

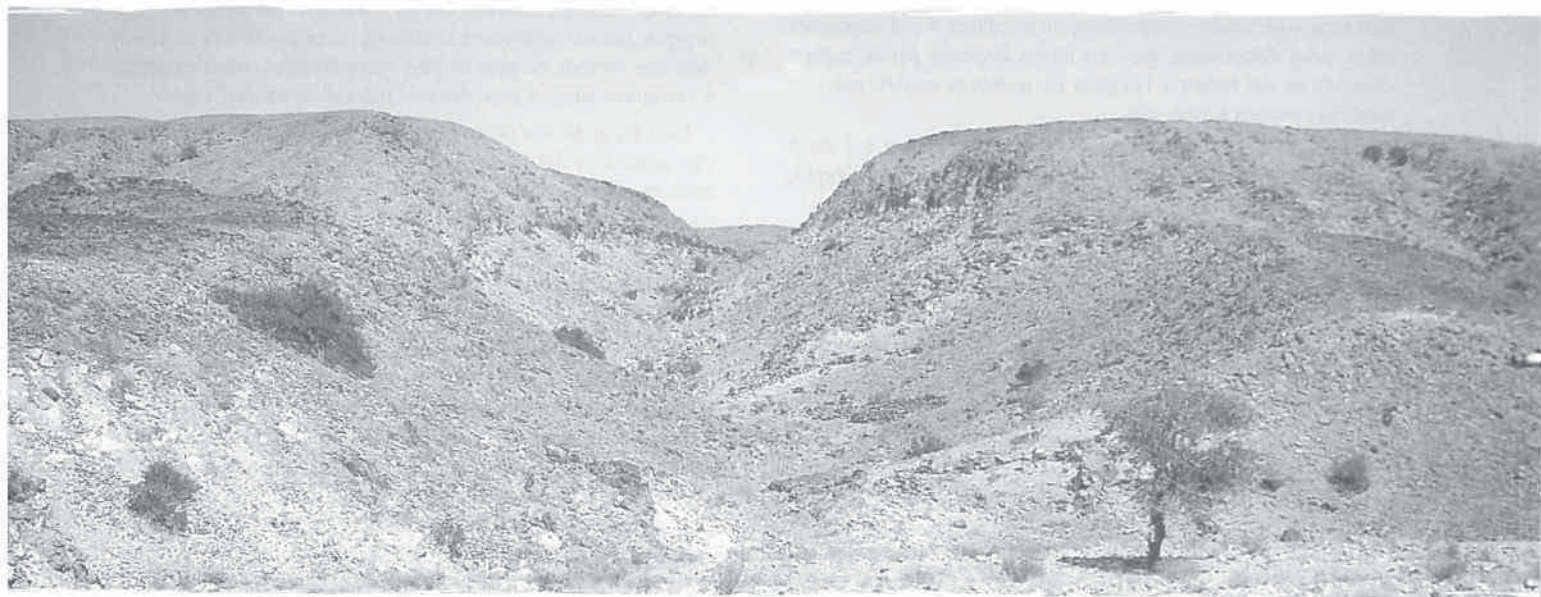
**mais
où
est donc
passée
la borne**

**TOP
O-vécue**

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



Robert Chevalier



Octobre 1984: l'entreprise qui m'emploie est chargée de l'étude d'un projet de ligne à haute tension en république de DJIBOUTI, projet relativement modeste, de l'ordre de 50 km linéaires, ayant pour objet de relier électriquement les bourgades d'ALI SABIEH et de DIKHIL.

Grande inconnue: comment se présentent la topographie de ce pays réputé désertique et les questions de logistique et d'intendance?

Je n'avais pu me rendre sur place comme à l'accoutumée pour appréhender le contexte local, avant établissement d'un devis, car le marché avait été traité globalement - études et travaux - par une de nos sociétés mères qui nous avait sollicité pour la partie topographique.

Un de nos jeunes géomètres se porte volontaire pour cette mission, ce qui m'embarrasse un peu, non du fait de ses compétences certaines, mais plutôt parce que c'était son premier chantier hors de France.

Le hasard met un terme à mes incertitudes, car notre client ayant appris fortuitement que ce géomètre était un pied tendre en matière d'export, me demande expressément de l'accompagner pour mettre le chantier en route.

Ceci n'entrait pas couramment dans mes fonctions de chef de service, mais je m'en félicitais, car non seulement cela me permettait de juger de son adaptation aux problèmes locaux, mais aussi d'avoir une idée sur les difficultés rencontrées.

Par ailleurs, ça ne me déplaisait pas de me remettre dans le bain de notre cher vieux métier.



Nous débarquons donc à DJIBOUTI, avec le matériel topo, en particulier un théodolite avec distancemètre indépendant, préférable dans ces pays aux stations totales, susceptibles de pannes électroniques sous des climats extrêmes, risquant d'interrompre irrémédiablement le chantier. Le distancemètre peut évidemment connaître aussi des défaillances, mais on a toujours le recours de continuer alors à "l'ancienne" avec de bonnes vieilles mires parlantes.

Le rendement s'en trouve compromis, mais c'est mieux que d'être complètement stoppé et puis, l'appareil se retrouve dans ce cas allégé. On ne dira jamais assez combien étaient lourds les matériels de l'époque, en particulier les stations totales.

Heureusement, ces problèmes ne se produisirent pas et c'est tout à l'honneur d'une marque suisse bien connue.

Notre société mère, qui avait une implantation locale, gros avantage, met à notre disposition un excellent 4 x 4 Toyota et deux aides djiboutiens, plus ou moins imposés par le maître d'œuvre et qui furent à l'origine de quelques ennuis, sur lesquels je reviendrai plus loin.

Ce petit pays, néanmoins d'une surface équivalant à 3 ou 4 départements français, soit presque celle de la Belgique,



s'avère effectivement très désertique, mais avec parfois des vallonnements assez escarpés et souvent des sols parsemés de blocs de roches volcaniques plutôt éprouvants pour la progression d'une brigade topo.

Je constate une fois de plus qu'aucun désert ne ressemble à un autre, malgré une idée généralement reçue. Il ont tous en commun une indéniable et mystérieuse beauté pour qui sait les apprécier, procurant une certaine exaltation, que je crois comparable à celle d'un navigateur solitaire au milieu de l'océan.

Avantage important, il n'y a pratiquement aucune végétation, seulement parfois quelques touffes de buissons épineux.

Une fois rendus sur le site, à environ 100 km de la capitale, nous repérons grâce aux indications de nos collègues, une sorte de gîte d'étape, permettant notre hébergement, noyé dans une minuscule oasis. Le confort est rudimentaire, mais supérieur à la vie sous la tente. Quelques heures d'électricité par jour, matin et soir pour cause d'économie, le courant étant produit par un groupe électrogène. Le matin, aux aurores, comme il se doit dans notre métier, sous ces latitudes, il faut faire sa toilette et se raser dans le noir, avec une lampe électrique et au rasoir jetable, avec le peu d'eau disponible. Pour les communications pas de téléphone bien sûr, uniquement liaisons radio aux heures de vacations.

Nous sommes les seuls clients, assez inattendus pour le tenancier de cet "hôtel", qui n'a habituellement d'autres visites occasionnelles que celle des légionnaires français, lesquels, certains soirs, mettent un peu (trop) d'animation...

Durant la nuit, nous entendons souvent des bruits de gamelles entrechoquées. Nous apprenons que se sont des porcs-épics qui viennent fouiller dans les poubelles. Leur viande étant très appréciée, ils sont piégés par le patron, nous permettant de ramener une belle collection de piquants très décoratifs, ce qui n'a pas échappé aux indigènes qui les plantent en guise d'ornement, dans leur chevelure touffue.

Comme il est d'usage, les aides se débrouillent pour loger chez l'habitant, à l'aide de l'indemnité qui leur est allouée.

Un de ces aides, de l'ethnie AFAR, alors que l'autre est un ISSA (à moins que se ne soit l'inverse), ceci ne manquant pas de créer des dissensions ou au minimum un mutisme réciproque, prend rapidement l'habitude de se présenter au travail avec des retards de plus en plus considérables, nous obligeant à l'attendre chaque jour devant l'habitation de son logeur.

Excédé, je décide de me passer de ses services, pensant que l'on pourra se débrouiller avec un seul aide, le 4 x 4 permettant de cheminer sur le tracé et de récupérer celui-ci à l'arrière ainsi que l'opérateur, tandis que je joue les porte-prismes sur les stations avant.

Ce que j'ignorais, c'est que notre homme avait des relations !

Le lendemain de son renvoi, nos voyons arriver un véhicule de l'armée djiboutienne, avec une patrouille en armes et un lieutenant qui s'avère être le cousin de notre manœuvre et qui nous menace des pires ennuis si nous ne réintégrons pas celui-ci dans les meilleurs délais. Je suis obligé de m'exécuter, car dans un pays étranger on ne se trouve jamais en position de force, surtout en face des militaires. Seul compromis, le lieutenant accepte de sermonner son cousin, en l'exhortant à respecter les horaires. L'incident est clos.

Le chantier se déroule plutôt bien. Pas de difficulté techniques particulières. Il s'agit simplement après avoir reconnu et balisé le tracé, d'en faire le piquetage et le profil en long.

Nous utilisons des bornes à vis amenées de France, pour matérialiser les points, mais paradoxalement, beaucoup disparaîtront très rapidement, malgré qu'elles soient réputées inarrachables.

Mystère et qui plus est, pourquoi voler ces morceaux de ferraille et de plastique ? Les forgerons locaux connaissent sans doute la réponse.

Grâce au terrain dégagé et au 4 x 4, nous obtenons des rendements records et ce malgré une chaleur torride, de l'ordre de 50 °C, qui oblige à adapter les horaires.

La plaisanterie classique dans ce pays, consiste, pour épater les étrangers néophytes, à casser un œuf sur le capot de la voiture et à constater qu'il se transforme en œuf sur le plat en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire...

En dehors de rares campements, la population est quasiment inexistante. Seuls quelques bergers nomades avec leurs maigres troupeaux, qui nous abordent par curiosité. Difficile problème de langage, si ce n'est par gestes. Celui le plus courant n'est pas la main tendue pour réclamer une aumône, comme dans de nombreux pays, mais un autre très significatif qui montre la bouche ouverte, signifiant qu'ils attendent de la nourriture. Spectacle poignant de ces gens squelettiques et affamés, pour qui nous ne pouvons rien, car on ne se promène pas avec des sandwiches, qui de toute façon seraient avariés rapidement du fait de la chaleur.

Il faut souligner que pour ces nomades, à l'existence intemporelle, la notion de nationalité n'a pas vraiment de sens.

Dans cet état coincé entre ÉTHIOPIE et SOMALIE, ils passent indifféremment d'un pays à l'autre, sans se soucier des frontières, bien virtuelles en fait.

Souvent les animaux sont encore plus mal lotis. Il n'est pas rare de trouver des carcasses complètement desséchées par le soleil brûlant.

Dans le décor somptueux du désert, nous voyons parfois d'assez loin un petit groupe d'autruches, qui nous dit-on, est le seul survivant encore dans la région. Quelques gazelles aussi, très craintives, mais c'est un grand spectacle teinté d'émotion que de croiser ces animaux sauvages.

Les populations des deux seules bourgades, Ali Sabieh et Dikkil, sont assez indifférentes. Les hommes passent leur temps à mâcher du Kat, une herbe hallucinogène qui les aide à oublier leur misère, tandis que les enfants farfouillent dans des tas d'ordures avec le maigre espoir d'y trouver quelques résidus.

Étant donné le peu de détails topographiques permettant de repérer, même grossièrement la position du tracé et d'éviter d'énormes erreurs, je me dis qu'il serait bien de se rattacher en coordonnées, même si le cahier des charges ne le prévoit pas.

Dans ces pays, le plus souvent, le seul critère pour le maître d'œuvre est la faisabilité de l'ouvrage. Il ne faut pas en effet qu'au moment de la construction, il y ait des mètres ou des centimètres en trop ou en moins sur les longueurs ou des centimètres qui se baladent en altimétrie. C'est donc la responsabilité du topographe de se contrôler au mieux – Même avec la bonne vieille méthode tachéométrique des visées avant et arrière, assorties de rattachements, on n'est jamais à l'abri d'une surprise.

Ce pays ayant été sous influence française, avant l'indépendance, il y avait donc une cartographie sommaire et à très petite échelle et par voie de conséquence quelques points géodésiques.

Notre client nous procure les fiches signalétiques des rares points au voisinage du chantier, mais il s'avèrent bien difficiles à trouver dans cette immensité. Un de ceux-ci pourtant nous semble particulièrement important. Il se trouve à la limite du désert du grand BARA, désert dans le désert qui est en réalité le fond d'un ancien lac totalement desséché depuis longtemps. Là on voit ce que sécheresse veut dire: le sol est complètement craquelé par l'extrême chaleur et les effluves masquent l'horizon.

Cette zone étant assez proche de notre projet, nous envisageons de le rattacher à ce point, à l'aide d'une polygonale à longs côtés de quelques kilomètres. Mais comment trouver cette borne dans ce paysage infini? Nous y passons de longs moments, sans le moindre succès.

Au moment où nous allons capituler, nous devinons à travers un énorme nuage de poussière un véhicule qui vient dans notre direction et qui s'immobilise près de nous. Surprise! Il s'agit d'un engin blindé de l'armée française, omniprésente dans ce pays, ce qui lui confère une certaine stabilité dans une région en effervescence permanente, cet engin participant à des manœuvres.

Je me dis aussitôt que les militaires en campagne sont des gens qui utilisent les cartes, qui ont besoin de se repérer, aussi, je m'approche du véhicule qui dégage une chaleur d'enfer. J'imagine ce qu'endurent ses occupants dans cette boîte métallique surchauffée!

Alors, on assiste à un spectacle pour le moins surréaliste: dans ce lieu sans âme qui vive, le petit géomètre qui cogne contre les tôles du monstre d'acier, comme on frappe à une porte pour se faire ouvrir.

Au bout d'un instant, dans d'horribles grincements métalliques, une trappe s'ouvre et je vois apparaître la tête puis le torse dénudé d'un officier couvert de poussière, toussant et crachotant. Je me risque à demander, quitte à paraître ridicule:

– “Vous ne sauriez pas, par hasard, où se trouve le point géodésique untel?”

Réponse du militaire:

– “Et bien, figurez-vous que nous le cherchons aussi!”

Après un grand éclat de rire, nous décidons d'unir nos efforts en quadrillant le terrain avec nos deux véhicules. Le plus étonnant c'est que cette stratégie s'avéra payante!

Au bout d'une heure de recherche, nous nous retrouvons

conjointement devant un bout de rocher, émergeant à peine du sol, mais qui semblait être la borne tant recherchée, même si elle ne ressemblait que fort peu à celle de notre documentation, remontant sans doute à plusieurs dizaines d'années.

Le cheminement réalisé à partir de ce point confirma que nous avions vu juste et nous rendit un immense service en tant que contrôle.

Curieux exemple de coopération non préméditée, à des milliers de kilomètres de l'hexagone, entre l'armée française en exercices et une brigade de géomètres d'entreprise, mais ceci n'est qu'une anecdote, je dirais même une simple tranche de vie, parmi d'innombrables qu'on peut connaître dans des pays où tout est différent de ce qu'on rencontre chez nous. C'est sans doute ce qui les rend si attachants pour qui a l'esprit aventureux.

J'ajouterai enfin que mon jeune collègue, que j'abandonnais à sa solitude pour continuer le chantier s'avéra être parfaitement à la hauteur.

Solide nerveusement et débrouillard, qualités essentielles dans ce domaine, il devint rapidement un de nos meilleurs éléments pour les travaux d'export, en s'illustrant sous de nombreux autres cieux.

