

**le  
lion  
est  
mort  
ce  
soir**

# **T O P O-vécue**

*l'histoire,  
la profession,  
l'aventure sur le terrain*

**Robert  
Chevalier**

Les missions de reconnaissance effectuées dans certains pays réservent parfois bien des mésaventures.

À ce propos, voici quelques anecdotes concernant une de mes premières expériences vécues au Maroc.

Ce pays, cher à mon cœur, pour y avoir ensuite beaucoup travaillé et lié de solides amitiés, est pourtant bien plus facile que d'autres grâce à ses bonnes infrastructures et combien agréable pour les Français, puisque la plupart des habitants y parlent notre langue.

Mais toutes ces affirmations sont un peu moins évidentes dès lors que l'on s'éloigne des grands centres et des grands axes, notamment lorsqu'on s'aventure dans les régions du Sud, aux confins du Sahara.

Dans les années 70, ma société avait été consultée par l'ONE (équivalent d'EDF) pour des études topographiques de projet de 2 lignes à haute tension dans l'Anti-Atlas. La première partait en gros de la région de TAROU DANNT pour descendre plein Sud entre Akka et Tata, afin d'alimenter en énergie une mine d'extraction de minerai de cuivre située en pleine nature. L'autre projet se déroulait entre KASBA-TADLA et un point dont j'ai oublié le nom, à 50 km environ au sud de cette bourgade.

Malgré la bonne connaissance que j'avais de ce pays, il n'était pas question de répondre à cet appel d'offres sans aller faire un tour sur place, pour entre autres apprécier les difficultés topographiques et les problèmes de logistique.

Je demande donc à la société Marocaine avec laquelle nous étions associés, selon la réglementation locale, de me réserver un véhicule 4 x 4 et, présentant les difficultés d'accès, de me procurer un avion pour effectuer un survol du tracé, sans oublier de me fournir un accompagnateur parlant les dialectes locaux.

Ce cas de figure était plutôt idéal, car sans correspondant local, il aurait fallu tout improviser sur place, ce qui sera souvent le cas en d'autres lieux.

Me voici donc, débarquant à l'aéroport d'Agadir, accueilli par deux Marocains, l'un parlant français et arabe, mais ne connaissant pas grand-chose

du pays en dehors de Casablanca où il résidait, l'autre, homme de chantier, parlant uniquement arabe et berbère.

Ceci s'avéra bien utile, car le dossier d'appel d'offres ne comportait qu'un mauvais tirage ozalid d'une vieille carte au 1/200 000, et le meilleur moyen de se diriger sur place restait l'interrogation des autochtones, tous berbères dans cette région.

Cette interrogation se ferait donc à travers une double traduction par personnes interposées de français en arabe, puis d'arabe en berbère.

Nous prenons aussitôt contact avec le loueur d'avion, qui en était en fait un aéro-club, solution la plus économique et qui se trouvait avoir un appareil et un pilote disponibles de suite.

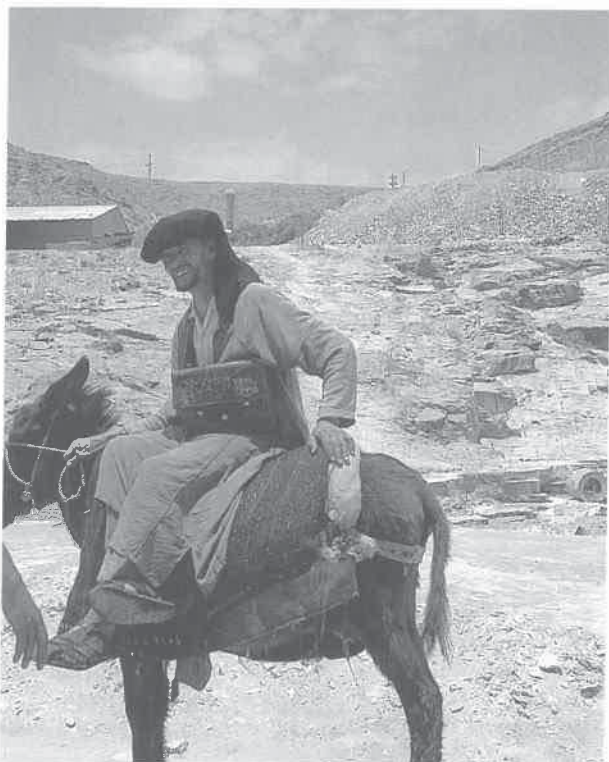
Il fallait donc commencer par la reconnaissance aérienne, ce qui n'est pas toujours la meilleure solution, car dans des régions aussi désertiques, l'examen préalable du terrain depuis le sol permet d'identifier des points de repères qui s'avèrent précieux lors du survol aérien. Mais, tout ceci est discutable...

Le tracé de principe de ce premier projet étant assez rectiligne, je me dis qu'on naviguera aux instruments en suivant l'itinéraire de la ligne.

L'avion était un monomoteur CESSNA à aile haute, solution idéale pour permettre un examen correct du paysage survolé.

Je ne m'inquiétais pas de la puissance du moteur, étant peu informé des différentes versions de cet appareil.





Je pars donc avec le pilote, la carte sur les genoux, les jumelles autour du cou, laissant au sol mes deux compagnons pour cette phase du travail, afin de ne pas alourdir l'appareil.

Au début, pas de problèmes, nous survolons une zone relativement plate, couverte d'arganiers, ces arbres typiques de la région qu'affectionnent tellement les chèvres qu'on les voit par grappes dans les branches, broutant le feuillage et les fruits, contribuant ainsi à la déforestation du paysage.

Le repérage est aisé, mais devant nous se présentent les premiers contreforts de l'Anti-Atlas, d'une altitude modérée, mais qui s'élèvent rapidement aux environs de 2000 mètres.

Première déconvenue, partant du niveau de la mer, l'avion manque de puissance et ne peut prendre de l'altitude en suivant le cap fixé.

Seule solution, tourner en spirale jusqu'à ce que nous atteignons une hauteur convenable pour survoler la zone montagneuse.

Malheureusement, au cours de cette ascension, nous dérivons insensiblement et quand nous reprenons le cap, je suis incapable de me repérer par rapport au sol. Peut-être sommes-nous à plusieurs kilomètres du tracé, mais par rapport à ce moutonnement de sommets, c'est impossible à dire. N'ayant pas le choix, nous continuons sur les indications du compas et je me console en pensant que de toute façon le terrain est assez homogène et que ça ne change pas grand-chose...

Le lendemain, il faut vérifier tout ça par la route, je veux dire par les pistes (quand il y en a!) ce qui est indispensable pour s'assurer de la qualité des accès et relativiser le phénomène d'écrasement du relief vu d'en haut.

Deuxième déconvenue, le 4 x 4 que j'avais demandé se trouve être une Renault 4! Peut-être une erreur d'interprétation au téléphone : 4 x 4..., R4...?

De toute façon, il faut faire avec, ce qui n'est pas catastrophique, car en terrain sec et caillouteux, ce petit véhicule dont on ne fera jamais assez l'éloge, s'avère être surprenant d'efficacité. Malgré tout le bien que j'ai pu dire dans cette revue au sujet des véhicules tout terrain, il se confirme qu'une voiture

très légère, avec une garde au sol acceptable peut réaliser bien des prouesses.

Je passerai sur les détails de cette reconnaissance, avec tous les problèmes de logistique habituels, au niveau de l'hébergement, de la restauration et de la boisson (attention aux intestins, les miens s'en souviennent!) et les problèmes de repérage et d'orientation par rapport au paysage uniforme.

La tactique de l'interrogation des indigènes à travers un double interprétariat se révèle efficace, pour trouver un douar vaguement mentionné sur ce qui sert de carte et pour déboucher enfin sur cette mine de cuivre, digne du Texas, point final du tracé et de cette première partie de la mission, dont la narration n'est qu'un préambule pour situer le contexte local.

Nous nous rendons vers le deuxième projet, 400 kilomètres plus à l'est et au vu de la carte, moins accidenté. Je renonce donc au survol aérien et décide de faire la reconnaissance uniquement avec la R4.

Je n'en citerai qu'un épisode, pour montrer que certaines situations peuvent parfois faire passer de l'angoisse à la franche rigolade.

D'après les indications de la carte, je repère une amorce de piste censée nous amener aux abords du tracé à reconnaître. Nous nous y engageons, malgré des conditions de roulage assez médiocres (là, je pense qu'un 4 x 4 aurait vraiment été utile), mais plus nous avançons, plus la pente est raide et plus la piste est encombrée de grosses pierres.

Il s'avère que ce que j'avais pris pour une piste est en réalité le lit d'un oued asséché!

Nous ne pouvons plus faire demi-tour, cahin-caha, notre petite auto chemine péniblement, le moteur commence à chauffer et par malchance, nous crevons un pneu. On arrive à se garer sur une zone moins accidentée pour changer la roue, mais la série noire continue : deuxième crevaison!





Malheureusement, les loueurs de voitures prévoient rarement deux roues de secours...

Nous voici donc plantés là. Que faire?

Tous ces avatars ont pris beaucoup de temps, la nuit approche. Dans l'impossibilité de continuer ainsi, j'envisage la solution de coucher là, dans la voiture ou par terre dans les grandes herbes (c'était au mois de juin, il faisait chaud), en me disant que demain, il fera jour! Petite angoisse quand même...

Mais mes deux compagnons s'engagent alors dans une discussion extrêmement animée, en arabe, à laquelle je ne comprends rien, mais ils me semblent très excités!

Le marocain francophone me dit alors qu'en aucun cas, ils ne coucheront là, car il y a des « lions » dans la région... Je m'esclaffe, car pour moi, depuis Tartarin de Tarascon, il y a belle lurette que les lions ont disparu du Maghreb...

Devant leur véhémence et pour ne pas les contrarier, je fais semblant d'y croire. Dans ces conditions, il faut continuer notre chemin avec ce pneu crevé, ce qui signifie qu'il sera sacrifié.

Nous repartons presque à la vitesse d'un piéton pour limiter les dégâts. Heureusement, le terrain s'aplanit, dans la lueur des phares, on distingue une vague piste pas trop chaotique.

Navigation au pifomètre, sans trop savoir où l'on va arriver, la carte ne sert plus à rien et de toute façon, il fait bien trop noir pour pouvoir se repérer.

Après deux bonnes heures de trajet et de tâtonnements, seulement guidés par quelques lumières dans la vallée, nous débouchons enfin sur une route goudronnée qui nous permet de rallier KHENIFRA, toujours à très petite vitesse et avec un pneu réduit en lambeaux.

La chance nous sourit. Un garagiste possède un unique pneu (d'occasion) de la bonne dimension et malgré l'heure tardive, accepte de nous l'installer (un bon bakchich l'a beaucoup aidé!) sur la jante qui heureusement n'a pas trop souffert.

Pendant cette opération, nous partons à la recherche d'un gîte, mais le seul hôtel rencontré est un bouge infâme et peu ragoûtant où même mes amis marocains refusent de coucher, ce qui m'arrange bien.

Nouveau dilemme, nous n'avons plus d'autre solution, malgré l'heure de plus en plus tardive, que de reprendre la route pour BENI-MELLAL à 150 kilomètres de là, où je sais qu'il y a un hôtel confortable.

C'est la fin, tout au moins pour ce jour-là, de nos mésaventures, car le lendemain le pneu de remplacement éclatait, mais heureusement à l'entrée de MARRAKECH, où ça posait moins de problèmes.

## Épilogue

J'étais resté très intrigué par cette « histoire de lions » et à chaque fois que je la racontais, ce n'était qu'éclats de rire.

Jusqu'au jour où, déjeunant à RABAT, avec notre associé marocain, je lui narre cette anecdote vécue en compagnie de ses propres employés. Mais il ne rit pas du tout et m'affirme presque sur un ton de reproche, devant tant d'ignorance : « Vous ne savez donc pas que ce que les gens d'ici appellent des « lions », sont en réalité des pumas! ».

C'est ce soir-là que le lion est mort!

Je n'ai jamais su si cette assertion était vraie (ou fausse), et j'en doute encore, car à ma connaissance les pumas vivent en Amérique du Sud. Peut-être un de nos lecteurs marocain me donnera-t-il la réponse.

Ces petites péripéties plutôt amusantes permettront de rappeler que rien n'est jamais simple, ni jamais gagné dans ce genre de missions riches en aléas.

Cependant au Maroc, c'est du gâteau par rapport à d'autres pays dont on ignore la langue et les usages, où il n'y a pratiquement aucune infrastructure, où les pièges sont partout et parfois le danger aussi. Mais, c'est ce qui fait l'attrait de notre beau métier.

**NDLR** : Je précise que malgré toute cette dépense d'énergie, nous n'avons pas obtenu ce marché... Un concurrent local était plus compétitif. Ce sont aussi les surprises et les déconvenues de la vie d'entreprise.

**N.D.L.R.** : Par ce texte nous poursuivons notre nouvelle chronique inaugurée dans notre n° 79 et comme son nom l'indique, à la TOPOGRAPHIE VÉCUE par les géomètres et topographes (les autres aussi d'ailleurs, touchant de près le métier).

Nul besoin de vous expliquer que nous comptons sur nos lecteurs pour lui donner l'aliment nécessaire à sa survie et à son intérêt.

Alors racontez la richesse de la vie dans cette profession où l'humanisme et l'aventure tutoient très souvent la science et la technique.

À bientôt dans nos pages.