



LE PELICAN¹

N° 70 Hiver 2014



Revue de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²
Sommaire

1.	EDITORIAL PAR LE PRESIDENT	3
2.	ONOMASTIQUE OFFSHORE PAR ALAIN QUENELLE.....	4
3.	LES FADES, LA VALLEE DES GEANTS PAR JEAN-PAUL SOULIER	6
4.	AH, LE FRANÇAIS, COMME C'EST COMPLIQUE!.....	15
5.	EN UN SIECLE, LES EUROPEENS ONT GAGNE 11 CENTIMETRES.....	16
6.	FAN DE FOOT !.....	16
7.	FERNAND DUPUY DE JJ SENARD	17
8.	LES CHIFFRES.....	17
9.	SOUVENIRS D'ADOLESCENCE PAR JAMES GARAN	18
10.	UN ELEVE PLUS DOUE QUE LE MAITRE	20
11.	CARNET DE VOYAGE AOP 2014 : LA CRETE ET L'ILE DE SANTORIN	21
12.	BERNARD PIVOT - EXTRAIT DE SON LIVRE: LES MOTS DE MA VIE !	37
13.	LE SUDOKU	38

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

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

14. THE BIRDS	38
15. A QUAND VOS ARTICLES ?.....	39

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT



Chers Amis,

Ce numéro étant sorti des presses avant l'hiver 2015 et avant l'assemblée générale de l'AOP, ne peut donc pas vous résumer cette transition entre le Conseil d'Administration sortant et celui qui a été élu à l'AG du 5 Décembre par nombre d'entre vous.

Néanmoins, la probabilité que vous ayez renouvelée votre confiance au bureau sortant étant élevée d'après nos sondages, je me permettrai encore de signer cet "edito" du Pélican.

Ce numéro vous fera voyager de Norvège au Gabon en passant par le Golfe, pays dont le dénominateur commun est bien sûr l'Offshore Pétrolier, et vous allez y découvrir l'origine des noms des champs de Frigg, Grondin et Abu Abu Kosh.

Dans les prochains Pélicans, nous poursuivrons ces visites de champs aux noms barbares ou familiers dans le cadre de l'Onomastique qui est la branche de la lexicologie qui étudie l'origine des noms propres.

Vous poursuivrez votre voyage par un ouvrage spectaculaire, le Pont des Fades construit en Auvergne au début du XX^{ème} Siècle, et finirez par la Crête où 28 membres de l'AOP firent un voyage très réussi en Octobre, il y a quelques semaines.

Je vous raconte une petite anecdote concernant le champ de Grondin inauguré par le président Valéry Giscard d'Estaing en 1974; j'étais alors expatrié au Gabon et invité à la cérémonie d'inauguration avec mon patron d'ETPM au Gabon, Guy Glaziou.

VGE nous serre la main et dit à Mr. Glaziou: "J'ai constaté que ça bougeait pendant le déjeuner", en effet ce repas avait eu lieu sur la plateforme d'habitation.

En bon patron, M.Glaziou se tourne vers moi et dit à VGE,"M. le Président, demandez à ce jeune ingénieur, c'est lui qui a calculé cette plateforme ", c'était vrai,et c'est ainsi que j'ai fait "in situ" un cours de mécanique des fluides, et résistance des matériaux au Président de la République très attentif et me demandant même des précisions.

Ces quelques minutes avec moi ont stupéfait mon patron, et fait quelques jaloux chez les diplomates environnants.

Dans le prochain Pélican, je vous raconterai une autre anecdote d'un autre genre concernant le champ de Frigg.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce Pélican d'Hiver

Amicalement

Jean-Marie DELAPORTE

Président de l'AOP

2. ONOMASTIQUE OFFSHORE PAR ALAIN QUENELLE

L'Onomastique est la branche de la lexicologie qui étudie l'origine des noms propres. A ne pas confondre avec :

* L'Anthroponymie qui étudie spécialement les noms de personnes

* La Toponymie qui étudie les noms des lieux

Ces noms propres ou ces sigles sont omniprésents dans nos phrases de tous les jours, dans nos pensées et parfois dans nos rêves....

D'où viennent-ils ?

Ont-ils une signification cachée ?

Quelle a été la logique de leur choix ?

Le lexique onomastique, établi par Alain QUENELLE et son équipe, est une tentative de réponse à ces questions.

A partir de ce lexique, le **PELICAN**, dans ce numéro et les suivants, va vous promener à travers le monde de l'offshore.

Frigg : Encore un château écossais ! Une des nombreuses épouses d'Odin. Elle eut de lui deux fils :

L'un, Balder, épousa une certaine "Nanna". Un des cousins de Balder est Hermod (les deux super barges d'Heerema). Frigg est le symbole de la mère de famille et de la fertilité.

Quatre divinités nordiques ont été retenues en langue anglaise dans la nomination des jours du calendrier :

* Tui, un des fils d'Odin pour "Tuesday",

* Woden « Wednesday »

* Thor, résultat de l'union d'Odin et de Jord (la terre) pour "Thursday"

* et Frigg pour "Friday".

Malheureusement Frigg fut inauguré par TOTAL un Lundi : le 8 Mai 1978.

Son démantèlement a commencé en 2004.

L'archipel Frigg : Au cœur de la mer du Nord, à mi-chemin entre les fjords norvégiens et les îles Shetland, un peu au sud du 60^e parallèle, le site de Frigg constitue un ensemble d'îles artificielles.



Découvert en 1971, ce champ est l'un des plus importants gisements de gaz jamais découverts en mer. Il est entré en production en septembre 1977.

Les installations

Les installations sont composées de deux plates-formes de forage isolées, de deux plates-formes de traitement du gaz et d'une plate-forme quartier, reliées entre elles par des passerelles. A ce dernier ensemble, s'ajoute une torche dont la fonction est celle d'une soupape de sécurité lors du traitement

du gaz.

Contre vents et marées

Les installations ont été installées avec rigueur et précision afin de résister aux conditions extrêmes de la mer du Nord. Le vent dans ces parages peut en effet atteindre 120 nœuds (soit 222 km/h), et les vagues jusqu'à 30 mètres de hauteur.

Contrôler la production

Reliées au terminal de St. Fergus, en Ecosse, via deux gazoducs parallèles de 360 km de long et installés par plus de 100 mètres de profondeur d'eau, les plates-formes doivent fournir en permanence les quantités de gaz requises. Pour ajuster les conditions de fonctionnement, à bord des

plates-formes, des opérateurs en salle de contrôle et sur les installations de traitement des gaz utilisent une instrumentation pneumatique et électronique complexe.

Grondin : Les noms de poissons ont inspiré les pétroliers.

Elf a choisi ce thème pour désigner les découvertes du Sud de Port Gentil.

Le grondin, que l'on vend souvent sous le nom de rouget à cause de sa coloration rouge ou rose, n'a rien à voir avec le vrai rouget (dit "barbet"). Sa tête, forte et cuirassée d'épines, lui sert à fouiller la vase pour débusquer les petits invertébrés.

Le grondin voisine ainsi avec :

- l'anguille, - la girelle, - le pageau, - la torpille ou la baudroie (souvent appelée sur les marchés, la lotte) qui peut mesurer jusqu'à 1 m et s'attaquer aux oiseaux), - la gamelle, - le barbier, - la brème, - le batanga.

Dans les années 70, ELF a développé **GRONDIN par Alain Rodier**



A 40 kilomètres des côtes du Gabon, le champ pétrolifère de Grondin, telle une gigantesque pompe, cette plate-forme aspire la production d'une douzaine de puits sous-marin posés sur le fond parfois à plusieurs kilomètres de là. C'est ici à proximité de l'Equateur que les ingénieurs du groupe Elf Aquitaine viennent de réaliser une première mondiale, la mise au point après 4 ans d'expérimentation d'une station de production sous-marine automatique, un puits reposant sur le fond et entièrement télécommandé. Cette technologie doit permettre la production de pétrole ou de gaz à des profondeurs jamais atteintes en mer. Les

plates-formes actuelles les plus audacieuses ne dépassent pas 250 mètres. Quant-aux hommes-grenouilles, ils ne peuvent travailler efficacement au-delà de 200 mètres. Désormais, on peut envisager l'exploitation des hydrocarbures grâce à des puits reposant sur des fonds de 400, 500 ou 1000 mètres. Si le puits est entièrement contrôlé de la surface, il n'en reste pas moins qu'il faut en assurer l'entretien ou intervenir en cas de panne. C'est pourquoi soucieux d'égaliser la fiabilité des industries spatiales ou nucléaires, les chercheurs du pétrole ont conçu et mis au monde Tim. Tim, le voici, ce charmant diminutif signifie en fait, Télémanipulateur d'Intervention et de Maintenance. Il s'agit en réalité d'un robot mis au point pour travailler sur les têtes de puits sous-marines à des profondeurs où l'homme ne plus intervenir, c'est un outil extraordinaire. Il est muni de deux bras manipulateurs, d'une grue, de 5 caméras de télévision et d'une dizaine de projecteurs. L'expérience à laquelle nous allons assister se déroulera à 60 mètres sous la barge de support. Mais Tim a été conçu pour travailler à 600 mètres de profondeur et dans des mers difficiles. Comme pour une intervention réelle, le robot est mis à l'eau avec une mission précise, il devra cette fois réaliser une connexion électrique entre une tête de puits et la module qui la commande. Lorsqu'il parvient au fond, le télémanipulateur se pose sur des rails qui lui permettent de se déplacer le long de la station. Les opérations sont télécommandées de la surface à l'aide d'un pupitre, ce qui exige une très grande habilité. Grâce aux caméras de télévision placées sur Tim, l'opérateur peut guider la machine. Chaque bouton commande un geste précis du robot ou l'orientation d'une caméra. Toutes sortes d'outils peuvent être adaptées sur le robot, l'expérimentation a montré qu'il savait raccorder diverses tuyauteries, réaliser des connexions électriques ou hydrauliques, manœuvrer des vannes de sécurité, brosser, meuler, percer, photographier ou tout simplement observer. Pour l'exploitation des puits sous-marins en très grandes profondeurs, Tim s'avère donc un outil essentiel. Il est plus fort et plus précis que l'homme et surtout il permet des interventions non limitées dans le temps. Réussi sous l'Equateur, l'expérimentation va se poursuivre bientôt en mer du Nord et entrer en application industrielle sur le champ de gaz de Frigg mais dès maintenant, les perspectives sont immenses. Il reste des millions de kilomètres carrés de terrains sédimentaires susceptibles de contenir du pétrole et la France vient de se donner un atout pour l'exploitation de ces futurs gisements. Esso, en Australie, s'est

également inspiré de ce thème. La carte ci-dessous en témoigne, seuls les noms de poisson les moins évidents ont été traduits.

Abu Al Bu Khoosh

Abu signifie "père" - expression qu'on utilise pour désigner un homme qui a un fils (Abu Mohamraed = Père de Mohammed). Cette appellation indique par extension la possession et encore l'endroit où"...

Al Bukhoosh est le pluriel d'Al Bukhsha qui signifie le trou. Abu Al Bukhossh indiquerait ainsi un endroit connu et recherché des pêcheurs où ils rencontraient un fond marin accidenté, la bathymétrie variant irrégulièrement sur le champ en effet entre - 25 m et - 40 m.

En réunissant les deux explications, on a "endroit sur lequel on trouve des trous". Ce lieu était connu des pêcheurs de perles. Ils n'y venaient qu'en dernier ressort en raison du danger que présentaient les variations importantes de profondeur. A quelques encablures de distance, une plongée pouvait être facile ou périlleuse.



A signaler encore qu'Al Bukhsha, en arabe dialectal local, signifie le balluchon, pièce de tissu dans laquelle on enveloppe ses effets personnels et que l'on porte sur la tête pour traverser la sebka humide.

A titre anecdotique, enfin, signalons qu'Abu Dhabi signifie l'endroit où il y a (Abu) beaucoup de gazelles mâles (Dhabi).

3. LES FADES, LA VALLEE DES GEANTS PAR JEAN-PAUL SOULIER

Il n'est pas courant de trouver regroupés sur un même site la digue en enrochements d'un barrage hydroélectrique et un viaduc ferroviaire de cette importance. Du fait de la présence en ces lieux de ces deux constructions monumentales, la vallée des Fades demeure un des vivants symboles du labeur ancestral de l'Homme pour dompter la nature.

LA LÉGENDE

Il était une fois, deux **sœurs** restées vieilles filles qui s'épuisaient à exploiter un pauvre moulin tout en bas de la vallée. Au soir de leur existence, sans doute inspirées par quelque bonne fée (une *fade* en patois local), elles eurent cette idée insensée : abandonner les économies de toute une vie pour la construction d'un petit pont, dans le but de faciliter la traversée de la Sioule aux voyageurs. Celui-ci, baptisé bientôt « le pont des *Fadas* » (c'est-à-dire « des folles »), par quelques riverains suspects d'ingratitude, transmit son nom au lieu et de là au viaduc.

LE VIADUC DES FADES

APERÇU HISTORIQUE

Issue du plan Freycinet (1878), visant à compléter les mailles du réseau ferroviaire existant, en 1881, la ligne de Lapeyrouse à Volvic était déclarée d'utilité publique, avant d'être concédée à la Compagnie d'Orléans en 1893. L'objectif poursuivi était la mise en valeur du bassin houiller de Saint-Éloy et la transformation agricole de ce pays de l'ancienne Combraille, jusque-là déshérité.

Pour les hommes de ces temps intrépides, il fallait relever le défi imposé par les gorges de la Sioule, en l'occurrence une enjambée d'un demi-kilomètre à une hauteur encore jamais atteinte (132 m) ! La Société Française de Constructions Mécaniques de Denain (Nord), héritière du grand capitaine d'industrie Jean-François Cail (1804-1871), fut chargée de concrétiser sur le terrain le projet issu des calculs savants de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Félix Virard (1852-1910), le père du futur viaduc.

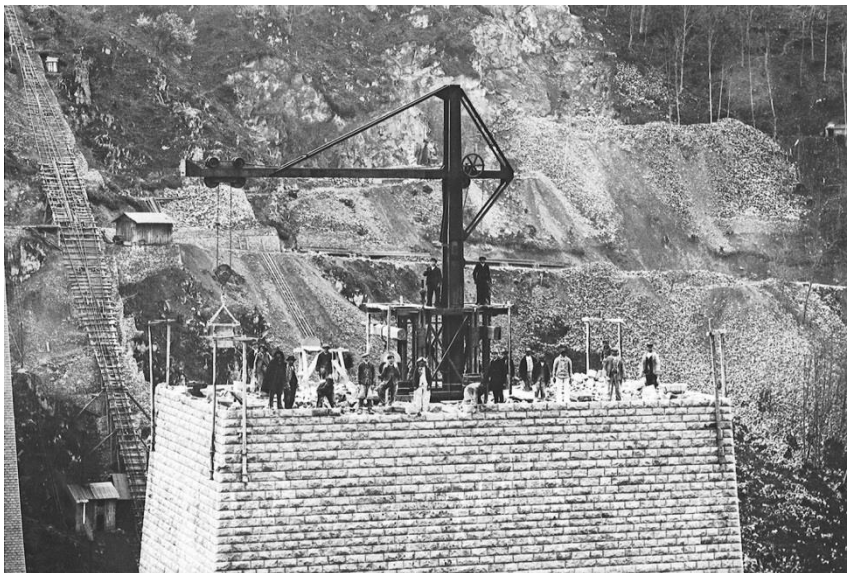
En octobre 1901, le chantier s'organise sous la direction avisée d'un vétéran des travaux publics, l'ingénieur Émile Robert. Des baraquements de fortune (les fameuses « cambuses »),

destinés au logement et à la subsistance des ouvriers, poussent comme des champignons aux abords de la vallée. Un plan incliné sur lequel circulent des wagonnets à traction funiculaire est installé sur chaque versant de la vallée pour l'approvisionnement des équipes au travail. La force motrice est procurée par une petite usine électrique à gaz pauvre secondée par sept machines à vapeur.

Durant huit longues années, quelque 800 ouvriers vont se succéder aux Fades pour acheminer les matériaux et pour construire le géant, pierre à pierre, longe de métal après longe de métal, par tous les temps et dans l'inquiétude de la confrontation des calculs à la réalité du terrain. Le 18 mai 1909, les deux parties du tablier s'unissent. Ce fut « le baiser du soulagement » – écrira le poète –, car Dame Nature ne s'était pas laissée faire : dès le début des travaux, un glissement de terrain avait donné des sueurs froides aux ingénieurs contraints, de ce fait, à revoir la conception de la culée de rive gauche... À la mi-septembre 1909, notre viaduc flambant neuf subit avec succès les épreuves de résistance par le passage d'un convoi de plus de 1 000 tonnes.

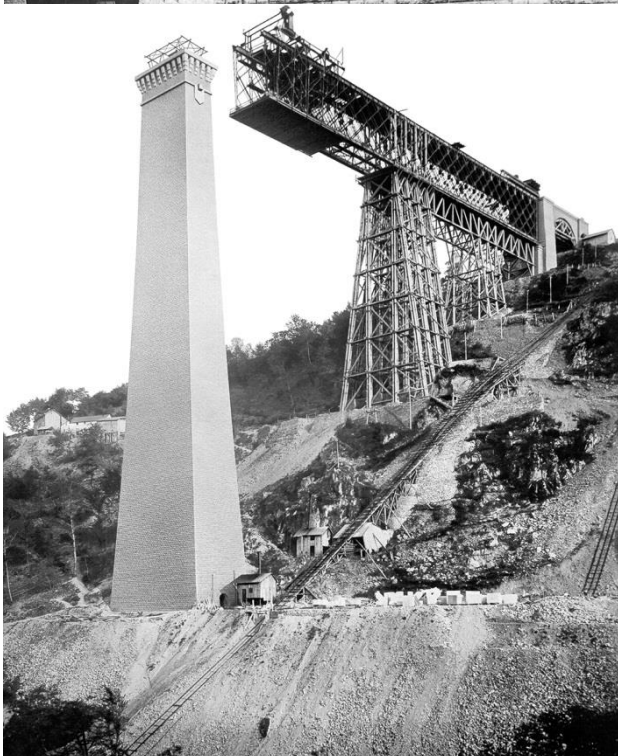
Enfin, le 10 octobre, c'est l'heure du rassemblement et de la liesse populaire pour honorer ces huit ans de peine. Ce « superbe colosse aux jarrets de granit et au front d'acier » est inauguré en grande pompe par René Viviani, le ministre du Travail de l'époque.

LES PILES



Ce qui fait du viaduc des Fades un ouvrage d'art exceptionnel, ce sont ses deux piles géantes quadrangulaires dont les parements en moellons de granite affectent un profil parabolique. Bâties à chaux et à sable, elles sont l'œuvre de la prestigieuse corporation des maçons itinérants de la Creuse. Elles offrent la particularité d'être évidées, ce qui a permis leur édification sans le concours d'échafaudages, les ouvriers et les matériaux ayant pu être acheminés à pied d'oeuvre par

l'intérieur, grâce à un astucieux système de monte-charge. Leur emprise au sol (256 m²) est plus vaste qu'un court de tennis ! Culminant à 92 m, elles restent les plus hautes piles de pont en maçonnerie traditionnelle jamais construites.



LE TABLIER MÉTALLIQUE

L'autre aspect remarquable du viaduc réside dans son tablier métallique qui, lui aussi, frappe l'imagination par le gigantisme de ses proportions (375 m de long ; 2 604 tonnes). Tandis que d'autres viaducs jouent sur l'élégance des courbes, celui des Fades voit triompher la rigueur de la poutre droite. Véritable cathédrale d'acier (sa hauteur – près de 12 m – est comparable à celle d'un bâtiment de quatre étages !), son montage par rivetage a été effectué au départ de chaque rive, au moyen de deux ateliers volants progressant l'un

vers l'autre. Les deux travées latérales ont été assemblées sur un échafaudage géant jusqu'à mi-portée et, pour le restant, en porte-à-faux. La travée centrale a été entièrement mise en place en encorbellement au-dessus du vide. Au sujet de ce « meccano » géant, l'homme de l'art a pu écrire : « la netteté de l'ensemble des lignes, la perfection des proportions dégagent une impression de facilité et d'efficacité qui témoignent d'un art alors en pleine maturité. »

LES PILES DU VIADUC DES FADES

(Caractéristiques et modes de construction)

1 – La pile à deux avant-corps

Caractéristiques Située sur la rive gauche, cette pile comporte :

- sur sa face nord, un avant-corps sur lequel vient prendre appui l'extrémité sud du petit tablier métallique de la culée³ de rive gauche ;

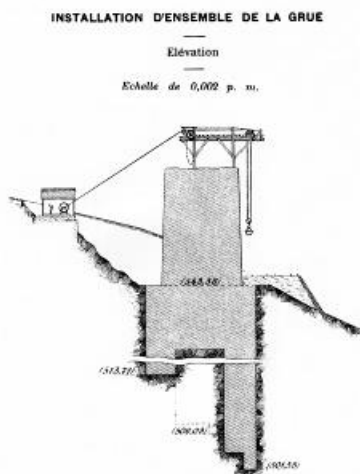
- sur sa face sud, un second avant-corps sur lequel vient prendre appui l'extrémité nord du grand tablier métallique du viaduc.

La pile à deux avant-corps a été encastrée dans le rocher en place jusqu'à 44,64 m au-dessous du socle. Son épaisseur en fondation est de 13,73 m (avant-corps inclus), et sa largeur de 17,02 m. Sa hauteur hors sol est de 32,90 m, sa longueur au sommet de 9,80 m et son épaisseur de 5,00 m (avant-corps exclus). Les deux avant-corps ont respectivement 1,60 m et 2,00 m d'épaisseur au-dessous des couronnements en pierre de taille recevant les appuis extrêmes des deux tabliers. La hauteur totale hors-sol de l'avant-corps nord est de 26,14 m, celle de l'avant-corps sud de 19,94 m. Un escalier à vis, comportant 61 marches, est établi dans le massif de maçonnerie de la pile pour permettre l'accès, depuis la plateforme, aux passerelles de visite des deux tabliers.

Construction (16 mars 1906 – 30 juillet 1909)

Le service en élévation de la pile à deux avant-corps a été assuré au moyen d'une bigue⁴ montée sur les maçonneries et s'élevant avec elles. Un chariot roulant, placé sur une voie supportée par la bigue, était déplacé au moyen d'une chaîne sans fin, de poulies et d'un câble dont les extrémités étaient attachées à l'avant et à l'arrière du chariot. Le câble de montage était actionné par un treuil installé dans un local au sol et recevant l'énergie de la station électrique du chantier établie sur la rive droite de la Sioule.

Entrepris en mars 1906 au niveau des fondations, les travaux de maçonnerie de la pile à deux avant-corps – représentant un volume de 8 926 m³ – ne furent totalement achevés que quarante mois plus tard, cela après quatre interruptions successives.



2 – Les grandes piles

Caractéristiques

Les deux piles jumelles monumentales sur lesquelles vient prendre appui le tablier, reposent sur un massif de fondation de 23,61 m de longueur, 12,78 m de largeur et 6,00 m de profondeur (pour la pile de rive gauche, les fondations seront finalement descendues jusqu'à 14,80 m de profondeur à l'amont). Celui-ci est arasé horizontalement à l'altitude de 470,99 m.

Leur sommet étant situé à la cote 563,32 m, leur hauteur totale au-dessus du massif de fondation dépasse donc les 92 mètres (92,33 m exactement), ce qui constitue un record mondial jamais égalé dans la catégorie des piles de ponts en maçonnerie traditionnelle (réalisée ici en moellons de granit).

³ Culée : habituellement, massif de maçonnerie formant, sur chaque rive, l'appui extrême d'un pont. Aux Fades, la culée de rive gauche du viaduc est constituée d'une petite travée métallique reposant, côté nord, sur l'avant-corps d'une culée en maçonnerie, côté sud, sur celui de la pile dite « à deux avant-corps ». La culée de rive droite est constituée, quant à elle, d'une arche en maçonnerie.

⁴ Bigue : appareil de levage composé de poutres assemblées de façon à soutenir une poulie manoeuvrée à l'aide d'un treuil.

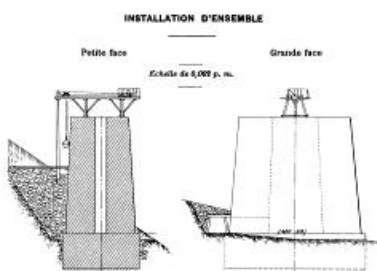
Elles sont évidées et couronnées par un chapiteau⁵. Leurs dimensions décroissent progressivement de la base au sommet, en réalisant des parements paraboliques⁶ parfaitement réguliers. Leur section horizontale est rectangulaire : elle mesure 11,64 m sur 21,96 m au niveau du socle (255,61 m²) et 5,50 m sur 11,00 m (60,50 m²) au-dessous du couronnement. L'évidement intérieur consiste en une sorte de cheminée d'une largeur constante de 2,00 m. Sa longueur, de 9,01 m au niveau des fondations, ne mesure plus que 4,11 m à cinq mètres en contrebas du chapiteau. Ses parois parallèles aux petites faces des piles affectent une forme demi-circulaire. À la partie supérieure de l'évidement, les parois parallèles aux grandes faces sont reliées entre elles par une voûte en plein cintre d'un mètre de rayon.

La longueur du chapiteau de couronnement est de 12,80 m, sa largeur de 7,30 m et sa hauteur de 3,00 m. Cet ornement architectural, très habilement conçu, atténue la rigueur minérale des piles en leur apportant une touche esthétique du plus heureux effet. Il comprend deux fortes assises : la première de 0,80 m, la seconde de 0,60 m d'épaisseur, supportées par des consoles d'une largeur de 0,50 m et d'une hauteur de 1,60 m en trois assises égales de 0,53 m. Ces énormes consoles à ressauts font penser aux mâchicoulis des châteaux forts ; elles sont au nombre de dix sur les grandes faces et de six sur les petites.

Le chapiteau fait une saillie totale de 0,90 m sur le nu des maçonneries. Il est complété, à 1,60 m au-dessous de la partie inférieure des consoles, par une astragale⁷ de 0,40 m de hauteur. Du centre de l'astragale, un écusson en pierre de taille, de 2,60 m de hauteur, 2,00 m de largeur et 0,20 m d'épaisseur retombe sur les faces amont et aval de la pile. Deux écussons sont donc présents de part et d'autre au sommet de chaque grande pile ; leurs faces visibles ont été gravées *in situ* à la fin du chantier. Sous les initiales de la République Française figure, d'un côté de la pile, la mention de l'année du début de la construction du viaduc (1901), de l'autre, celle de l'année de la fin des travaux (1909). On doit ce travail méticuleux à un tailleur de pierre talentueux, Jean Baune. L'ensemble de la maçonnerie (piles et culées) du viaduc dans sa configuration actuelle représente un volume de 37 135,20 m³, dont 13 021 m³ pour la grande pile de rive gauche et 12 778 m³ pour celle de rive droite (fondations incluses).

2a – La grande pile de rive gauche (pile n° 1)

Construction (6 septembre 1902 – 12 octobre 1905) Les travaux de maçonnerie de la pile n° 1 ont été entrepris le 6 septembre 1902 au niveau des fondations.



En attendant mieux, les maçonneries en élévation de cette pile ont été approvisionnées, pour commencer, au moyen d'une bigue fonctionnant sur le même principe que celle qui sera utilisée, quatre ans plus tard, pour la pile à deux avant-corps (*voir ci-dessus*) ; à la différence près que le treuil électrique, actionné par une dynamo réceptrice, était placé sur la bigue elle-même. L'accès des ouvriers au sommet des maçonneries se faisait au moyen d'une passerelle soutenue par une charpente de bois.

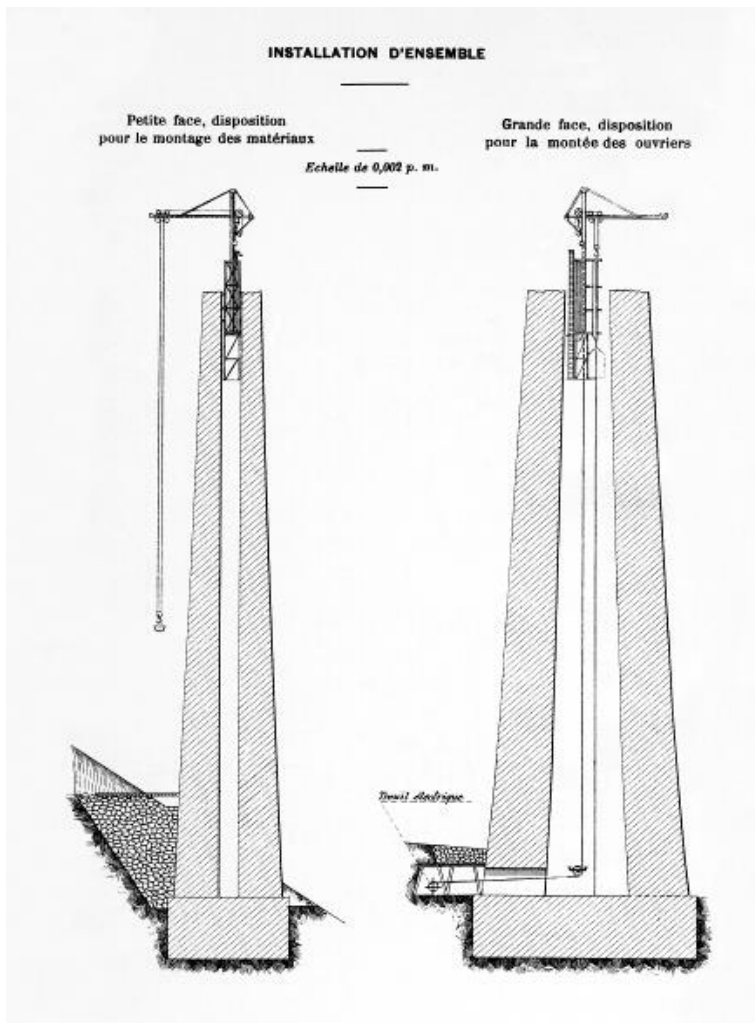
Lorsque la hauteur de 31 mètres fut atteinte, on substitua à ladite bigue une grue **pivotante d'un poids de 15 tonnes et développant une force de 3 tonnes. Cette grue était montée sur une colonne métallique reposant sur des poutrelles encastrées dans les maçonneries, au sommet de l'évidement ménagé à l'intérieur de la pile. Elle était remontée, tous les 1,75 m, au moyen de deux palans différentiels prenant appui sur deux fortes pièces de bois, posées sur l'arasement des maçonneries en travers du vide de la pile.**

⁵ Chapiteau : partie élargie venant couronner le fût de la pile ; a une fonction ornementale. (Fût : corps de la pile entre la base et le chapiteau).

⁶ Parabolique : qui a la forme d'une parabole. (Parabole : ligne courbe, dont chacun des points est situé à égale distance d'un point fixe, le « foyer », et d'une droite fixe, la « directrice »).

⁷ Astragale : moulure marquant la séparation entre le fût de la pile et son chapiteau.

Le service des matériaux s'opérait par l'extérieur de la pile à l'aide d'une benne ou caisse de wagonnet. Celui du personnel était assuré au moyen d'une cage avec parachute automatique et à main, guidée à l'intérieur de la pile. Cette cage arrivant jusqu'à la base du bâti de la grue, une échelle en fer permettait aux ouvriers de terminer leur ascension jusqu'à pied d'œuvre, ou de regagner la cage au moment de leur retour au sol.



Le câble de traction était le même pour la benne extérieure et pour la cage intérieure ; il était actionné par un treuil à tambour électrique placé au pied de la pile. Pour le service du personnel, la benne des matériaux devait être décrochée, puis la poulie mobile, portant le crochet, était chariotée au-dessus du vide intérieur de la pile et le crochet venait saisir l'anneau de la cage pour la **manœuvre** de cette dernière. Avec ce système – pas très fonctionnel, il faut bien le dire – en dehors de la descente ou de la montée des ouvriers aux heures des repas, on devait interrompre le montage des matériaux plusieurs fois dans la journée pour permettre aux ouvriers de s'écarter de la pile.

2b – La grande pile de rive droite (pile n° 2)

Construction (28 mai 1902 – 26 octobre 1905)

Les travaux de maçonnerie de la pile n° 2 ont été entrepris dès le 28 mai 1902, au niveau des fondations.

Pour les maçonneries hors sol, le service des matériaux s'effectuait par un monte-charge guidé dans le vide de la pile comme dans un puits de mine. Les ouvriers étaient amenés à pied d'œuvre par le même moyen. La cage du monte-charge était munie de deux parachutes, l'un à main, l'autre automatique.

Une charpente en fer, montée sur huit vérins à vis et reposant au sommet des maçonneries, portait une grosse poulie de retour et une autre, plus petite, pour guider le câble du monte-charge. À proximité du pied de la pile était placé un treuil à vapeur, alimenté par une chaudière verticale voisine. Celui-ci actionnait le câble qui passait sur une poulie de renvoi fixée à la base de la pile, au-dessus du passage réservé dans les maçonneries pour l'arrivée des matériaux.

Les vérins à vis permettaient de relever la charpente métallique au fur et à mesure des besoins. Pour ce faire, on maçonnait sous quatre des vérins, préalablement remontés, pendant que les quatre autres reposaient sur la maçonnerie.

À cette charpente, et montant avec elles, étaient attachées des passerelles en bois qui faisaient le tour des maçonneries et protégeaient les ouvriers contre le vertige.

Un avertisseur sonore, situé dans la pile en construction, prévenait les ouvriers qui s'y trouvaient de la montée d'une charge de pierres ou de mortier.

Cette installation a donné de très bons résultats, aussi bien pour le montage des matériaux que pour la montée et la descente du personnel.



UN AVENIR INCERTAIN

S'il n'a jamais cessé d'entretenir à ses abords un fidèle courant touristique (sans commune mesure, toutefois, avec la fréquentation du temps de sa renommée), celui qui demeure le plus haut des viaducs ferroviaires français a, aujourd'hui, perdu de sa superbe. La ligne de chemin de fer à laquelle il livrait passage ayant été fermée à l'exploitation en 2007, se pose, en effet, avec acuité le problème de la remise en état de son monumental tablier, fragilisé par la corrosion du métal ; une opération indispensable pour assurer la pérennité de l'édifice et qu'il conviendrait de mener à bien avant qu'il ne soit trop tard...

Ce constat préoccupant a amené une association locale (« Sioule & Patrimoine ») à lancer, en partenariat avec la Fondation du Patrimoine, une campagne de souscription au profit de la restauration de cet ouvrage d'art représentatif du génie civil de la Belle Époque. Par ailleurs, dans l'attente d'une hypothétique réouverture de la ligne, un projet de mise en place d'un train touristique est à l'étude, sous la houlette du SMAD des Combrailles.

Visitez le site de l'association : <http://viaduc.fades.free.fr/sioule&patrimoine/>

© Jean-Paul Soulier, 2012 Extrait de « Le viaduc des Fades, un géant oublié », ouvrage en préparation.

FICHE TECHNIQUE

- Longueur totale : 470,25 m (*culées comprises*)
- Hauteur totale : 132,50 m (*au-dessus du thalweg*)
- Plans : Félix Virard (1852-1910)
- Construction (1901-1909) : Société Française de Constructions Mécaniques (*anciens Établissements Cail*)
- Épreuves de résistance : 14-16 septembre 1909 (*passage d'un train de 1 075 tonnes*)
- Inauguration : 10 octobre 1909
- Mise en service : 20 octobre 1909
- Protection : inscrit au titre des Monuments Historiques le 28 décembre 1984
- Inauguration de la mise en lumière : 7 mai 1999

LES PILES

- Hauteur totale : 92,33 m (*au-dessus des fondations*)
- Dimensions des fondations : 23,61 m (L) X 12,78 m (l) X 6 m (P)
- Section à la base : 21,96 m X 11,64 m
- Section au-dessous du couronnement : 11 m X 5,50 m
- Volume total des maçonneries : 37 135,20 m³

LE TABLIER

- Longueur totale : 375,40 m (*deux travées latérales de 115,70 m et une travée centrale de 144 m*)
- Largeur totale : 7,80 m (*entre garde-corps*)
- Hauteur maximale : 11,67 m
- Poids total : 2 604 tonnes (*un million de rivets*)

IL FAUT SAUVER LE VIADUC DES FADES !

Plus haut pont de chemin de fer de France,

le viaduc des Fades (1901-1909), désaffecté en 2007, est aujourd'hui un ouvrage d'art en péril !

Voici quels sont les arguments qui plaident en faveur de sa sauvegarde :

Son intérêt historique

Le développement du chemin de fer, au XIX^e siècle, a été rendu possible grâce aux progrès de la métallurgie. Les ponts métalliques sont nés avec et pour le chemin de fer. Ils ont permis son essor à partir de 1860 et ont accompagné ses progrès successifs jusqu'à la généralisation de l'emploi du béton. Les constructeurs de viaducs ferroviaires firent des prouesses dans le Massif Central où les voies ferrées avaient à franchir de profondes vallées. Ces ouvrages, situés sur des lignes secondaires, peuvent sembler hors de proportion avec le faible trafic qu'ils ont supporté par la suite ; mais à l'époque, le chemin de fer, seul moyen de transport moderne, était réclamé par toutes les régions qui espéraient des débouchés nouveaux.

Dernier des grands ouvrages d'art construits en France à la Belle Époque, le viaduc des Fades a permis l'arrivée du chemin de fer dans une contrée particulièrement déshéritée. En ayant été le point de départ d'une économie rurale nouvelle et décisive, en ayant contribué notamment à la mise en valeur du gisement houiller de Saint-Éloy-les-Mines et à l'installation de petites industries, le rail aura marqué la vie des Combrailles.

Sa valeur patrimoniale

Témoin de l'âge d'or des travaux publics en France, le viaduc des Fades doit être reconnu comme partie intégrante de notre patrimoine culturel national, au même titre que les grands ouvrages d'art de cette époque (Garabit, Le Vaur, etc.), une époque où le génie civil de notre Pays donnait le ton dans le monde (canaux de Suez et de Panama, réalisations de la société Eiffel et des compagnies Cail et Fives-Lille à l'étranger, etc.)

– « *Ces constructions de l'industrie et de l'équipement du territoire contribuent pour une large part à marquer le paysage de l'empreinte du temps, à créer l'image d'une époque et un style architectural, au même titre que l'Architecture.* »

Le viaduc des records

Au moment de son inauguration en octobre 1909, le viaduc des Fades, qui culmine à 133 m au-dessus du fond de la vallée de la Sioule, détenait le record mondial de la hauteur.

Il est resté le plus haut viaduc ferroviaire de la planète jusqu'en 1942 et d'Europe jusqu'en 1973. Il conserve actuellement le second rang européen et le premier rang français dans cette catégorie de ponts.

Son intérêt architectural

Le monumental tablier métallique du viaduc des Fades (376 m de long) constitue « *l'un des plus beaux spécimens de poutre droite en treillis multiple [...]. Si la forme de la poutre en treillis vaut surtout pour son caractère d'évidente simplicité, la netteté de l'ensemble des lignes, la perfection des proportions dégagent une impression de facilité et d'efficacité qui témoignent d'un art en pleine*

maturité ».

Sa hauteur (près de 12 m) est comparable à celle d'un bâtiment de quatre étages !

Le viaduc des Fades est aussi un ouvrage d'art remarquable pour ses deux piles géantes en maçonnerie. Édifiées à chaux et à sable par la prestigieuse « corporation » des maçons itinérants de la Creuse, elles conservent toujours le record mondial de la hauteur (92 m) dans leur catégorie (piles de ponts réalisées en maçonnerie traditionnelle de moellons d'appareil). L'exceptionnelle qualité de leur construction force le respect. Elles possèdent une base plus vaste qu'un court de tennis !

Un viaduc inscrit au titre des Monuments historiques

La valeur patrimoniale et l'intérêt architectural du viaduc des Fades ont été officiellement reconnus : inscrit sur l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques le 28 décembre 1984, par arrêté du ministère de la Culture, il a obtenu récemment le label « Patrimoine du XX^e siècle ».

Devoir éthique

En faisant abstraction de la valeur patrimoniale et de l'intérêt architectural de l'ouvrage d'art, il importe que soit préservé l'héritage que nos aïeux (800 ouvriers !) ont mis tant d'ardeur et de peine (huit ans de travaux !) à édifier pour la postérité, même si sa fonctionnalité ne répond plus aux exigences de notre époque dite « de progrès » qui, assujettie aux lois arbitraires du rendement à tout prix, n'hésite pas à faire table rase du passé...

Négligence du propriétaire

L'exploitation de la ligne ferroviaire Lapeyrouse-Volvic qui emprunte le viaduc des Fades a été « suspendue » par la SNCF à compter du 9 décembre 2007, officiellement « pour raison de sécurité » (en réalité, parce qu'elle n'était plus jugée rentable). L'actuel propriétaire, Réseau Ferré de France (RFF), auquel incombe pourtant l'entretien de la ligne (et du viaduc), néglige d'en assumer la charge (le dernier passage du train désherbeur de la SNCF remonte aux 18 et 19 novembre 2008).

La voie ferrée présente actuellement un état de vétusté avancé et est envahie par une végétation anarchique, sans parler des déprédations dont elle est victime (vols de câbles de cuivre et de la majorité des panneaux de signalisation SNCF)⁸

La dernière réfection intégrale du système de protection anticorrosion du tablier du viaduc des Fades remonte aux années 1981-1982. Il est aujourd'hui recouvert de rouille. Les maçonneries elles-mêmes ne sont pas épargnées : leurs parties sommitales exposées à l'humidité ambiante de la vallée et infiltrées par l'eau de pluie sont envahies de concrétions calcaires du plus vilain effet⁹. Par ailleurs, des arbustes ont pris racine au sommet de la grande pile de rive gauche et sur le flanc amont de l'arche de rive droite !

Impacts sur l'environnement

– Incidences actuelles : dispersion de particules d'oxyde de plomb et de rouille sur une zone de la vallée de la Sioule protégée au titre du réseau écologique européen « Natura 2000 », cela en complète contradiction également avec l'actuelle loi sur l'eau.

– À terme : risque de chutes d'éléments (rivets ou autres...) qui pourraient se détacher du tablier du viaduc sur les voitures et les passants, à l'aplomb des routes départementales D 523 (entre le barrage des Fades et Sauret-Besserve) et D 513 (entre Les Fades et Sauret par Chambonnet). Curieusement, seul le passage de la D 62 (entre le barrage des Fades et Les Ancizes) a fait l'objet de mesures de protection, en 2004, par la remise en peinture de 36 mètres de tablier du viaduc...

Préjudice touristique

Le viaduc des Fades est l'ouvrage d'art emblématique de la vallée de la Sioule et du Pays des Combrailles, contrée rurale d'Auvergne en manque de débouchés¹⁰ et, de ce fait, économiquement

⁸ L'état de délabrement des anciennes gares fait également peine à voir ! Pour se faire une idée exacte de la dégradation actuelle de la voie ferrée et du viaduc, les photos mises en ligne par plusieurs internautes passionnés par le monde ferroviaire sont particulièrement explicites...

⁹ À ce sujet, il y aurait peut-être lieu de vérifier l'étanchéité des parties sommitales des culées et des piles...

¹⁰ En dehors des deux principaux employeurs : aciéries Aubert & Duval aux Ancizes et usine Rockwool à Saint-Éloy.

tributaire de son activité touristique.

L'attractivité touristique du site des Fades (avec le viaduc et le barrage hydroélectrique voisin et son plan d'eau aménagé), qui a vu affluer durant tout le XX^{ème} siècle, curieux et connaisseurs dans un environnement d'exception, n'est plus à démontrer. L'état d'abandon actuel de l'ouvrage d'art, défigurés par la rouille, a indéniablement un impact négatif sur la fréquentation touristique des lieux.

Insuccès de notre campagne de souscription

La campagne de souscription publique, lancée en 2007 par l'association Sioule & Patrimoine, en partenariat avec la Délégation Auvergne de la Fondation du Patrimoine, pour tenter de réunir les fonds nécessaires à la restauration du tablier du viaduc, n'a pas donné les fruits escomptés. La somme recueillie à ce jour (100 000 €) reste dérisoire, vu l'ampleur et la durée¹¹ des travaux à réaliser.

L'immobilisme coûte de l'argent

Plus on laisse la situation s'éterniser, plus la note risque d'être prohibitive au bout du compte pour le budget public. Ainsi le coût de la réfection du tablier du viaduc, estimé par RFF à quelque trois millions € lors du lancement de notre campagne de souscription, doit-il être aujourd'hui de toute évidence réévalué à la hausse...

Une démolition plus coûteuse qu'une restauration

Si on laisse quelques années encore se dégrader le tablier du viaduc, sa démolition deviendra inéluctable, entraînant fatalement des dépenses substantielles, probablement aussi lourdes pour le budget public, et peut-être plus, que celles de sa remise en état ! Cela en raison des proportions hors normes de l'ouvrage d'art, de la configuration particulièrement escarpée du terrain où il est implanté, de l'existence de trois routes fréquentées (D 62, D 523 et D 513) à l'aplomb du tablier et des contraintes écologiques de la vallée de la Sioule (zone reconnue d'importance communautaire et intégrée au réseau écologique européen « Natura 2000 »).

Une nouvelle vocation pour la ligne ?

La remise en exploitation de la ligne des Fades pour le transport régulier de voyageurs (voire de fret) est vivement souhaitée par les collectivités locales ; elle a d'ailleurs été inscrite au Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays des Combrailles. Cependant, la ligne n'a pas été incluse dans le Plan Rail engagé, début 2009, par la Région Auvergne, en partenariat avec l'État et RFF. Bien que le SCOT ait été entériné par l'autorité préfectorale, on nous a laissé entendre que le sauvetage de la voie ferrée et du viaduc était conditionné par l'exigence de leur trouver une nouvelle vocation...

Si une réhabilitation complète de cette ancienne liaison ferroviaire reste problématique dans un contexte de quasi-récession économique, la circulation durant la période estivale d'un **train touristique** sur le tronçon le plus pittoresque de la ligne a été cependant envisagée, dès 2010, par notre association. L'idée a fait son chemin et, malgré l'opposition initiale du CDDSPC¹², en 2011 la direction du SMADC¹³ a accepté de porter le projet. Bien évidemment, cette opération ne pourrait voir le jour sans la remise en état de l'infrastructure ferroviaire existante, dont le viaduc constitue le maillon faible...

Une situation dans l'impasse

Le 26 avril 2010, sur son forum Internet, le président du Conseil régional s'était engagé personnellement, au nom de la Région Auvergne, à « *participer significativement à réunir les crédits nécessaires pour la réhabilitation du viaduc des Fades* ». Hélas, il nous a fallu très vite déchanter ! Aujourd'hui, les instances départementales et régionales se refusent à prendre à leur charge la remise en état de la ligne et du viaduc qui incombe, selon elles, au seul propriétaire : RFF. Ce dernier, prétextant avoir d'autres priorités sur le réseau actuellement en exploitation, fait la sourde oreille...

¹¹ En 2007, Réseau ferré de France estimait que les travaux de remise en état du système de protection anticorrosion du tablier du viaduc des Fades pourraient être réalisés en trois tranches échelonnées sur trois étés.

¹² En novembre 2011, le « *Collectif de défense et de développement des services publics dans les Combrailles* » a finalement tempéré son opposition.

¹³ SMADC : « *Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement des Combrailles* ».

Les Affaires culturelles, quant à elles, ne semblent pas être préoccupées outre mesure par le sort de l'ouvrage d'art...

Seule une réelle volonté politique en haut lieu permettrait de débloquent cette situation on ne peut plus lamentable. La sauvegarde de l'un des ouvrages d'art majeurs de l'histoire ferroviaire de notre Pays en dépend !

Cet article est un résumé d'une belle revue que vous pouvez vous procurer auprès de « Sioule & Patrimoine » à l'aide du bulletin ci-dessous :

Adhérez à « Sioule & Patrimoine » !
BULLETIN D'ADHÉSION & BON DE COMMANDE
À retourner à : Association Sioule et Patrimoine – Le Toureix – 63390 SAURET-BESSERVE
Téléphone : 04.73.38.29.89 ou 04.70.90.85.16 – Courriel : viaduc.fades@free.fr

NOM : Prénom :
Adresse :
N° de téléphone : Adresse e-mail :

► Cochez les cases correspondant à vos choix :

J'adhère (ou je renouvelle mon adhésion) à l'Association « Sioule & Patrimoine ». Je note que ma cotisation inclut l'envoi à mon domicile des deux prochains numéros semestriels de *L'Écho de la Vallée*.
 Je verse ma cotisation de 15,00 € pour l'année 2013.

Je commande exemplaire(s) de la plaquette : « *Construction du viaduc des Fades, rétrospective d'un chantier colossal (1901-1909)* », par Robert Combes (édition 2009, 40 pages, format A4). Prix : 15,00 € l'unité (frais d'envoi inclus).

Je commande DVD (s) du film réalisé par Télé-Combrailles lors de la Fête du centenaire du viaduc des Fades. Prix : 25,00 € l'unité (frais d'envoi inclus).

Je joins mon règlement de : euros
par chèque libellé à l'ordre de l'Association « Sioule et Patrimoine ».

4. AH, LE FRANÇAIS, COMME C'EST COMPLIQUE!

Pourquoi dit-on qu'il y a un *Embarras de voitures* quand il y en a trop, et *Embarras d'argent* quand il n'y en a pas assez ?

Pourquoi parle-t-on des quatre coins de la terre, alors qu'elle est ronde ?

Quand un homme se meurt, on dit qu'il s'éteint; Quand il est mort, on l'appelle «feu»... !!

Pourquoi appelle-t-on «coup de grâce» le coup qui tue ?

On remercie un employé quand on n'est pas content de ses services.

Pourquoi dit-on d'un pauvre malheureux, ruiné, et qui n'a même plus un lit dans lequel se coucher, qu'il est dans de beaux draps ?

Comment distinguer le locataire du propriétaire lorsque ces deux personnes vous disent à la fois:« Je viens de louer un appartement » ?

Pourquoi un bruit transpire-t-il avant d'avoir couru?

Pourquoi lave-t-on une injure et essuie-t-on un affront ?

On passe souvent des nuits blanches... quand on a des idées noires.

Pourquoi, lorsque l'on veut avoir de l'argent devant soi, faut-il en mettre de côté ?

Pourquoi, lorsque vous ne partagez pas l'avis de quelqu'un dit-on que "les avis sont partagés ?!"

Pourquoi dit-on de quelqu'un qui fait quelque chose de mal, qu'il est gauche ?

Et pour en terminer réjouissons-nous que ce soient les meilleurs crus qui donnent les plus fortes cuites

5. EN UN SIECLE, LES EUROPEENS ONT GAGNE 11 CENTIMETRES



Entre les années 1870 et 1980, la taille moyenne des jeunes hommes adultes européens a augmenté d'environ onze centimètres. Même si la taille moyenne a fluctué au fil des siècles, la croissance constatée depuis la fin du XIXe siècle est vraiment sans précédent», selon Timothy Hatton, auteur de l'étude publiée le lundi 2 septembre 2013.

Économiste à l'Université britannique d'Essex, il a analysé les données portant sur des jeunes hommes d'environ 21 ans de quinze pays d'Europe, nés entre les années 1870 et 1980.

Leur taux de croissance représente un centimètre par décennie en moyenne, à des rythmes divers selon les latitudes mais qui dépassent largement ceux observés en Afrique, en Amérique Latine ou en Asie sur la même période, relève l'étude.

En France : Les Français, après 0,57 cm par décennie entre 1871 et 1911, auraient pris 1,10 cm jusqu'en 1951 puis 1,16 cm par la suite. La taille moyenne des jeunes adultes nés à la fin des années 1970 serait d'environ 1m76 ou 1m77 (contre 1m66 dans les années 1870).

Quid des Européennes ?

L'étude se limite aux données sur la population masculine car les données historiques concernant la taille des femmes sont beaucoup plus parcellaires (absence de service militaire notamment).

6. FAN DE FOOT !

Un homme est assis dans un stade de foot, c'est la finale de la coupe du monde et toutes les places sont vendues depuis des mois. A côté de lui, une place est vide... Visiblement très irrité, le gars assis de l'autre côté de la place vide lui demande à qui appartient la place, car c'est quand même honteux de laisser une place vide le jour de la finale.

Effectivement, l'homme lui répond que c'était la place de sa femme et qu'ils allaient à chaque match depuis qu'ils étaient mariés mais elle vient de décéder...

Le gars s'excuse et lui présente ses condoléances. Puis il lui demande :

- Personne de votre famille n'a voulu vous accompagner ?
- Ben non, ils sont tous à l'enterrement.

7. FERNAND DUPUY DE JJ SENARD

J'ai retrouvé chez un bouquiniste un livre tout simple, un de ces livres dits régionalistes (passéistes diront certains) qui, dans un français hors du commun tellement il est précis, imagé, juste ... en un mot poétique ..., contées, décrites par un passionné, des "scènes de la vie en Limousin et en Périgord vert".

Ce passionné, ancien instituteur puis député du Val de Marne, c'est Fernand Dupuy, enfant du Pays. Ecoutez-le, ce vieil instit, donnant à ses petits-enfants une leçon de vocabulaire sur les cris des animaux :

"Tu le sais, bien sûr depuis longtemps, le coq chante, cocorico, la poule caquette, le chien aboie ... quand le cheval hennit et que beugle le bœuf et meugle la vache, mais : l'hirondelle gazouille, la colombe roucoule et le pinson ramage. Les moineaux piaillent, le faisan et l'oie criaillent quand le dindon glousse. La grenouille coasse mais le corbeau croasse et la pie jacasse. Et le chat comme le tigre miaule, l'éléphant barrit, l'âne braie, mais le cerf rait. Le mouton bêle évidemment et bourdonne l'abeille. La biche brame quand le loup hurle.

Tu sais, bien sûr, tous ces cris-là, mais sais-tu ? Sais-tu que le canard nasille – les canards nasillardent ! Que le bouc ou la chèvre chevrote. Que le hibou hulule mais que la chouette, elle, chuinte ; Que le paon braille, que l'aigle trompète. Sais-tu que si la tourterelle roucoule, le ramier caracoule et que la bécasse croule que la perdrix cacabe, que la cigogne craquette et que si le corbeau croasse, la corneille corbine et que le lapin glapit quand le lièvre vagit.

Tu sais tout cela ? Bien.

Mais sais-tu, sais-tu que l'alouette grisole, Tu ne le savais pas. Et peut-être ne sais-tu pas davantage que le pivert picasse. C'est excusable ! Ou que le sanglier grommelle, que le chameau blatère. Et que c'est à cause du chameau que l'on déblatère ! Tu ne sais pas non plus peut-être que la huppe pupule. Et je ne sais pas non plus si, en Limousin on l'appelle : la pépue, Parce qu'elle pupule ou parce qu'elle fait son nid avec de la chose qui pue.

Qu'importe ! Mais c'est joli : la huppe pupule ! Et encore sais-tu ? Sais-tu que la souris, la petite souris grise : Devine ! La petite souris grise chicote. Avoue qu'il serait dommage d'ignorer que la souris chicote et plus dommage encore de ne pas savoir, de ne pas savoir que le geai, Que le geai cajole !

"L'Albine" de Fernand Dupuy chez Fayard ...

8. LES CHIFFRES

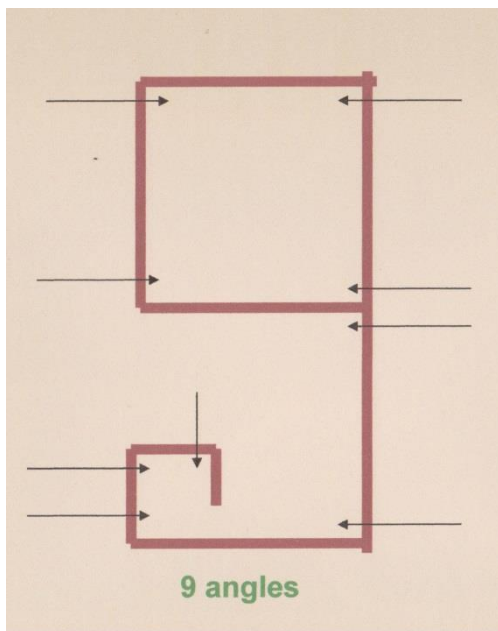
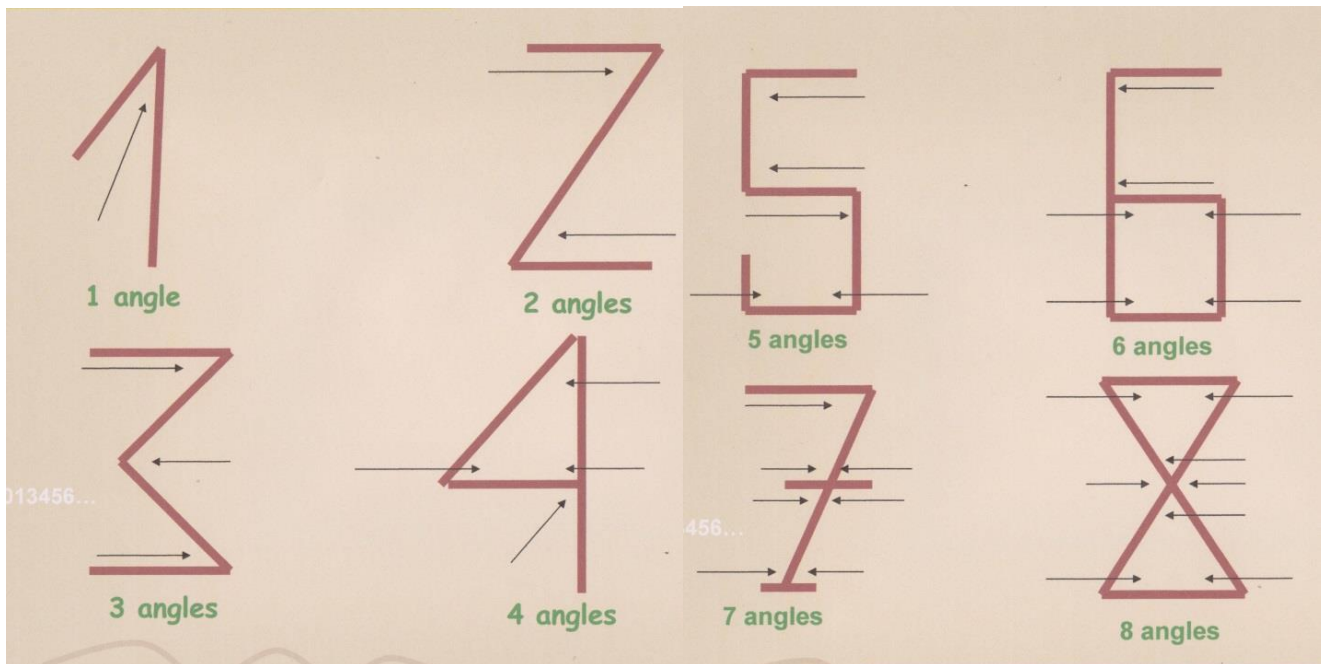
Les chiffres que nous écrivons sont faits d'algorithmes (1, 2, 3, 4, etc...) appelés algorithmes arabes, pour les distinguer des algorithmes romains (I, II, III, IV, etc ...).

Les arabes ont popularisé ces algorithmes, mais leur origine remonte aux marchands phéniciens qui s'en servaient pour compter et tenir leur comptabilité commerciale. Mais, vous êtes-vous jamais demandé pourquoi « 1 » est « un », 2 est « deux », 3 est « trois » ... ?

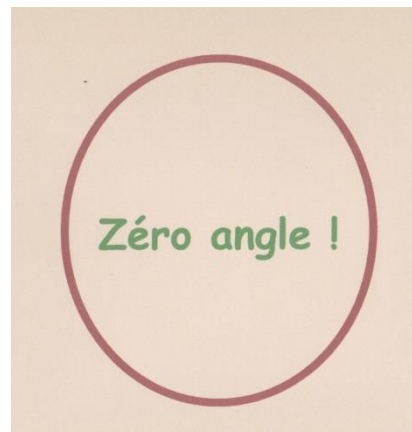
Quelle est la logique qui existe dans les algorithmes arabes ? Facile, très facile ... !

Ce sont les angles !

Si nous examinons ces algorithmes écrits dans leur forme primitive et vous allez comprendre !



Comme vous le voyez, ce sont des angles.
Il en manque un ! C'est le plus intéressant et intelligent
de tout ...



Morale de l'histoire :
Il n'est jamais trop tard pour apprendre !

9. SOUVENIRS D'ADOLESCENCE PAR JAMES GARAN

Le petit village, où nous habitions durant la guerre avec mes parents, situé sur la rive gauche de la rivière Vienne, est traversé par la route de POITIERS à LIMOGES. La route franchit la rivière par un pont elle est de nos jours particulièrement empruntée, mais, en ces temps tragiques et lointains elle était le plus souvent déserte. Le matin du 11 juin 1944, arrivé dans la nuit, un important détachement de l'armée allemande pris position dans le village mettant en émoi la population. Quand je parle d'émoi c'est de peur dont je devrais parler. Réveillée en pleine nuit une jeune maman, qui allaitait son bébé, dû cuisiner une omelette pour un groupe de soldats, la peur qu'elle éprouva de cette intrusion coupa la montée de son lait.

Des patrouilles sillonnaient les rues et ruelles et des canons étaient mis en batterie en direction des maisons dans les prés de l'autre côté de la rivière. Les adultes observaient avec beaucoup d'inquiétude ce déploiement militaire. Depuis 1940 nous n'avions pratiquement vu que les allemands venant réceptionner les importantes réquisitions de chevaux et de bétail pratiquées par l'occupant. Bien que les directives habituelles et probablement les jurons en allemand pour cette activité nous

soient incompréhensibles les manières et les comportements de ces soldats ressemblaient fortement à ceux de nos paysans.

Il n'en était rien des manières de la troupe arrivée dans la nuit. Jeunes, aux aguets, l'arme à la bretelle, les soldats scrutaient les recoins du village, ils gardaient l'accès au pont et semblaient eux-mêmes inquiets. Un avion de reconnaissance survolait le tracé de la route.

Un important bruit de moteurs et le fracas des chenilles de blindés firent comprendre la raison du déploiement militaire autour du pont, c'était l'avant-garde de sécurisation de l'armée qui, quelques jours après le débarquement allié, remontait vers la Normandie. Commença alors un interminable défilé de véhicules blindés, les premiers du convoi étaient en ordre de bataille les servants à leurs mitrailleuses les bandes de cartouches engagées.

Jusque tard dans la soirée les unités traversèrent le village. J'ai lu plus tard que l'action de la résistance aurait retardé la progression du convoi. Cette affirmation m'a laissé des plus sceptiques, aucuns des chefs des groupes de résistants, avec le peu d'équipement dont ils disposaient, auraient commis la folie de s'attaquer à une telle force.

L'espoir, qu'avait fait naître dans nos esprits le débarquement, pris une douche froide au vu de cette force militaire encore intacte. J'étais adolescent et n'avait aucune idée de l'énormité des forces en lutte.

Le convoi que nous les enfants avions regardé sans appréhension commençait par celui de la



division de la WAFFEN SS « DAS REICH ».Devant nous était passé l'unité qui avait commis la veille, à moins de 80 kilomètres, l'épouvantable massacre d'ORADOUR-SUR-GLANE.

Ce n'est en effet que quelques jours plus tard que nous apprîmes ce crime horrible.

Dans les jours qui suivirent les groupes de résistance reprirent leur activité, mais l'occupant était toujours en place. Les allemands organisèrent alors un ratissage de la région. C'est ainsi que nous apprîmes l'anéantissement d'un groupe important de résistants dans une forêt à

une dizaine de kilomètres du village. Nous savions maintenant ce qui avait été commis à ORADOUR aussi tous ces bruits de confrontation faisait régner parmi la population un très grand sentiment d'inquiétude et la peur de voir arriver à nouveau les soldats ennemis.

Un matin de la fin juillet un grand brouhaha nous réveilla en sursaut. Des villageois fuyaient à la recherche de sécurité dans le chemin qui conduit dans les bois vers la campagne en criant les « boches arrivent ».

Ma Grand'mère fuyant son domicile situé le long de la route nous avait rejoints, mais le temps pour mes parents de réunir quelques vêtements et les papiers familiaux, des tirs retentirent nous immobilisant sur place.

Ce n'était pas le village qui était visé mais une bataille qui se déclenchait.

Les résistants avaient pris position sur les coteaux et dans la forêt qui dominant la vallée de la Vienne et commandent le passage de celle-ci par les ponts de la route et du chemin de fer. Nous nous trouvions du côté allemand.

Suivant les indications de mon père et du second époux de ma Grand'mère, qui avaient l'expérience de la guerre, nous nous blottîmes hors du champ de vision des fenêtres dans une encoignure des épais murs de pierre de la maison.

Commença alors une longue attente. Dehors la bataille se déroulait. A des instants d'accalmie succédait la reprise des tirs, coups de feu isolés des fusils, déchirement de tissus des mitrailleuses allemandes, staccato plus lent des armes automatiques des résistants. Nous ne savions absolument rien de ce qui se passait dehors. Plus tard mon père m'expliqua que l'ignorance et la peur sont

exactement ce que les soldats ressentent au cours d'une bataille,. De longues heures s'écoulèrent et enfin un calme plus long s'installa. Les hommes sortirent prudemment, tout semblait calme. Nous regroupons alors nos affaires et partons pour rejoindre les bois et la campagne. Dans le haut du village, alors que nous longions un fagotier, un allemand apparut assez loin derrière nous. Il brandit son arme et tira une rafale de mitraillette dans notre direction. Était-il maladroit ou voulait-il nous faire peur? Toutes les balles entrèrent dans le fagotier. Un naïf demande « Vous avez entendu comme le bruit du fusil a fait s'envoler les moineaux du fagotier » et fait, malgré les circonstances, sourire tout le groupe. Après avoir traversé les bois nous retrouvâmes les voisins partis le matin. Ils nous pressèrent de questions auxquelles malgré notre proximité du combat nous ne pouvions répondre. A nouveau des heures passèrent quand en fin d'après midi une série de fortes détonations retentirent. Des incendies éclatèrent immédiatement dans la partie de la forêt que nous pouvions voir. Pour mettre fin à la résistance de leurs adversaires les allemands avaient bombardé avec des obus incendiaires. Tout redevint calme ce qui décida assez rapidement les adultes à revenir au village. Les allemands étaient partis. Au loin, à proximité de la forêt en flammes, une ferme brûlait, plus près de la route une maison était aussi en flamme. Avec l'inconscience des jeunes je me précipitais vers le pont pour voir. Des tas de douilles vides jalonnaient le parcours aux emplacements de tir des mitrailleuses allemandes. Des hommes au pied des coteaux descendaient des charges. C'étaient les corps des résistants tués. Cette vision douça ma curiosité et me fit rentrer rapidement à la maison. Je ne me souviens pas bien du nombre de tués parmi les résistants mais je crois que près de vingt furent dénombrés. Selon un voisin qui dit s'être caché dans son grenier, le poste de secours allemand, installé à proximité, aurait lui aussi reçu des morts.

Quelques jours calmes suivirent mais dès le début du mois d'août les ratisages reprirent et avec leurs actions s'accumulèrent à nouveau les destructions et les morts. Dans le village les résistants avaient dressé, avec des troncs d'arbres, des barricades qui semblaient dérisoires. Les allemands arrivèrent dans la soirée. Sagement les résistants s'étaient repliés. Mais nous eûmes à nouveau très peur car les soldats regroupèrent les hommes valides. Était-il las et pressés de regagner leur cantonnement ? Ils se contentèrent de faire déblayer la route et rendirent la liberté à tous.

L'évolution du front de Normandie contraignait l'armée allemande à se replier. Ce fut la dernière fois où nous vîmes les allemands.

Mon enfance était terminée, j'entrais dans l'adolescence.

10. UN ELEVE PLUS DOUE QUE LE MAITRE

Un professeur déjeune à la cantine quand un étudiant vient s'asseoir en face de lui. Le prof lui dit avec un sourire narquois, pour le taquiner :

- «Les oiseaux et les cochons ne déjeunent pas ensemble !»

- «Oh ! s'excusez, alors je m'envole». lui répond l'étudiant.

Honteux de s'être fait avoir si bêtement, le professeur décide de le coller lors du contrôle de la semaine suivante, mais l'étudiant répond parfaitement à toutes les questions. Alors le prof lui pose un petit problème :

- "Tu es dans la rue et tu trouves deux sacs, l'un contient des billets de banque et l'autre de l'intelligence, lequel choisis-tu ?"

- "Le sac rempli de billets" répond l'étudiant.

- "Moi, à ta place, j'aurais choisi l'intelligence !"

- "Les gens prennent toujours ce qu'ils n'ont pas" lui répond l'étudiant !

Le professeur ravale sa rage, mais il prend la copie de l'étudiant et inscrit dans la marge: "CONNARD".

L'étudiant reprend sa copie, va s'asseoir et au bout de quelques minutes revient.

"Monsieur" lui dit-il "vous avez signé mais vous avez oublié de me mettre une note !"

11. CARNET DE VOYAGE AOP 2014 : LA CRETE ET L'ILE DE SANTORIN

1^{er} jour – 2 octobre 2014 : VOYAGE ALLER - HÉRAKLION

Le 2 octobre 2014 le Rendez-vous à l'aéroport Orly Sud est fixé à 12h45 pour les traditionnelles formalités d'enregistrement assistées par les soins de la CORDEE, notre organisateur. Notre vol régulier direct à destination de la Crète, HERAKLION, se fait sur la compagnie LOW COST d'Air France, Transavia. Le TO 3502 est ETD 14h45, vol direct, pour un ETA 19h10 soit un voyage de 3h25 par suite d'un décalage horaire d'une (1) heure.

A notre arrivée, la chaleur est là et durant tout le séjour nous aurons un temps magnifique et seulement quelques gouttes de pluie quand nous sommes dans le bus. C'est l'accueil à l'aéroport d'Héraklion par le correspondant en Crète, Kristina qui nous guide vers notre bus et transfert à notre hôtel.

Notre logement est à l'hôtel CHRISSI AMOUDIA 4**** (local) à Hersonissos à environ 25 km à l'Est de l'aéroport.

Un verre de Bienvenue nous est offert. Puis comme il se fait tard, nous sommes invités à nous rendre au restaurant qui ferme à 21h30. Le dîner est un immense buffet où tout est à volonté y compris les boissons (vin blanc rosé ou rouge, bière à la pression ou eaux / jus de fruit).

La restauration terminée, nous recevons nos clés de chambres qui sont des bungalows doubles répartis dans le parc de l'hôtel. Hélas Christa et Hervé se retrouvent très éloignés de la réception. Le lendemain ils changeront de chambre pour être dans le bâtiment principal près de la réception. Nuit à l'hôtel.

Avant de commencer notre visite, **un peu d'histoire.**

La **Crète**, en grec Κρήτη, est une île grecque, autrefois appelée « île de Candie ». Cinquième plus grande île de la mer Méditerranée, elle est rattachée à la Grèce en 1913 dont elle constitue, avec d'autres petites îles, l'une des treize périphéries (région administrative).

La Crète est le berceau de la civilisation minoenne, dont Cnossos est le cœur et le site archéologique le plus important. Elle s'étend sur 260 km d'est en ouest et sur 60 km du nord au sud. D'une superficie de 8 400 km², et d'une périphérie d'environ 1 000 km, tout comme la Corse, elle est montagneuse ; trois massifs montagneux dominent l'île : les Lefká Óri (2 453 m) ou montagnes Blanches à l'ouest, le massif du mont Psiloritis (2 456 m) ou mont Ida au centre (le point culminant de l'île) et le massif du Mont Dikti (2 148 m) à l'est. À l'ouest de l'île se trouvent des gorges, les gorges de Samaria. Les massifs calcaires sont karstifiés et abritent des cavités remarquables par leurs dimensions, telles que *Mavro Skiadi*...

La Crète compte officiellement environ 35 millions d'oliviers. Riche d'un écosystème très diversifié, elle abrite plusieurs espèces d'animaux qu'on ne retrouve nulle part ailleurs, ainsi qu'une flore très variée. L'île est bercée par un climat méditerranéen : l'été est chaud et sec, alors que l'hiver est plutôt doux.

À partir de 7000 av. J.-C. (époque néolithique/âge de pierre), la Crète est envahie par des peuples venant d'Anatolie qui pratiquent l'agriculture et l'élevage. Les plus anciennes poteries sont trouvées à Cnossos et Phaistos. Culte de la « Grande Mère », déesse de la fertilité.

Période pré palatiale : 2600-2100 av. J.-C. De nouveaux immigrants viennent de l'Est. Les poteries sont plus fines, le travail du cuivre et du bronze se généralise.

Période paléo palatiale : 2100-1650 av. J.-C. La Crète atteint une position prééminente en mer Méditerranée. Elle introduit l'écriture phonétique en Europe à travers deux systèmes contemporains : les hiéroglyphes crétois d'une part, le *linéaire A* d'autre part, un millénaire environ avant l'alphabet grec.

Période néopalatiale : 1700-1450 av. J.-C. Destruction des palais vers -1700 suivie d'une reconstruction, apogée du système palatial. Il y a 4 grands palais mais Knossos est le plus important.

Période postpalatiale : 1450-1200 av. J.-C. La culture minoenne décline rapidement. Chute de

Cnossos. Les Mycéniens envahissent la Crète. Apparition du système d'écriture dit *linéaire B*.

1200-67 av. J.-C. : La Crète vit selon l'organisation sociale dorienne, intégrée à la culture grecque classique.



En 67 av. J.-C. commence pour La Crète l'appartenance à l'Empire romain. Gortyne devient capitale de la Crète et de la province qui comprend la Cyrénaïque.

Un des premiers timbres de Crète autonome, 1900

Puis la Crète fait partie de l'Empire romain d'Orient, dit byzantin.

Ensuite la Crète appartient aux Abbassides, dynastie arabo-musulmane, aux Vénitiens, aux Ottomans, aux Egyptiens.

Enfin en 1913 la Crète est rattachée à la Grèce. La population crétoise composée principalement de Turcs et de Grecs ne changea guère jusqu'en 1922. Après la "Grande Catastrophe", en Asie mineure, en 1922, il fut décidé l'échange de population entre Grecs d'Asie et Turcs (principalement les turco-crétois). La population musulmane de l'île fut ainsi obligée de partir, vidant Héraklion et sa région de près de la moitié de sa population. L'installation des Marcasites, Grecs d'Anatolie, a posé cependant de nombreux problèmes d'intégration — les Crétois de souche acceptant mal l'arrivée de cette population aux mœurs différentes des leurs. Selon les registres de la ville, 17 463 réfugiés d'Asie Mineure ont été enregistrés à Héraklion entre le 12 décembre 1922 et le 31 octobre 1923. À cette importante population s'ajoute celle venue du Pont-Euxin, évaluée pour la municipalité d'Héraklion à 2550 personnes. Pendant ces années, 25 000 musulmans quittent La Crète.

Depuis 1950 : la Crète devient une destination touristique européenne.

L'île de Crète a été le théâtre de nombreux épisodes de la mythologie grecque :

Elle est le lieu où Zeus est né, protégé par sa mère Rhéa, contre l'appétit de son père Cronos qui mangeait les nouveau-nés. Zeus serait né dans une caverne du mont Dicté (ou du mont Ida selon les auteurs). Il y aurait été élevé par des nymphes et des Curètes. Elle est le lieu des amours de Zeus (changé en taureau) et de sa captive Europe, liaison qui donnera naissance à Minos, le roi légendaire de la Crète.

L'épouse de Minos, Pasiphaé, ayant succombé au charme d'un taureau envoyé par Poséidon, elle enfanta le fameux Minotaure. Celui-ci fut enfermé par Minos dans le Labyrinthe, construit par l'architecte Dédale. L'emplacement du Labyrinthe, situé par les auteurs de l'antiquité à Knossos, serait reconnaissable d'après certains archéologues sur le site du palais minoen retrouvé sur ce site ; il a toutefois pu être situé par certains auteurs en d'autres endroits comme la carrière appelée *Labyrinthe* située près de Gortyne.

La ruse et le courage de Thésée et d'Ariane permirent de tuer le Minotaure et de ressortir du Labyrinthe. Enfin, Dédale et son fils Icare cherchent à s'échapper de l'île où la vengeance de Minos les poursuit : pour cela, Dédale construit des ailes en cire. Icare y laissa la vie en volant trop près du soleil.

L'île est peuplée de 680 000 Crétois et a pour capitale HERAKLION. La ville d'Héraklion fut fondée à l'époque archaïque, elle tire son nom du héros grec Héraclès, auquel les Crétois avaient voué un culte en ce lieu.

Le 27 septembre 1669, après vingt-deux ans de siège, probablement le plus long de toute l'Histoire, qui coûtèrent la vie à 30 000 Crétois et 120 000 Turcs, l'amiral vénitien Francesco Morosini se rendit à l'Ottoman Ahmed Koprolu, et la ville passa sous domination ottomane. Jusqu'en 1898, ce fut surtout une place forte (les Ottomans la nommaient *Kandiye*, les Grecs *Megálo Kástro-la grande forteresse*) et son activité économique déclina, au profit de La Canée. Il fallut donc attendre l'indépendance de la Crète sous l'égide de la communauté internationale pour relancer le tout. Actuellement la population d'HERAKLION est de 140 730 Crétois.

L'alcool national est Le rakí ou *tsikoudiá* un alcool de marc de raisin. Le meilleur (et le plus fort) est fabriqué en montagne mais le principal, réservé à la consommation de masse, est produit plus bas.



La ruse et le courage de Thésée et d'Ariane permirent de tuer le Minotaure et de ressortir du Labyrinthe. Enfin, Dédale et son fils Icare cherchent à s'échapper de l'île où la vengeance de Minos les poursuit : pour cela, Dédale construit des ailes en cire. Icare y laissa la vie en volant trop près du soleil.

L'île est peuplée de 680 000 Crétois et a pour capitale HERAKLION. La ville d'Héraklion fut fondée à l'époque archaïque, elle tire son nom du héros grec Héraclès, auquel les Crétois avaient voué un culte en ce lieu.

Le 27 septembre 1669, après vingt-deux ans de siège, probablement le plus long de toute l'Histoire, qui coûtèrent la vie à 30 000 Crétois et 120 000 Turcs, l'amiral vénitien Francesco Morosini se rendit à l'Ottoman Ahmed Koprolu, et la ville passa sous domination ottomane. Jusqu'en 1898, ce fut surtout une place forte (les Ottomans la nommaient *Kandiye*, les Grecs *Megálo Kástro-la grande forteresse*) et son activité économique déclina, au profit de La Canée. Il fallut donc attendre l'indépendance de la Crète sous l'égide de la communauté internationale pour relancer le tout. Actuellement la population d'HERAKLION est de 140 730 Crétois.

L'alcool national est Le rakí ou *tsikoudiá* un alcool de marc de raisin. Le meilleur (et le plus fort) est fabriqué en montagne mais le principal, réservé à la consommation de masse, est produit plus bas.

2^{ème} jour – 3 octobre 2014 : KNOSSOS ET HÉRAKLION 30 km

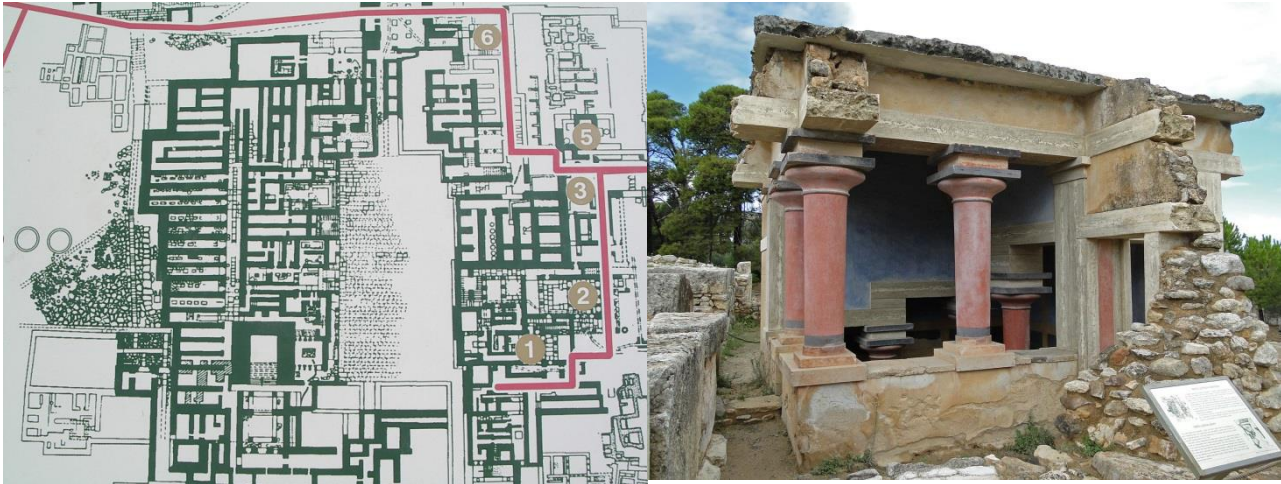
Après le petit déjeuner en buffet, très copieux, nous nous préparons pour un départ de l'hôtel à 9h30. Notre guide, Kristina qui parle très bien français nous accueille au bus et nous prenons la route pour la visite du palais de Knossos, site le plus important de la civilisation minoenne qui sera suivi de la visite de Arolithos, reconstitution d'un village traditionnel crétois.

Nous découvrons que notre hôtel est franchement en pleine campagne avec quelques magasins d'alimentation autour et surtout des agences de location de voitures et des magasins de fourrures ! Les touristes russes en font la fortune car elles sont moins chères qu'au pays et pourtant les peaux viennent de chez eux !

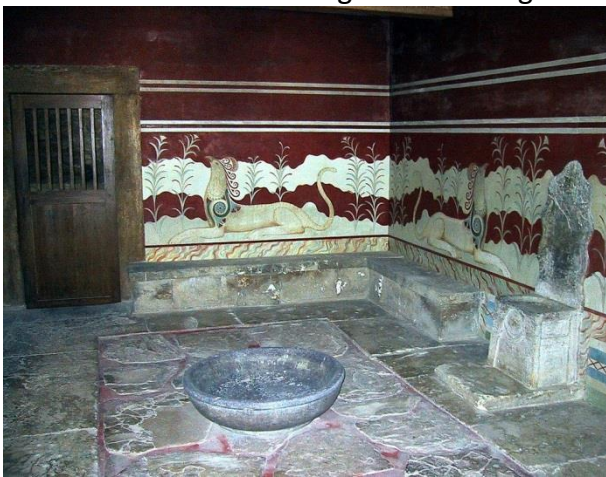
Après avoir quitté notre bus au parking, nous nous mêlons à la foule des touristes de toutes nations (un demi-million de visiteurs par an) pour commencer notre visite.

Le palais de Knossos : Cnossos ou Knossos (en grec ancien Κνωσός / *Knôsos*) est un site archéologique crétois de l'Âge du bronze en Europe, situé à 5 km au sud-est d'Héraklion à l'Ouest du fleuve Kairatos. C'est le plus important des palais minoens et le plus connu des sites crétois depuis sa découverte en 1878. Associé à la légende du palais du roi Minos, le site, occupé depuis 7000 av. J.-C., fut la capitale de la Crète lors de la période minoenne.

Son aspect et sa taille en font un endroit remarquable et incontournable des civilisations de l'Europe archaïque.



Le 16 mars 1900, un archéologue britannique, [Arthur Evans](#), achète l'ensemble du site et entame des fouilles de grande envergure. La fouille et la restauration de Cossos, ainsi que la découverte de la civilisation qu'il a lui-même appelée [minoenne](#), du nom du roi légendaire [Minos](#), sont inséparables de la personne d'Evans. Evans était assisté par [Duncan Mackenzie](#) et par Theodor Fyfe, un architecte de la [British School at Athens](#). Utilisant des paysans locaux comme fouilleurs, Evans a mis au jour en quelques mois une partie importante d'un ensemble qu'il a considéré être le palais de Minos. En réalité, Cossos est un ensemble complexe de plus de 1 000 pièces imbriquées et servait à la fois de centre administratif et religieux, mais aussi de centre de stockage de denrées. Nous parcourons tout cet immense site. On y voit encore les traces de l'immense incendie qui détruisit le Palais. Il est remarquable d'y découvrir que la construction était déjà antisismique avec un mélange de poutres de bois et la pierre.



Un embouteillage existe lors de la visite de la pièce du trône de Minos dont la réplique fait le trône du dirigeant du Conseil de l'Europe à Bruxelles.



Après cette visite, déjà fatigante, il est 12h30 et avec notre bus nous allons vers ce village crétois. AROLITHOS est un village crétois traditionnel très particulier. Il se trouve à 11 kilomètres d'Héraklion, sur l'ancienne route nationale Héraklion – Réthymnon. Bâti sur la pente d'une colline,

dans un paysage sauvage il constitue un ornement sur la carte de la nature crétoise. On pourrait



définir « Arolithos » comme un ensemble touristique représentant un village crétois, avec ses différents ateliers d'artisans, deux maisons traditionnelles, un hôtel de cat. A, un restaurant et une taverne, une cafétéria et un café. La forge traditionnelle est un des ateliers qui mérite beaucoup d'intérêt. Le vieux maréchal-ferrant montre aux visiteurs d'AROLITHOS la manière avec laquelle le métal chauffé à une grande température prend la forme d'une pioche, d'une pince, d'une houe, d'un fer à cheval ou d'un autre outil agricole.



Dans l'exposition de tissages qui occupe le plus grand magasin du village, les visiteurs peuvent voir des anciens métiers à tisser, tissages traditionnels, des broderies et des ouvrages fabriqués avec un crochet lesquelles sont utilisés par les ménagères crétoises pour orner leurs maisons. Dans le même lieu on trouve aussi des céramiques, des bijoux et des bibelots en argent, des meubles en bois sculptés et d'autres objets anciens.

Représentation des demeures crétoises du XIXe siècle, les deux maisons traditionnelles constituent également pour le visiteur une occasion exceptionnelle de s'initier au mode de la vie,



à la fois simple et confortable, des siècles passés, et de connaître les différents objets quotidiens utilisés par les anciennes générations.

Sur la grande place d'AROLITHOS se trouve la petite église du village où on fait la cérémonie des mariages ou des baptêmes qui sont après suivis d'un gala dans le restaurant qui est situé juste à côté de la chapelle.

C'est dans ce restaurant que nous apprenons la coutume crétoise de manger par table de quatre où nous partageons les divers hors d'œuvres et la boisson. Une belle terrasse ombragée nous protège du soleil ardent de Crète.

Après ce repas, nous redescendons et visitons au passage ces vieilles maisons typiques.

L'après-midi, nous nous rendons à Héraklion pour la visite du musée archéologique (Αρχαιολογικό μουσείο), l'un des plus importants de la Grèce, étape nécessaire à la compréhension des sites archéologiques de l'île et qui renferme la déesse aux serpents, l'acrobate et le disque de Phaestos, célèbres statuettes découverts à Knossos.



Reconstruit après le tremblement de terre de 1951, le musée archéologique d'Héraklion abrite la plus importante collection au monde d'objets minoens. Une grande partie des fresques de Knossos y est conservée (une autre partie se trouvant au musée national archéologique d'Athènes). On peut y apercevoir des artefacts, en provenance de toute la Crète, datant de l'époque néolithique à l'époque romaine. Le musée a fonctionné au ralenti durant presque 10 ans en raison d'importants travaux d'entretien, et d'agrandissement. Il a rouvert intégralement ses portes en mai 2014. Le musée comporte 20 salles avec différents thèmes.



Ensuite nous nous promenons dans le vieux Héraklion où les bâtiments modernes côtoient de charmants monuments vénitiens : le vieux fort gardant le port, les arsenaux à arcades, la loggia ducale.

Après cette promenade, nous retournons vers notre hôtel pour les dernières instructions de Katia pour demain et nous restaurer et se reposer de cette 1^{ère} journée crétoise pleine de nouveauté.

3^{ème} jour – 4 octobre 2014 : HÉRAKLION - SANTORIN

bateau + 70 km

Après le petit déjeuner, le départ est fixé pour 8h30.

Transfert au port de Héraklion pour embarquer à bord d'un catamaran rapide HELLENIC SEAWAYS à destination de Santorin, ETD 9h45 avec ETA 11h45 (45€/P, billet groupe) la plus impressionnante des îles des Cyclades.

L'île actuelle de Santorin naît au cours de l'éruption minoenne survenue vers 1600 av. J.-C. qui détruit partiellement l'ancienne île dont elle est un fragment, de même que les îles de Thirassía et Aspronissi.

D'après Hérodote, l'île est habitée par les Phéniciens lorsque le héros Théras fonde la colonie dorienne de Théra, à l'époque archaïque. Par la suite, l'île est occupée par différentes puissances : la

ligue de Délos, l'Égypte ptolémaïque, les Romains, l'Empire byzantin, le duché de Naxos et les Vénitiens de 1204 à 1579, les Turcs jusqu'en 1821 et enfin la Grèce par le traité de Londres de 1840.



En 1956, l'île est touchée par un tremblement de terre qui fait une cinquantaine de victimes et détruit plus de 2 000 habitations.

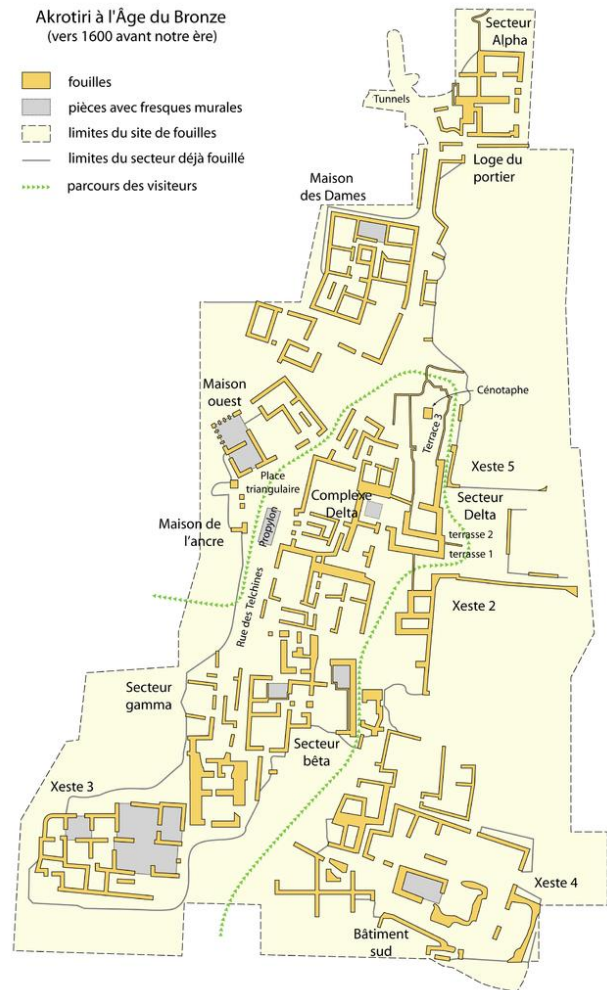
En 1970 sont mises au jour les fresques d'Akrotiri dont les plus connues sont celles dites des "enfants-boxeurs", du "pêcheur" et des "singes bleus", témoins de la civilisation minoenne remontant au II^e millénaire avant notre ère. D'importantes collections de céramiques ont été aussi dégagées du champ de fouilles. Ces œuvres d'art ont été épargnées par l'éruption minoenne et ensevelies sous les cendres volcaniques et la ponce.

A l'arrivée en fin de matinée dans le port de Santorin et route vers Fira (Thyra), la plus grande ville de l'île : c'est la visite du musée archéologique :

Akrotiri (en grec moderne Ακρωτήρι) est un emplacement de fouilles archéologiques au sud de l'île de Santorin (Θήρα / Thira). En 1967, l'archéologue Spyridon Marinatos a découvert une ville appartenant à la civilisation des Cyclades, avec une forte influence minoenne. En plein épanouissement, la ville a été enfouie par une éruption volcanique (*éruption minoenne*, de type plinien) analogue à celle qui enfouit les villes d'Herculanum et de Pompéi. C'est ainsi qu'elle a été conservée pendant plus de 3500 ans. L'excellent état de conservation des bâtiments et de leurs magnifiques fresques permet d'avoir un aperçu de l'histoire sociale, économique et culturelle de l'âge du bronze dans la mer Égée.

Le site des fouilles est nommé d'après le nom moderne du village d'Akrotiri. Cette colline, composée des plus anciennes roches volcaniques de l'île, a une longue histoire.

Durant la domination latine, Akrotiri constituait un des châteaux de Santorin, sous le nom de *La Ponta*. Akrotiri fut donné en fief en 1336 à la famille bolognaise des Gozzadini par le duc Niccolò Sanudo.



Cette origine non-vénitienne leur permet de conserver leurs propriétés après la conquête turque, jusqu'en 1617. Au centre du village se trouve la forteresse du *Goulas* (du turc « *kule* », tour) qui a été détruite en grande partie par le séisme de 1956.

Après la visite du musée, nous montons dans la vieille ville de Thira : des ruelles bien



ombragées qui montent, montent pour atteindre bientôt notre restaurant où le déjeuner est servi sur une terrasse qui domine l'île.

Puis, bien évidemment nous redescendons vers notre bus pour nous rendre au village d'Oia.

La route empruntée pour s'y rendre est taillée à flanc de coteau, impressionnante !

La Visite d'Oia, village réservé aux piétons, à l'architecture traditionnelle des Cyclades et aux maisons troglodytes aux multiples couleurs, offrant un beau panorama sur les îles de la mer Egée. Cette ville respire l'aisance pour les heureux qui ont la chance d'avoir une de ces maisons troglodytes.

La RUE qui le traverse n'est plus bordée de magasins souvenirs mais de bijouterie pour



satisfaire les « nouveaux crétois » ! J'ai fait une pause sur la place de la cathédrale et plus de la moitié des touristes étaient des Asiatiques ! Même les nouveaux mariés avaient choisi cette île pour la célébration de leur mariage. Cette visite était un bonheur sous ce soleil très fort encore.

Nous quittons ce village, Oia, par la route côtière du nord de l'île pour atteindre Pyrgos, le village le plus élevé de l'île qui conserve des chapelles byzantines. Bâti à flanc de coteau sur une éminence au pied du mont Profitis Ilias, il offre un des plus beaux panoramas de l'île car il englobe tous les villages de Santorin et toutes les îles de la Caldera (le Chaudron qui est le cratère du volcan). Tout Santorin se trouve en face de vous.

En plus de cette superbe et inoubliable vue, c'est aussi un tranquille et ravissant village. Pyrgos est un petit joyau médiéval adossé à une colline. De là, les anciens pouvaient surveiller Santorin d'un bout à l'autre, de Akrotiri à Oia. Les maisons de maître et les maisons plus simples de paysans se mélangent dans un beau tableau harmonique. Les églises (48) et chapelles sont ici presque aussi nombreuses que les habitants (732 en 2001). C'est comme si les habitants de l'île les avaient construits pour apaiser les colères du volcan.

Après ce village, nous avons une immense surprise pour gagner notre nouveau logement à l'Hôtel NIKOLAS 3*** à Karterados. En effet, le bus nous dépose à 500 mètres de l'hôtel. Là une camionnette prend nos bagages et deux voyageurs. Les autres se rendent à pied par des rues si étroites que les bus ne peuvent accéder. Chacun ayant sa chambre, le rendez-vous pour le diner est à 19h30. Deuxième surprise, l'hôtel n'a pas de restaurant et il faut remonter au point de décharge du bus où se trouve le restaurant, une Pizzeria ! Et après le diner, redescende vers l'hôtel. Heureusement, une voiture assurera le transport aller/retour pour les mal-marchants que sont Christa, Christiane et moi-même. Les autres assument, mais quand même !

Bonne nuit

4^{ème} jour – 5 octobre 2014 SANTORIN - LES ÎLOTS VOLCANIQUES – HÉRAKLION 20

km

Encore une surprise, mais heureuse, l'hôtel nous sert le petit déjeuner à côté de la piscine.

Vers 9h00, les bagages sont embarqués dans la camionnette et les mal-marchants dans le minibus, les autres à pied gagnent l'arrêt du bus, là-haut. Le départ se fait à 9h30.

Transfert au port d'Athinios et départ pour une promenade en bateau dans la baie de Santorin à la découverte des îlots volcaniques de Kameni et des sources chaudes.

Notre embarquement se fait avec le 2^{ème} groupe de français de La Cordée, des gens de la région

orléanaise que nous côtoyons dans nos visites mais qui ont leur bus, leur hôtel à Héraklion, et qui feront cette journée avec nous ! Comme vous pouvez le voir c'est un bateau d'immigrés en Crète.

Nous dirigeons vers la 1^{ère} île : Nea Karmeni où un volcan fume en permanence. Là, les courageux font l'ascension par un chemin de 900 mètres pour voir les fumerolles et un magnifique panorama. Une petite heure et ils en viennent à bout.



Le bateau continue sa croisière vers la 2^{ème} île : Palaia Karmeni où toujours quelques courageux du groupe prennent un bain dans les eaux chaudes sulfureuses qui sortent du volcan dans la mer.



Enfin le bateau, vers 12h30, met le cap sur l'île Thirasia où nous nous rendons chez Captain John pour notre typique déjeuner crétois. Il n'y aura pas de courageux pour faire l'ascension au village et après une petite promenade sur les quais nous réembarquons sur notre voilier à moteur pour regagner le port de d'Athinios où nous reprendrons le catamaran d'Hellenic Seaways pour regagner la Crète au port d'Héraklion vers 20h00 !

Transfert à notre hôtel où nous retrouvons notre chambre et nos bagages et le buffet.

5^{ème} jour JOURNEE DE DETENTE A VOTRE DISPOSITION

Petit déjeuner. Départ à 9h00

Une excursion dans l'Est de la Crète nous a été proposée pour remplir cette journée de détente. Nous étions 25 à cette excursion, 3 sont restés à l'hôtel !

10h00 – Monastère Saint Georges sur le bord de notre route



10h30 – Néapolis pour la visite de Vassilakis Estate, une raffinerie d'huile d'olive. Lors de la visite, l'usine est à l'arrêt car la récolte des olives ne se fait qu'en novembre. Ici en Crète, les olives

sont petites. Nous visitons les différentes phases de la fabrication de cette huile qui a reçu un label mondial aux expositions. Il faut 4kg d'olives pour fabriquer 1 litre d'huile dont la meilleure a une acidité < 0,20 % ! Il en fabrique environ 1 650 M³ qu'il exporte dans le monde. Il faut bien que les 30 millions d'oliviers cités plus haut servent à autre chose que de la décoration des flancs des innombrables montagnes de Crète. Il compte bientôt en assurer les exportations vers la France !

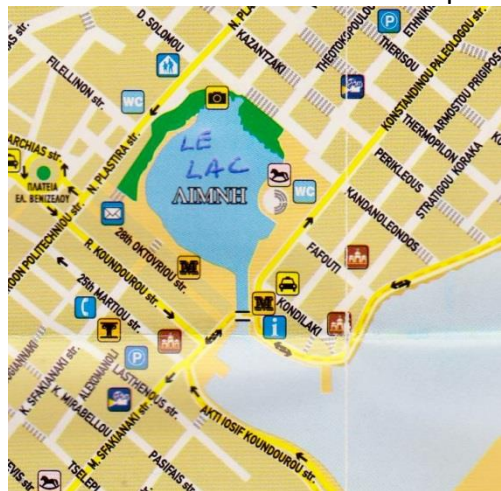


Bien entendu, la visite se termine par ce passage obligé dans le magasin où nous retrouvons l'huile d'olive mais aussi tous les dérivés de l'olive.

13h00 – Visite du monastère de Kyste. Hélas la chapelle est fermée le lundi et nous dirigeons vers le lac d'eau douce que nous pensons être en pleine nature pour y déguster le « Lunch Basket »

préparé à l'hôtel ce matin. L'inventaire de ce Basket donne ceci : 2 sandwiches avec un peu de jambon et fromage et une trace de beurre ou margarine avec une pomme et une orange plus une ½ bouteille d'eau plate !

13h30 – le bus nous débarque sur le bord du lac d'eau douce en « I » qui est au milieu d'Agios



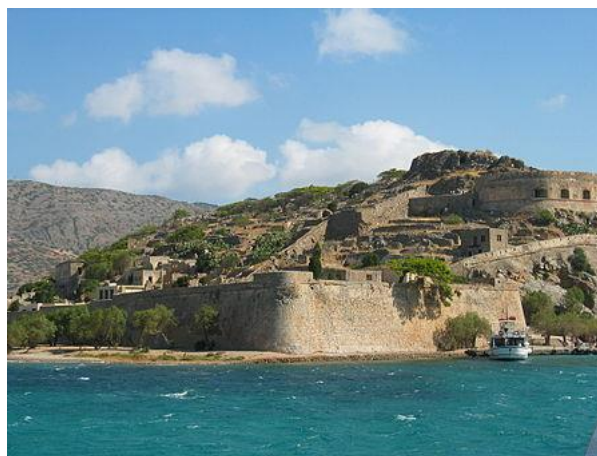
Nikolaos (le Saint Tropez de Crète) pour notre pique-nique autour du lac ! C'est une immense triste surprise car pour nous rendre sur les bancs du pique-nique nous longeons des restaurants très alléchants où chacun rêve d'y prendre un déjeuner, mais non. Ce sera le pique-nique ! ce déjeuner est expédié rapidement et chacun va faire du lèche vitrine dans les rues adjacentes dans l'attente du rendez-vous de 15h00 !

15h00 – nous voilà repartis vers Elounda, port de pêche et l'île aux lépreux. Ce coin est le Ramatuelle de Crète car il est fréquenté par les Emirs du Moyen Orient et leur suite qui troublent trop souvent et pas assez souvent car cela relance l'activité commerciale du coin. Il est vrai que des gisements de pétrole ont été localisés entre la Crète et la Lybie en

« offshore », des développements pour l'industrie de l'offshore.

Spinalonga (Σπιναλόγκα) est un îlot forteresse à l'entrée ouest du golfe de Mirabello face à la ville d'Elounda. L'île est également appelée **Kalydon**, tandis que la presqu'île est appelée presqu'île de Kolokitha.

Les Vénitiens construisirent en 1579, sur les ruines d'une acropole antique, une puissante forteresse destinée à protéger le port d'Elounda. Les hauts murs et les deux bastions circulaires, sur dessus de la colline, permettaient à l'artillerie de commander l'entrée du port d'Elounda.



La léproserie, l'une des dernières en Europe, trouvait dans le fort vénitien, restauré par les lépreux qui y vécurent de 1903 à 1957. Il y en eut jusqu'à 300 à 400 vivant en communauté, avec les corps de métiers qu'on trouve dans n'importe quel village grec, du coiffeur au pope. Le dernier habitant, un prêtre, y aurait vécu jusqu'en 1962.



Sur la plage de galet, l'eau de mer est si claire que certains se laissèrent tenter par un bain de pieds qui failli prendre l'allure d'un vrai bain de mer tant les galets étant si ronds que sous le poids de la visiteuse ils roulèrent entraînant la visiteuse dans une voltige qui s'acheva heureusement sur les bords de



l'eau.

L'heure tourne et nous nous en retournons vers notre hôtel pour y arriver vers 18h00. Belle journée ensoleillée mis à part le pique-nique !

6^{ème} jour – 7 octobre 2014 : LA CANÉE – RETHYMNON

280 km

Petit déjeuner. Le départ est fixé à 8h30 par la route du littoral en direction de La Canée. Notre 1^{ère} étape est Réthymnon

Réthymnon (Ρέθυμνο / Réthymno) est une ville de 32 694 habitants (2001). La cité fut bâtie



pendant l'Antiquité, sans pour autant être un grand centre. Cependant, elle était assez puissante pour frapper sa propre monnaie. Une de ces pièces est aujourd'hui représentée sur les armoiries de la ville. C'est probablement la ville de Crète qui a le mieux conservé son caractère ancien avec beaucoup de vestiges vénitiens et turcs.

Réthymnon s'est développée à nouveau quand les Vénitiens, alors maîtres de l'île, cherchèrent



à établir un centre commercial intermédiaire entre Héraklion et La Canée. La vieille ville d'aujourd'hui date quasiment entièrement de l'époque vénitienne. Nous faisons une promenade à travers cette ville en passant devant des monuments vénitiens et la fontaine qui alimentait la ville en eau potable.

Aujourd'hui la ville tire ses principaux revenus du tourisme. Elle est également le site de la faculté de philosophie de l'Université de Crète.

Il nous faut reprendre la route pour La Canée. En cours de route, nous apercevons les Montagnes Blanches, avec le point culminant de l'île à 2456 mètres. Ces montagnes sont recouvertes de neige en hiver.

A La Canée, le bus nous dépose près du pavillon du marché central. Ce pavillon est inspiré de celui de Marseille. Pour nous rendre à notre restaurant, nous traversons ce marché riche de couleurs et de senteurs. Puis nous nous promenons



à travers la vieille ville avec ses nombreux édifices vénitiens pour atteindre notre restaurant sur les quais du vieux port. C'est la seconde ville de l'île, avec environ 55 000 habitants qui fut un temps la

capitale de l'île (1898/1971).

Au restaurant, il y a un petit moment de panique quand Hélène s'aperçoit que nous avons égaré pendant la promenade, René et Monique. Après une chasse bien organisée, René et Monique sont retrouvés et le déjeuner, excellent, peut commencer et se terminer dans une très bonne ambiance.

La Canée et la Crète faisait partie de l'Empire Ottoman depuis longtemps. Les églises étaient transformées en mosquées. En 1821, alors que la Grèce se soulève contre l'Empire ottoman, beaucoup de chrétiens sont massacrés, y compris l'évêque de Kissamos, pendu à un arbre. Actuellement, la région de La Canée abrite une base de l'OTAN en Méditerranée.

La chanteuse Nana Mouskouri est née le 13 octobre 1934 à La Canée.

Après le restaurant, nous retraversons la vieille ville pour retrouver notre bus. Notre visite continue avec le monastère d'Aghia Triada (Sainte Trinité).

Aghia Triada est un site archéologique minoen au-dessus de la Plaine de la Messara qu'il domine à l'ouest tandis que Phaistos, distant de 4 km, la domine à l'est, en Crète centrale. Le complexe n'était pas un palais à proprement parler, mais plutôt une ville voire une villa royale dont le nom est tiré d'un des deux édifices religieux localisés à proximité, Aghia Triada ou *Sainte-Trinité*.

Le Monastère d'Agia Triada (Sainte Trinité) fut construit au dix-septième siècle par deux frères



de la famille Vénitienne Zangaroli. Ces deux frères étaient des moines qui s'étaient convertis à la foi Orthodoxe. Il fut construit par-dessus une église pré-existante. L'église elle-même est d'architecture Byzantine cruciforme avec trois dômes.

L'église est un très bon exemple de la lourde décoration due à l'influence du style occidental pour la décoration extérieure des églises Byzantines. La façade de l'église comporte des colonnes doubles de style Ionien et Corinthien et une inscription. Un grand clocher fut



ajouté plus tard, en 1864. Le domaine très vaste de ce monastère permet la culture des oliviers pour fabriquer son huile d'olive (nous recevons en cadeau une bouteille de cette huile d'olive biologique de la production, très réputée, du monastère) ainsi que la culture de la vigne qui produit un vin agréable. La visite des caves du monastère parle d'elle-même. La surprise vient en pénétrant dans la cour de l'église d'un nombre immense de chats, tous très jeunes, qui vous accueillent !

La visite est finie et notre bus nous conduit vers le tombeau d'Elefthérios Vénizelos (beau panorama sur la ville La Canée).

Elefthérios Kyriákou Venizélos (Ελευθέριος Κυριάκου Βενιζέλος), né le 23 août 1864 à Mourniés, en Crète, et décédé le 18 mars 1936 à Paris, en France, un homme politique grec, considéré, dès 1921, comme le « fondateur de la Grèce moderne », originaire de Mournies près de La Canée, est un des meneurs du soulèvement contre les Ottomans. Il deviendra par la suite premier ministre de Grèce. Durant sa vie politique, 11 fois il sera la cible d'attentats. Sa tombe est au sommet

d'une colline surplombant La Canée. En 1898, pendant les derniers pas vers l'indépendance et de l'union avec la Grèce (Enosis en grec), les grandes puissances font de La Canée la capitale d'un État



crétois semi-autonome, avec le Prince Georges de Grèce à sa tête. Le quartier de Hallepa possède plusieurs ambassades et consulats néoclassiques datant de cette période. La capitale de l'île deviendra Héraklion en 1971. Il mourra en exil à Paris d'une infection pulmonaire.

Cette dernière visite sera la dernière de la journée et nous reprenons la route pour rejoindre notre hôtel vers 20h30 – 3 heures de route !

7^{ème} jour 8 octobre 2014 : PLATEAU DE LASSITHI 150 km

Petit déjeuner. Départ à 9h00 pour le plateau de

Lassithi. Situé à plus de 800m d'altitude, sur le versant ouest du mont Dicté, le plateau fertile de Lassithi nous impressionne par son fabuleux panorama et ses nombreuses éoliennes. Le **plateau du Lassithi** (en grec : Οροπέδιο Λασιθίου) ou **Lasithí** (Λασιθί), est un large (environ 25 km²) plateau de Crète orientale, surtout connu des touristes comme « la vallée aux 10 000 moulins » qui n'existent plus qu'à l'entrée des restaurants et encore en mauvais état.



Il constitue un dème (municipalité) de la périphérie de Crète, pour une superficie de 130 km² et une population de 3 067 habitants (2001).

Au XIII^e siècle, quand les Vénitiens, nouveaux maîtres de l'île, imposèrent leur domination, ils se heurtèrent à la résistance des habitants au point de décider en 1263 de vider le plateau de sa population, déracinant les arbres et arrachant les cultures. Déserté par force, le plateau se transforma en une cuvette marécageuse (il est parcouru par une rivière qui a besoin d'être curée pour éviter l'inondation). Mais les Vénitiens regrettèrent bientôt leur décision, devant faire face à des pénuries alimentaires. La haute plaine fertile fut donc à nouveau cultivée, et les ingénieurs vénitiens mirent au point les éoliennes pompant l'eau pour irriguer les champs. Le système a donc 650 ans d'âge!

Nous visitons la **Grotte de Psychro, Grotte ou antre du Dikté**. Située dans le nome de Lassithi, à 1025 mètres d'altitude, elle est considérée comme le lieu de naissance de Zeus. Selon Hésiode, Rhéa mit au monde Zeus dans une caverne du mont Égée, près de Lyttos pour le protéger contre son père Chronos. Lors de fouilles à la fin du XIX^e siècle, le site fut identifié comme celui décrit par Hésiode.



La grotte est composée de deux parties, la première glissant vers la seconde, plus profonde. La grotte commença sans doute à être fréquentée au Minoen moyen. Les poteries retrouvées dans la partie haute confirment cette hypothèse, et l'absence de poterie de Kamarès dans la partie basse laisse penser que la partie basse ne fut accessible que bien plus tard. La grotte de Psychro connut son apogée au minoen récent et cessa d'être fréquentée à la période géométrique.

Comme à Satorin, seuls quelques courageux entreprennent la montée très dure vers la grotte, tandis que les autres visitent les magasins à souvenirs et dégustent un jus d'orange pressée sous vos yeux. Bien évidemment c'est la foule ! Puis tous les touristes s'engouffrent dans leur transport pour se rendre au parc écologique.

La visite du parc écologique de Lasinthos, seul village traditionnel de tourisme écologique de Crète. Le parc est situé dans un environnement paisible et verdoyant au pied de la chaîne de montagnes Dikti en Crète et l'observation des oiseaux est une activité importante avec de nombreux aigles et les faucons. Le parc produit aussi organiquement ses herbes propre fromage, miel, vin et secs avec de la céramique et l'ensemble de ces processus peut être observé. Le temps est idéal et c'est le bon moment pour la photo de groupe.



Maintenant nous pouvons passer à table au restaurant du Parc. Hélas, encore monter, c'est une habitude en Crète.

Retour par la route qui traverse les villages d'Avdou, Potamies, et Agarathos, où l'on visite un petit monastère orthodoxe plein de charme.

Ce monastère d'Agarathos existait avant 1504 et est un des plus vieux de Crète. Cependant le moine Nifou Notaras est considéré comme le fondateur du monastère moderne. Détruite en 1893, l'église fut reconstruite rapidement en 1894.

Durant la domination vénitienne, c'était un des plus riches avec la plupart des moines d'origine Péloponnèse. Il joua un rôle important pendant le mouvement révolutionnaire contre les Turques. Le dernier patriarche d'Alexandrie, Meletius Pigas, a été dans ce monastère. Bien évidemment, nous avons été accueillis par de nombreux jeunes chats !



Dernière étape au village de Thrapsano réputé pour sa production traditionnelle de poterie et céramique. La visite de l'atelier d'un artisan céramique nous fait découvrir la richesse et la beauté de cet artisanat vieux de plus de 4000 ans et la facilité avec laquelle il réalise devant nous un pot. Il invite Michel à prendre sa place pour la même réalisation. Hélas Michel n'a pas la pratique de cet art et il ne peut réaliser qu'un petit pot qui ressemble en miniature à la tour de Pise.

De retour à l'hôtel, Hélène, notre charmante organisatrice nous convie à un apéritif sur la terrasse de l'hôtel à 19h30. Confortablement installés, la plupart des convives dégustent l'apéritif national de Crète/Grèce : un OUZOU. Même Olivia qui ne boit pas d'alcool l'a dégusté, ce qui ne lui a pas réussi car l'effet de l'alcool a été immédiat. Le dîner a été animé !

8^{ème} jour 9 octobre 2014 HÉRAKLION - VOYAGE RETOUR

Petit déjeuner avant 10h30.

Aujourd'hui, il n'y a rien au programme car nous devons être transférés à l'aéroport d'Héraklion ou Aéroport **Elefthérios Venizélos** en partant de l'hôtel à 17h30 !

Que faire de cette matinée ? On traîne !

Après le déjeuner au restaurant de l'hôtel, que faire de cette après-midi ? On traîne !

Après un café, la sieste, une promenade, ... l'heure du départ arrive et c'est le transfert à l'aéroport d'Héraklion. Assistance aux formalités d'enregistrement et passage en salle d'attente, une bonne heure.

Notre voyage retour se fait également sur Transavia avec un vol TO 3503 ETD 19h55 et ETA 22h30. L'avion est à l'heure. Mais il nous faut acheter le dîner dans l'avion.

Arrivé à Orly Sud, l'avion (low cost) va se garer au fond du parking d'avions et un bus nous emmène enfin à l'aérogare d'Orly. Attente des bagages ! Enfin nous sortons de l'aérogare 1 heure plus tard pour retrouver les taxis commandés au départ.

12. BERNARD PIVOT - EXTRAIT DE SON LIVRE: LES MOTS DE MA VIE !

Vieillir, c'est chiant. J'aurais pu dire : vieillir, c'est désolant, c'est insupportable, c'est douloureux, c'est horrible, c'est déprimant, c'est mortel. Mais j'ai préféré « chiant » parce que c'est un adjectif vigoureux qui ne fait pas triste.

Vieillir, c'est chiant parce qu'on ne sait pas quand ça a commencé et l'on sait encore moins quand ça finira.

Non, ce n'est pas vrai qu'on vieillit dès notre naissance. On a été longtemps si frais, si jeune, si appétissant. On était bien dans sa peau. On se sentait conquérant. Invulnérable. La vie devant soi. Même à cinquante ans, c'était encore très bien. Même à soixante. Si, si, je vous assure, j'étais encore plein de muscles, de projets, de désirs, de flamme.

Je le suis toujours, mais voilà, entre-temps j'ai vu le regard des jeunes, des hommes et des femmes dans la force de l'âge qu'ils ne me considéraient plus comme un des leurs, même apparenté, même à la marge. J'ai lu dans leurs yeux qu'ils n'auraient plus jamais d'indulgence à mon égard. Qu'ils seraient polis, déférents, louangeurs, mais impitoyables.

Sans m'en rendre compte, j'étais entré dans l'apartheid de l'âge. Le plus terrible est venu des dédicaces des écrivains, surtout des débutants. Avec respect, En hommage respectueux, Avec mes sentiments très respectueux. Les salauds! Ils croyaient probablement me faire plaisir en décapuchonnant leur stylo plein de respect? Les cons! Et du « cher Monsieur Pivot » long et solennel comme une citation à l'ordre des Arts et Lettres qui vous fiche dix ans de plus !

Un jour, dans le métro, c'était la première fois, une jeune fille s'est levée pour me donner sa place. J'ai failli la gifler. Puis la priant de se rasseoir, je lui ai demandé si je faisais vraiment vieux, si je lui étais apparu fatigué.

Non, non, pas du tout, a-t-elle répondu, embarrassée. J'ai pensé que...

Moi aussitôt : «Vous pensiez que...?»

Je pensais, je ne sais pas, je ne sais plus, que ça vous ferait plaisir de vous asseoir.

Parce que j'ai les cheveux blancs?

Non, ce n'est pas ça, je vous ai vu debout et comme vous êtes plus âgé que moi, ça été un réflexe, je me suis levée...

Je parais beaucoup plus âgé que vous?

Non, oui, enfin un peu, mais ce n'est pas une question d'âge...

Une question de quoi, alors?

Je ne sais pas, une question de politesse, enfin je crois...»

J'ai arrêté de la taquiner, je l'ai remerciée de son geste généreux et l'ai accompagnée à la station où elle descendait pour lui offrir un verre.

Lutter contre le vieillissement c'est, dans la mesure du possible, ne renoncer à rien. Ni au travail, ni aux voyages, ni aux spectacles, ni aux livres, ni à la gourmandise, ni à l'amour, ni au rêve.

Rêver, c'est se souvenir tant qu'à faire, des heures exquises. C'est penser aux jolis rendez-vous qui nous attendent.

C'est laisser son esprit vagabonder entre le désir et l'utopie.

La musique est un puissant excitant du rêve. La musique est une drogue douce. J'aimerais mourir, rêveur, dans un fauteuil en écoutant soit l'adagio du Concerto no 23 en la majeur de Mozart, soit, du même, l'andante de son Concerto no 21 en ut majeur, musiques au bout desquelles se révéleront à mes yeux pas même étonnés les paysages sublimes de l'au-delà.

Mais Mozart et moi ne sommes pas pressés. Nous allons prendre notre temps. Avec l'âge le temps passe, soit trop vite, soit trop lentement. Nous ignorons à combien se monte encore notre capital. En années? En mois? En jours? Non, il ne faut pas considérer le temps qui nous reste comme un capital. Mais comme un usufruit dont, tant que nous en sommes capables, il faut jouir sans modération. Après nous, le déluge? Non, Mozart.

Voilà, ceci est bien écrit, mais cela est le lot de tous, nous vieillissons !... Bien ou mal, mais le poids des ans donne de son joug au quotidien !

13. LE SUDOKU

PELICAN n° 70

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

PELICAN n° 69

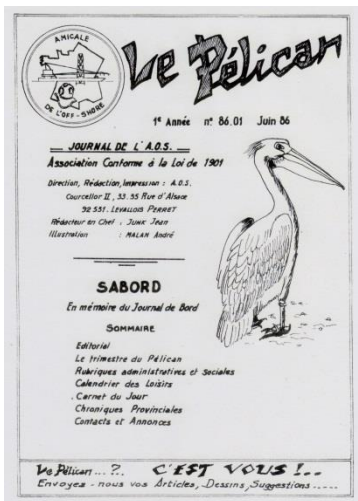
6	9	3	8	1	2	7	4	5
7	8	4	5	9	3	2	6	1
2	5	1	6	7	4	8	3	9
1	4	5	3	6	7	9	2	8
9	3	2	4	8	1	5	7	6
8	6	7	2	5	9	3	1	4
5	2	6	7	4	8	1	9	3
3	1	8	9	2	6	4	5	7
4	7	9	1	3	5	6	8	2

14. THE BIRDS



15. 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 Pétrolier¹⁴ 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 !

¹⁴ 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