinataires. Leurs résultats ne sont en aucun cas garantis et l'absence, totale comme partielle, de réalisation n'ouvre pas droit à compensation. En cas de difficultés liées à l'interprétation des présentes, la juridiction compétente est le Tribunal habituel du domicile de l'expéditeur, à São Bernardo do Campo, Etat de São Paulo, Brésil.

MEILLEURS VŒUX de SANTÉ et PROSPÉRITÉ pour 2014

12. LE SUDOKU

PELICAN n° 66

					3	5		
2	3			6		8		
7							2	
9	4			6				
	2		4	8				5
1				8				4
				7				
	6			4		1	9	

PELICAN n° 65

6	1	7	9	4	2	3	8	5
9	4	3	5	6	8	7	2	1
5	2	8	3	1	7	9	6	4
7	6	9	2	8	1	5	4	3
4	3	2	6	7	5	1	9	8
1	8	5	4	9	3	2	7	6
2	9	1	8	5	6	4	3	7
8	7	4	1	3	9	6	5	2
3	5	6	7	2	4	8	1	9

13. THE BIRDS



14. A QUAND VOS ARTICLES ?

Le n° 1 du « PELICAN » a paru en juin 1986 sous la plume de Jean JUNK. Déjà il faisait appel à la collaboration des lecteurs :



Le Pélican ... ? ... C'EST VOUS !..

C'est ainsi depuis 27 ans ! Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigez pour paraître dans une prochaine édition. Ces articles peuvent aborder tous les sujets « apolitiques » et « non tendancieux » que vous nous adresserez : la technique, la mer, l'histoire, la géographie, les vécus de votre vie active, la cuisine, les collections bizarres de vos connaissances, les voyages, les jeux/énigmes (avec la solution), etc ... Votre imagination est débordante d'idées et vous aurez le courage d'en faire profiter nos Adhérents. Cette revue est la vôtre et vous devez y participer.

Actuellement, seuls quelques Adhérents, les doigts de la main sont trop nombreux pour les compter sauf si vous avez malheureusement perdu deux doigts à cette main dans votre vie active, participent à la

rédaction du « PELICAN ».

Soyez plus nombreux pour nous adresser vos articles pour faire du « PELICAN » une revue plus intéressante plus vivante.

Pour nous adresser vos articles vous avez deux méthodes :

- 1. Vous êtes sur la toile :** vous rédigez votre article avec photos, croquis, dessins,... (la rédaction en assurera la mise en page) et vous l'expédiez par mail à Hervé KERFANT : herve.kerfant@sfr.fr .
- 2. Vous n'êtes pas sur la toile :** Vous n'avez que des articles qui sont *manuscrits* avec des photos, croquis, dessins, ... Utilisez la vieille méthode, vous les expédiez par courrier à l'AOP (Vous nous précisez si vous voulez récupérer vos photos, croquis, dessins, ... qui vous seront retournés après utilisation pour les besoins du Pélican) à l'adresse suivante :

Amicale de l'Offshore Pétrolier³ c/o SUBSEA 7
à l'attention de Hervé KERFANT
1 quai Marcel Dassault
92156 SURESNES CEDEX

Si vous ne faites rien, le « PELICAN » va mourir d'inanition. Cela serait dommage !
Le comité de rédaction du PELICAN vous remercie par avance.



Le « PELICAN » veut prendre un nouvel envol !

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