



*Mémoires de*  
**Laurent LAPLACE**  
*en 2016*  
*(extraits météo)*

*Edition Juillet 2017*



Implantée au fort de St-Cyr (78), tout juste ouverte, elle est quasiment souterraine, ce qui est paradoxal pour une école de météorologie. Une trentaine d'ingénieurs adjoints... Restons modeste... Des corps métropolitain et colonial, plus des stagiaires étrangers (Libanais et Africains) suivaient les cours de formation. La plupart habitaient dans les « chambres » du fort, quelques étrangers, mariés, venaient de Versailles. Un détail important : nous étions payés comme IATM stagiaire, ce qui soulagea considérablement mes parents.

La vie à l'école, c'était les cours matin et après-midi, les repas (pas terrible, il y eut même une rébellion tellement « c'était pas bon »), le retour à la maison pour le week-end du samedi midi au dimanche soir.



*Henri Cécillon et moi*



*Gréaume, Basset-Thérus, Nevière  
Giraud, Girad, Rapp*

Bien entendu, il y eu des amitiés qui se créèrent et même durèrent et 2 grandes fêtes : le bal de la promo et mes 20 ans.



*Entrée du fort ... Sous terre...*

Un petit mot de mes camarades de stage...Disons qu'il y eut :

- Max Boisson, qui descendit avec moi sur la côte d'Azur en 1953
  - Georges D'honneur qui nous fit visiter la Champagne et une grotte, première et dernière expérience de spéléologie pour ma part
  - Jacques Girard chez qui nous allâmes un WE voir les 24 heures du Mans
  - Henri Cecillon, à qui je revendis ma première voiture
  - James Giraud, un esprit de répartie dévastateur
  - Paul Rapp, Nevière, Vassal, Inchauspé, tous rugbymen du sud-ouest
  - Jean Lepas et Jean Combe , « les grands sages » que je retrouverai plus tard à la Direction parisienne
  - Henri Treussart, nous nous fréquentions souvent en fin de carrière (Trappes puis Boulogne)
- et d'autres dont je ne me souviens pas des noms.



*x x x Nevière, LL, x  
x, Girard, Gréaume , x  
Dhonneur, Boisson, Cécillon, Rapp*

Le directeur de la Météorologie d'alors, Mr Viaut, nous informe que, dès juillet 1949, nous serons affectés dans différents services. J'allai à Orly en formation, avant d'être convoqué pour mon service militaire...avec toute la bande de l'école, à la base aérienne du Bourget-Dugny, Mr Viaut s'étant arrangé avec l'armée de l'air pour récupérer tous ses stagiaires !!!



*Maurice Chaussard, Henri Cécillon, et moi*

A peine le temps d'acheter un appareil photo pour nos futures pérégrinations, que déjà l'armée nous appelle donc...





### Le service militaire : 1949-1950

Après trois mois de classes et de formation en météorologie, nous étions les « instructeurs » des soldats venant du civil ; j'ai été affecté au centre météo principal du Bourget...Où là, j'ai vraiment appris tous les métiers de la météorologie, ce qui me servira plus tard, et connu pas mal de monde, dont Pierre Loiseau. Avec Pierre, nous avons été invités à une « boum » chez une de ses copines que je retrouverai plus tard, à Tananarive, mariée à un magistrat.



x / boisson / x / Nevière / Dhonneur / le sergent (« je vais vous incruster ça »)  
Pendant le service militaire, nous ne touchions plus de solde !!! De nouveau « fauché » quoique placé par l'armée en « Prêt-franc », on touchait 1 franc par jour car nous ne prenions plus nos repas à la caserne, ni n'y couchions...

Et puis, quasiment immédiatement, sans vacances, si ce n'est sur ces 2 dernières années quelques week-ends, ce furent les préparatifs du grand départ de Novembre 1950.



*Arcachon chez Nevère*

*Chalon sur Saône chez Dhonneur*



Mais maintenant, nous allons parler de l'Afrique, l'Afrique avec un grand A...





L'Afrique, vous en trouverez aussi, en **annexe 2**, un résumé édité dans la collection « Mémoire de l'aviation civile » / 2010 / Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne / mémoires d'outre-mer 1945-1968 / Laurent Laplace – entretien de février 2010

De la Butte aux Cailles au Ténére p45-48

et De Madagascar à Libreville p191-194

avec quelques-unes de mes photos personnelles.



.....Mais voici quelques précisions et d'autres photos...

(Ndlr : quelques !!!!...)



Dakar – Sénégal 1950

Le **drapeau de la République du Sénégal** (20 août 1960). La couleur verte représente la couleur de l'espérance ou de la fécondité. La couleur or est signe de richesse et le fruit du travail et, en même temps, couleur des Arts et des Lettres ; couleur de l'Esprit. La couleur rouge rappelle la couleur du sang, de la vie, du sacrifice par toute la Nation et la lutte contre le sous-développement. L'Étoile est un signe assez fréquent dans la symbolique négro-africaine. Elle a cinq branches pour marquer l'ouverture du Sénégal aux cinq continents... Elle est verte pour signifier l'espoir.

La Météorologie Nationale confia trois baromètres neufs aux tout jeunes ingénieurs (Boisson, Delorme, et moi) qui partions pour Dakar (AOF, Afrique Occidentale Française). Précieux, un baromètre mercure ! En novembre 1950, avec mes parents (et les baromètres...), nous prîmes le train pour rejoindre Marseille : 12 heures de trajet avec le rapide de nuit, puis une camionnette de la Météo nous pris en charge (... à cause des baromètres...) et nous déposa au port... Ce fût la seule fois de ma carrière.

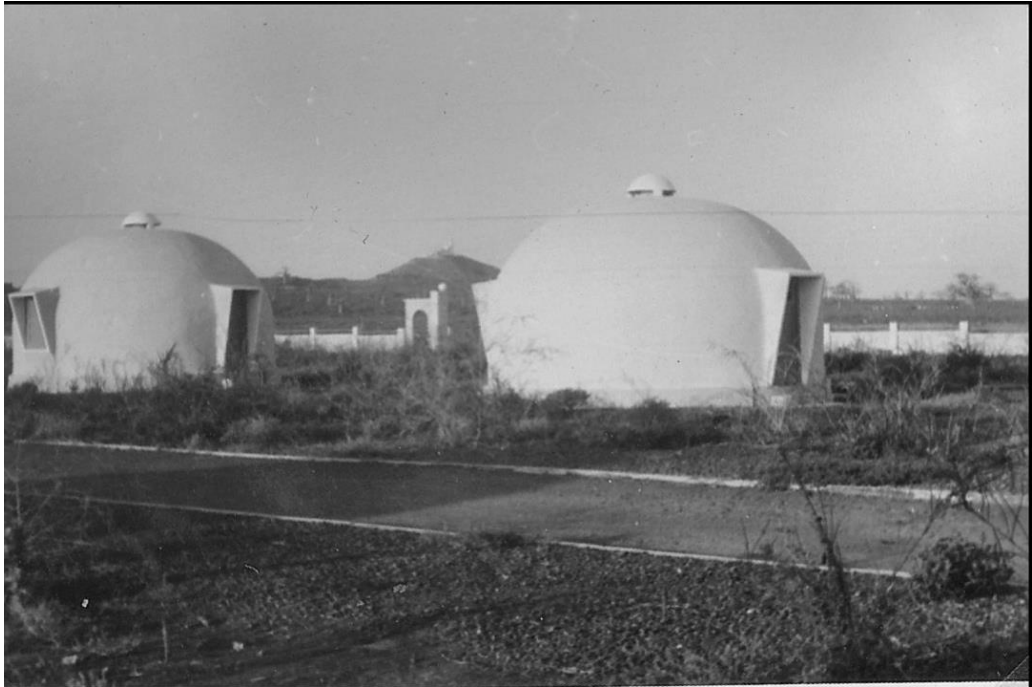
A cause de la pénurie de bateaux, nous voyageâmes sur le « Canberra » battant pavillon panaméen, équipage grec, personnel hôtelier italien, passagers français et espagnols... Tous en 3<sup>ème</sup> classe, à six par cabine, 3 couchettes à droite et 3 couchettes à gauche superposées, un lavabo au bout, au milieu, sous le hublot, tous les bagages sous les 2 couchettes du bas... et les baromètres aussi. Nous qui avons droit à la 2<sup>ème</sup> classe vu notre grade, on a « râlé » à l'arrivée à Dakar auprès du gouvernement général, avec les nouveaux administrateurs de la France d'outre-mer et obtenu une compensation financière qui termina un mois plus tard sur mon CCP parisien, vous comprendrez plus loin pourquoi.



*Le quai*

*à Dakar*

L'Afrique, Dakar en 1950, je débarquai dans un autre monde... Loin de la Butte-aux-Cailles. C'était 4 ans ½ après la fin de la guerre et nous formions la relève de ceux qui étaient restés en poste de 1940 à 45. Un peu débordé par l'arrivée de tous ces nouveaux fonctionnaires (administrateurs, enseignants, PTT, médecins, ingénieurs de toutes sortes...) le Haut Commissariat de l'AOF avait construit une sorte de camp de passage tout de suite surnommé « Nichonville »,



« Nichonville » la bien surnommée à cause de la forme suggestive de l'habitat proposé, cases rondes surmontées d'une cheminée d'aération, mais où il n'est pas facile de mettre un lit dans un coin!





*Max Boisson*

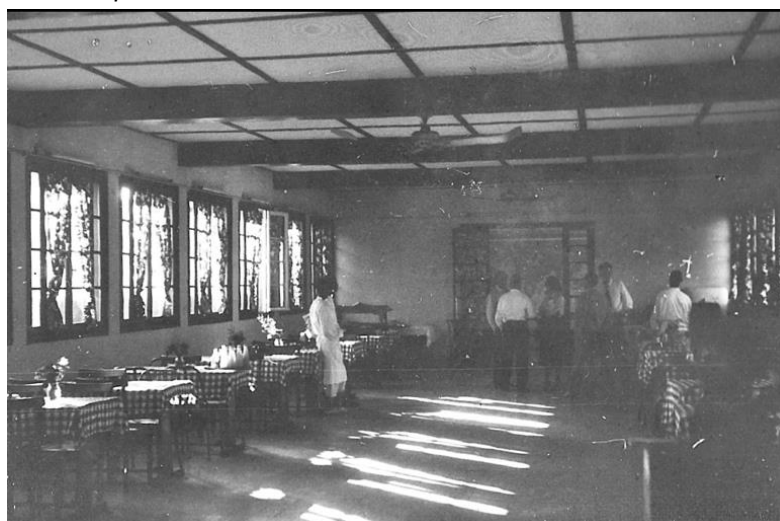


*Georges Delorme*

Les fonctionnaires restaient de quelques jours à 2 ou 3 mois, prenaient contact avec leur direction respective puis rejoignaient leur affectation définitive.

Je devais rester 2 mois à Dakar, en stage à la météo de l'aéroport international de Dakar-Yollo et toujours logé à « Nichonville ». Situé à mi-chemin entre la ville et l'aéroport, ce camp, desservi par les petits autobus typiques de l'Afrique (quasi des taxis brousse), nous obligeait à plonger dans la vie quotidienne dakaroise. Et pas moyen de se faire un repas... Il fallait aller au restaurant de Yoff ou en ville, toujours dans les bus africains.

#### *Le restaurant de l'aéroport*



Malgré que nous soyons entre copains, Noël et le jour de l'an, les premiers loin de la famille, furent bien tristes... Et puis, dès le 15 janvier, débarrassé de mes baromètres, je rejoignis ma première affectation : Niamey, capitale du Niger, à bord d'un DC3 de la compagnie Aigle-Azur...



*N'Goré*

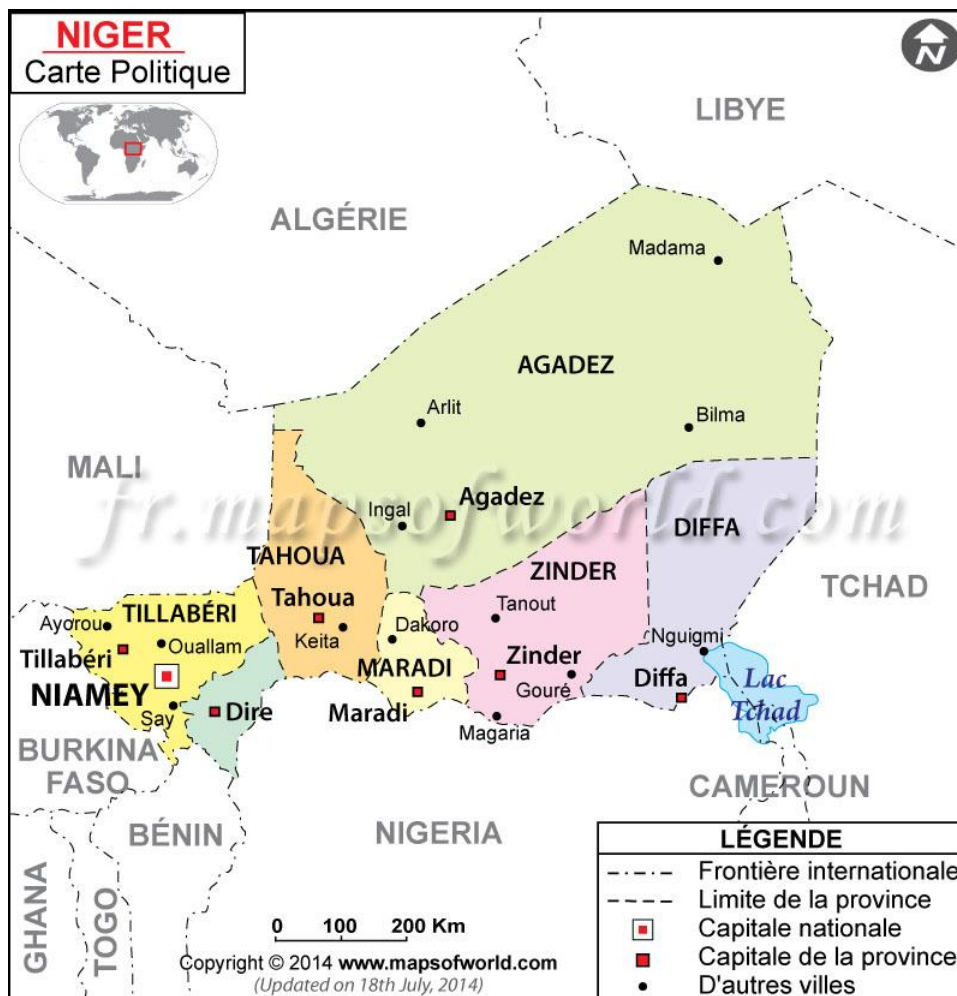
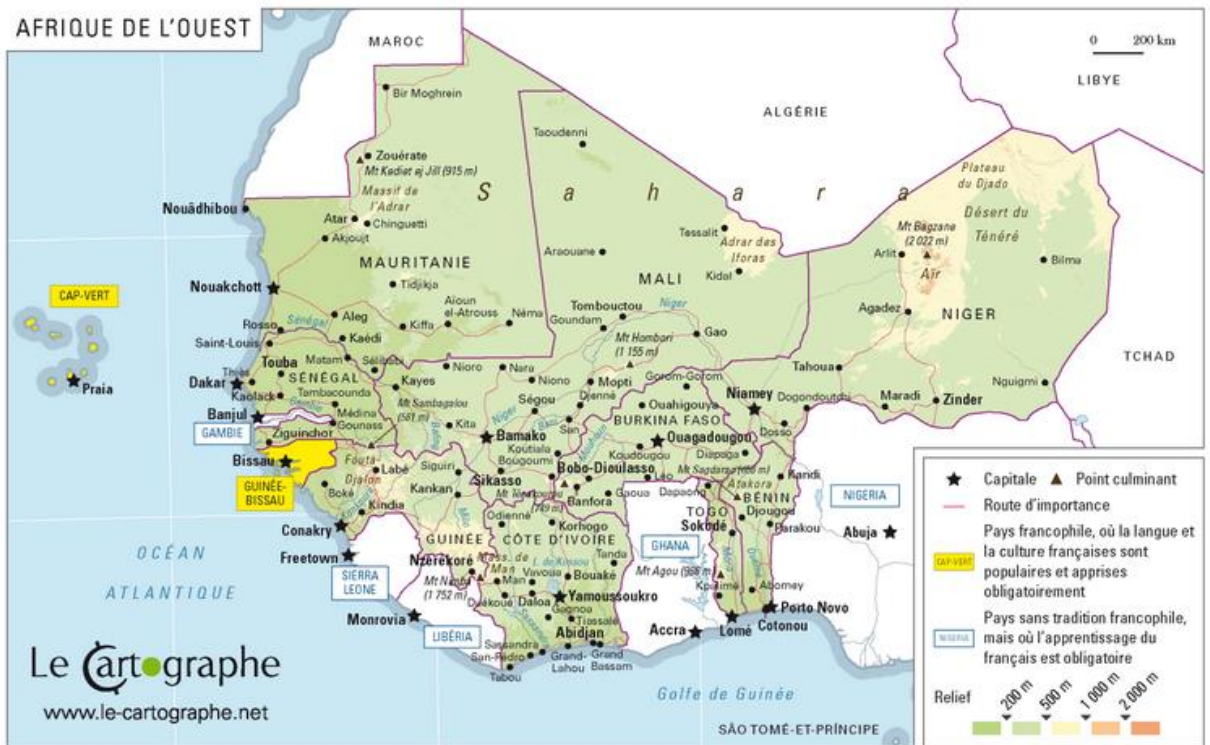
*Un petit tour au bord de la mer avant le ... désert au bord d'un fleuve*



*Avions sur le Tarmac*

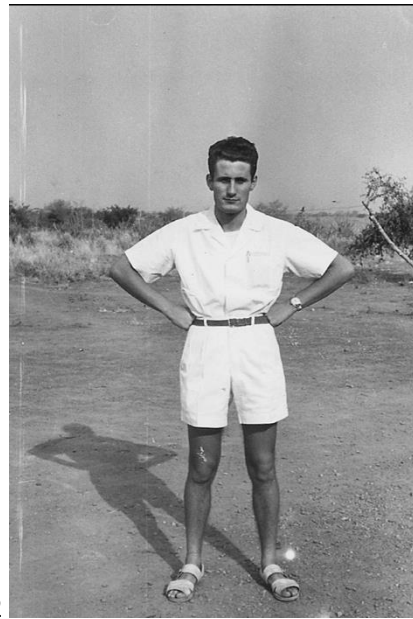
*Dont un DC4 , et un Super-constellation de la Pan Am*







Le Niger 1951-1952



Le **drapeau du Niger** a été adopté le 23 novembre 1959. La bande orange représente le désert, situé au nord du pays, la bande verte la plaine fertile du bassin du **Niger**, au sud du pays et le rond orange le soleil.

Dakar, c'était l'Afrique, d'accord, mais Niamey... C'était la « brousse », avec un mode de vie tout à fait « particulier », une vie de fou pensai-je au début...

Dakar 1950



Niamey 1951



Dès mon débarquement, le chef de station (Mr Fournier) m'octroie une maison, une grande, sur l'aérodrome, toute neuve, comportant 2 pièces (chambre et salon) et une douche, mais pas de cuisine...



*Ma case*

En fait, la cuisine absolument pas indispensable car on vit en « popote » dans un local près de la station : on y déjeune, dîne et la cuisine est extérieure, construite en « banco » (terre séchée) ; c'est le domaine d'Altinet, le cuisinier, aidé d'un manœuvre.

Première surprise, il n'y a pas d'électricité, sauf entre 17 et 22h, où les groupes électrogènes qui permettent aux installations techniques de fonctionner (Radio-morse, station météo, et contrôle tour) alimentent les quelques cases, l'aérogare (en banco également) et une sorte de brasserie « les Relais Aériens », ouverte quand il y a un avion de passage. Evidement, pas de frigidaire, sauf à pétrole.

La direction régionale est en ville au bord du fleuve, à une dizaine de kilomètres, l'occasion de quelques jolies photos au bord du fleuve dont vous remarquerez, le haut niveau d'eau, ainsi que les moyens rustiques de transports de marchandises





Il y a aussi les fameux camions de la transsaharienne qui viennent charger...

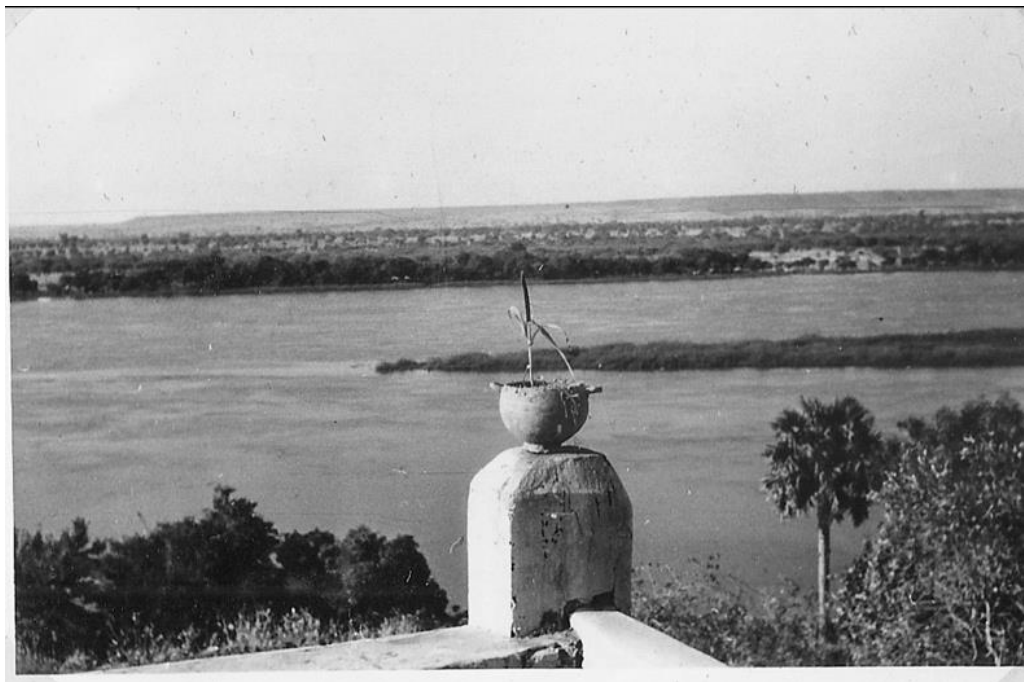


et nous, coloniaux, sommes en short et casque pour certains...



*Giraud et Boisson*

Vu de la météo région le fleuve est très large



Quant au parking en centre ville, pas de problème



Nous sommes trois à la station (Fournier, Blaise, et moi), plus Giraud au radiosondage, mais il habite en ville... Donc on travaille un jour sur trois pendant 24 heures. Je prends mon service quasiment de suite et suis ainsi averti que tout le personnel de l'aérodrome travaille de concert.

Première « mission »

Dès le lendemain soir de mon arrivée, je suis embarqué par le commandant de l'aérodrome sur sa jeep avec un technicien radio, bâtons, casseroles et carabine en mains et moi, allongé sur la banquette arrière avec un flambeau.

Le commandant d'aérodrome vérifie l'état de la piste (en sable brûlé, selon la méthode américaine), notamment l'absence de trous, le technicien tape sur ses casseroles pour éloigner les gazelles, outardes et autres animaux, éventuellement en tirant à la carabine et moi, je suis chargé d'allumer, avec mon flambeau, les Goosenecks, sortes d'arrosoir en métal contenant du liquide inflammable avec une mèche dépassant et qui servent de feux de piste...2500 mètres aller, plus une ligne d'approche de 300m et 2500 mètres retour de l'autre côté, plus les extrémités !!! Cela demandait une bonne demi-heure.



*Schoen et sa Jeep*

Sacré baptême du feu qui durera six mois, chaque soir ou nuit où un avion devait se poser. Pendant tout ce temps, on construisait une vraie piste en dur et une centrale électrique, le tout devant fonctionner fin 1951.



*Le bloc technique de l'aéroport avec une camionnette Air France*



*et la zone « industrielle »*



*Il fallait même donner de soi ... Tourne manivelle, tourne.....*

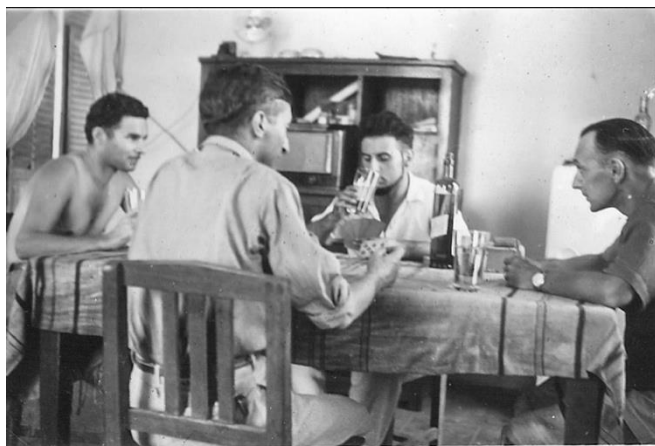
Pour un aéroport qualifié d'international, il n'y avait pas un trafic très important : 2 à 3 DC3 par jour, un Junker militaire presque toutes les semaines et puis, le « long courrier » de l'époque, un DC4 qui, venant de Brazzaville (Congo) et Douala (Cameroun), remontait sur Alger le soir tandis que le descendant Paris-Alger-Niamey arrivait vers 3 à 5 heures du matin. Notez qu'on ne traversait pas le Sahara de jour, pour le confort des passagers qui auraient été trop secoués par les ascendances thermiques.

De plus, nous devions surveiller la concentration de toutes les observations du Niger, ceci toutes les 3 heures et en assurer la retransmission en radiotélégraphie sur Dakar.

La nuit où nous étions de service était toujours « agitée »... Il fallait être présent à la station au moins une heure avant l'arrivée, le temps de l'escale et une heure encore après le départ en cas de demi-tour.

Les « radios » de l'aviation civile, qui travaillaient en morse, avaient encore plus de travail car nombre d'avions traversaient de nuit le Sahara pour rejoindre Kano au Nigéria, Abidjan en Côte d'Ivoire etc... Nous étions l'aérodrome de dégagement en cas de pépin.

La vie s'écoulait ainsi, repas en popote tous les 4 ensemble si possible, le boulot de la station, la formation des africains à la prévision aéronautique et puis un peu de détente (belotte, pétanque), un peu de courrier, même pas de radio pour suivre les matchs de foot !



*Isartel*

*Giraud*

*Ratto*

*Schoen, le commandant*



*Un point disputé... à l'ombre...*



*Ou Giraud buvant à la régalade*

Remarquez les casques coloniaux, ils étaient vraiment très utiles, surtout à ces dames, mais nous vivions quand même un maximum... à l'ombre !

Quelques visites de locaux pour nous voir, mais aussi par curiosité envers ces gars qui accueillaient les avions et vivaient un peu isolés à 10km de la ville.



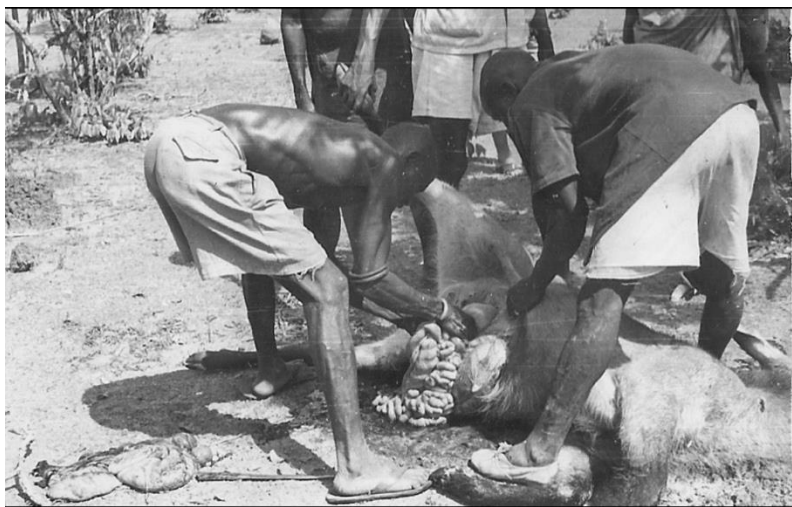
*Montreur de serpent*



*Blaise*



*Trophée de chasse*



*et dépeçage sur zone...*

Quelques soirées entre nous, histoire de nous rappeler quand même que nous n'étions pas si éloignés de la métropole, même parfois une fondue savoyarde, mais en short !



Rarement, une descente en ville pour voir le chef de région (Devauges) ou en command-car pour aller au cinéma en plein air le soir chez le grec (Petrocohino) où l'on prenait sa chaise en même temps que son billet pour s'installer où l'on voulait...

Vous voulez rire, mais en 1950, nombre d'africains prenaient encore leur lampe torche pour éclairer l'écran... lors des scènes filmées en nocturne !!!

Mais jamais ou presque nous n'allions au Club, trop « select » pour nous, sauf une fois en fin de séjour, invités par Fournier, le nouveau directeur de région.



*et là, tout le monde est « habillé »*

Il faisait chaud dès février, pas de climatisation, 10°C la nuit, 30°C le jour... Si bien qu'à 4 heures du matin et ses 10°C, on accueillait en canadienne fourrée les passagers qui arrivaient de France (températures négatives) qui eux se déshabillaient... Ils sont fous ces coloniaux !

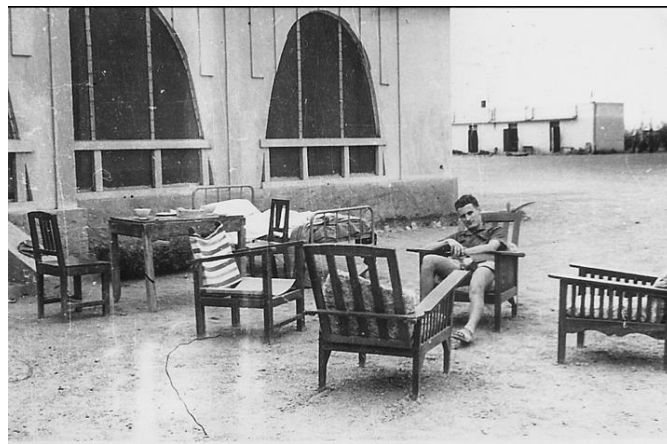
Cependant, La température maximale que j'ai observée en juin a été de **44,9°Celsius** sous abri météo normalisé...





*Lit de garde devant la popote,*

Il fait trop chaud dans les maisons et la clim nous était totalement inconnue... Du coup, même le salon était dehors !



Dormir l'été n'était pas toujours facile, on transpirait beaucoup dans les cases chauffées à blanc toute la journée. Une solution était de se passer sous la douche et de ne pas s'essuyer... L'évaporation rafraichissait... De juillet à septembre, c'était l'hivernage, période du passage des lignes de grains qui, avec de fortes pluies, rendaient la température plus supportable, ou tout au moins, moins insupportable...

Dans cette vie un peu monotone mais rentable, car on était payé double (en CFA + prime d'éloignement), il y eu quelques épisodes particuliers que je vais vous raconter ici, en essayant de suivre l'ordre chronologique.

- Ma première « tournée » : inspection de la station de Tillabéri en pick-up... Rien de particulier si ce n'est la traversée du fleuve Niger sur un bac de fortune.

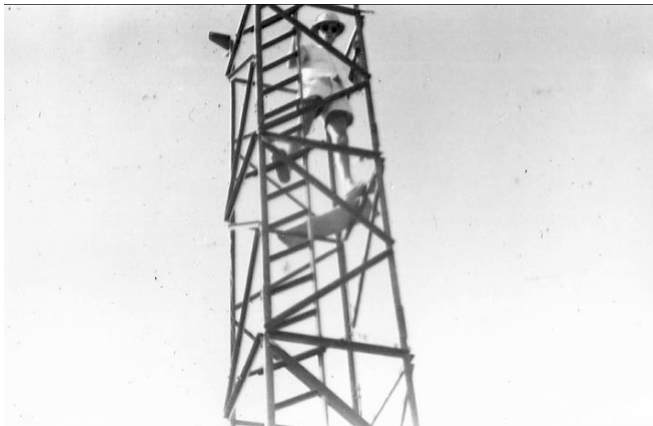


- ou le travail sur le toit des PTT, belle vue, mais chaud...



- Mon permis de conduire passé sur la piste de l'aérodrome avec la camionnette du service ... Sans aucun panneau de signalisation... Sans commentaire !

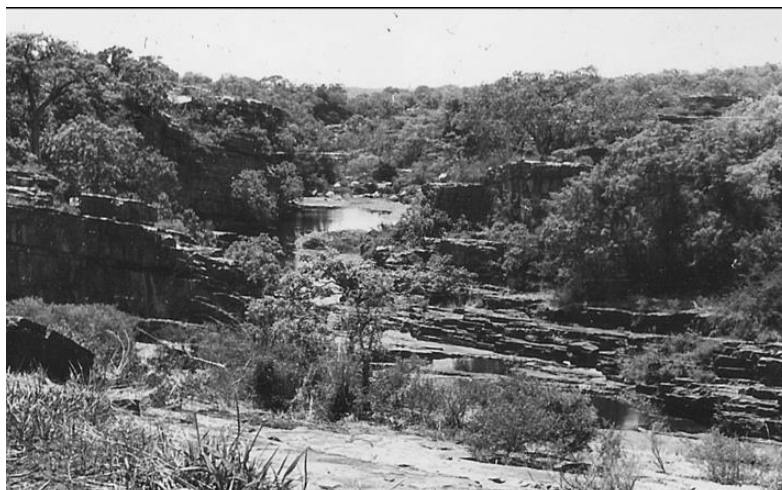
- Le montage d'un pylône, moi qui ai quasi le vertige sur une chaise maintenant !



- Une balade sur le fleuve Niger, en pirogue au milieu des crocodiles... Nous sommes descendus jusqu'à Say avec les copains de l'aérodrome. La tribu nous accueillit à l'arrivée.



Puis nous sommes descendus jusqu'aux gorges de Tapoa ; remarquez le changement de végétation plus au sud, le début de la Savane.



- Un vol d'observation météorologique Niamey-Alger que j'ai prolongé jusqu'à Paris via Marseille : arrivée le vendredi soir à Orly, grosse surprise de mes parents très heureux de me voir, retour le lundi à Niamey.



Quai L<sup>e</sup> Michel  
Rene Laplace  
Laurent Laplace  
1952.  
S. L.

*Photo prise par un photographe de rue, mon père râlait, mais pourtant cette photo sera toujours présente auprès de ma mère.*

- Un autre vol d'observation en DC 4 sur le trajet Niamey-Douala en fin de nuit et retour Douala-Niamey l'après-midi, vol durant lequel nous avons dû traverser une ligne de grain (c'était l'objet du « vol d'obs ») si forte qu'il a fallu passer « par dessous », quasi dans le lit

du fleuve à 300m d'altitude. Installé à la place du navigateur resté à Niamey, bien attaché, très secoué, j'ai tenu le choc, ce qui n'a pas été le cas des passagers en cabine...

- Il y eut aussi cette alerte sur la route d'Ansango / Gao dont ne revenait pas une équipe des PTT. Départ de Niamey en Command-car, piste bloquée par un troupeau de lions qui, malgré les coups de klaxon et le concert de casseroles, ne se bougea pas avant le lever du jour, pour aller boire au fleuve... Disons que je n'étais pas fier... malgré tout notre armement... L'équipe PTT était de l'autre côté du groupe de lions !... et attendait patiemment le bon vouloir de ces messieurs.
- Et l'épisode des pèlerins pour La Mecque que, avec l'aide des techniciens africains, nous dûmes convaincre de ne pas faire leurs ablutions dans le couloir central du DC4...ni d'y allumer du feu pour se réunir et les « canaliser » pour monter ou descendre de l'avion dans l'ordre.



*Niamey 1951*

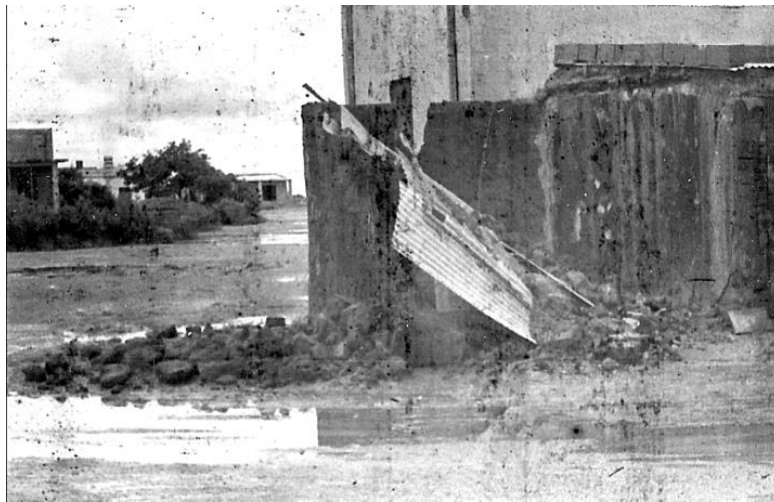
A partir de début 1952, avec la finition de la nouvelle piste en dur, électrifiée et donc avec la centrale électrique, nous étions plus à l'aise... Mais toujours pas de frigidaire... De l'électricité, oui, mais il ne fallait pas trop en tirer.

L'hivernage 1952 fut, quant à lui, spectaculaire : il plût tellement que certains bâtiments en « Banco »... fondirent littéralement ; notre popote, adossée au garage, n'y coupa pas !



*Les bords de piste sous l'eau*

*Le garage et la popote totalement détruits par les pluies diluviennes*



Et puis nous faillîmes avoir un « accident » avec un avion moyen courrier de la BEA (British European Aircraft) qui, s'étant perdu au milieu du Sahara entre Casablanca (Maroc) et Kano (Nigéria), fut « tiré », de nuit, par radiogoniomètre jusqu'à notre piste, réussit à se poser, mais ne put rejoindre le tarmac faute de carburant... Il était temps !!! A l'improviste, nous logeâmes passagers et équipage pour la fin de nuit et la matinée; j'héritai d'une famille qui, très contente, repartit avec mes serviettes de toilette... Une erreur probablement ! La BEA nous gratifia d'une lettre de remerciements.

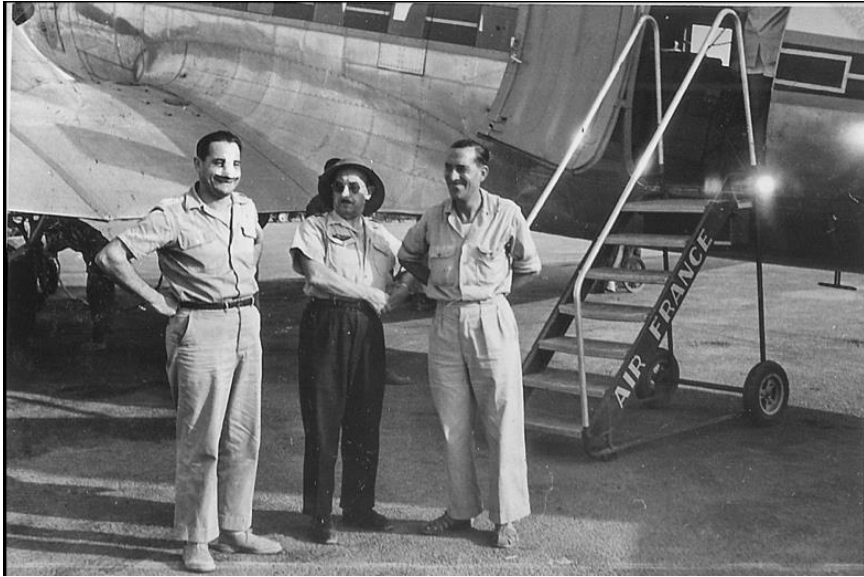
Autre petit incident lors de l'hivernage 1952 : le gouverneur général de l'AOF, M. Cornut-Gentille, venu en inspection à Niamey, fut « coincé » avec son avion par une ligne de grain sur l'aéroport. Il pleuvait tellement que le pilote refusait de décoller... Le gouverneur général, furieux, fit appeler le météo de service – moi en l'occurrence – et demanda avec insistance que je prédise l'heure de fin de pluie... « Ca tombe depuis ¼ d'heure, encore entre ¼ d'heure et une heure »... et ne pouvant donc répondre avec précision, je me fis copieusement « engueuler »...



Il ne faut pas oublier enfin les DC3 du SGACC (Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale) qui passaient, montant ou descendant, au moins une fois par mois, souvent avec du ravitaillement frais... Ils testaient surtout les portées radio pour la phonie et les équipements de radioguidage. Nous sympathisions beaucoup avec les équipages techniques qui appartenaient de plus à la même administration que nous.



*Le DC3 avec son sigle SGACC bien visible sous le cockpit*



*et un équipage classique du SGACC : Laratte , « la Tirette », Laclaux*

A ce propos, il me faut raconter la rentrée scolaire de mi-septembre 1952 ; il y a prescription... Après le départ en congés (6 mois) de Giraud, pour une fois habillé,... ce que nous nous empressâmes d'ailleurs tous d'immortaliser



*« le costard »*



donc...Le DC3 du SGACC, qui remontait sur Marseille via l'Algérie, Aoulef, El-Goléa (El-Menia aujourd'hui), Laghouat et Alger, avait quasi tous ses sièges occupés par les enfants des fonctionnaires de l'AEF (Afrique Equatoriale Française) rentrant en métropole pour leur rentrée scolaire. Mon chef de station, (Ratto) voulut faire remonter ses 3 enfants sur Marseille, mais le pilote refusa arguant qu'il était seul avec près de 30 enfants à s'occuper aux escales nocturnes d'Aoulef et Alger. Il exigea que Ratto vienne avec lui pour l'aider et reviendrait trois jours plus tard avec le DC3 descendant. Comme Blaise était en congés, je fus d'accord pour tenir la station seul durant 4 jours et 4 nuits...Tout alla bien à l'aller, Ratto déposa ses enfants à sa famille à Marseille... Mais l'avion de retour tomba en panne... et je suis resté seul, à travailler, jours et nuits pendant 2 semaines car il ne fallait surtout pas que le chef de région en ville ou le directeur général de Dakar apprennent que Ratto avait quitté son poste sans autorisation... Il risquait sa carrière.

Nous étions en bons termes également avec les équipages d'Air France (Ms Rivière, Gibert, Le Moal, Gantes, Puig) avec qui nous prenions régulièrement « un pot » aux Relais Aériens. Ils avaient chacun leurs particularités et par exemple, quand vers 2 ou 3h du matin, on entendait chanter sur les radios « Oh Magalie, ma bien aimée », air d'opéra bien connu, on savait que c'était Puig qui pilotait...

Enfin, il y eu, après la saison des pluies, ma grande mission à travers tout l'est du Niger pour installer des Héliographes enregistreurs et des baromètres neufs.

Objectifs : Agadez, Dirkou, N'Quigmi, Mainé-Soroa. Départ de Niamey en avion pour Zinder avec le planton, tout le matériel technique, la caisse popote, la cantine...



Première étape : Zinder, où nous avons complété notre matériel (ciment, cailloux... Il n'y en a pas dans le désert), acheté du ravitaillement, rendu visite aux autorités, le commandant du cercle et le Djerma Koï, véritable chef indigène du pays dont je retrouvai, par les hasards de la discussion, le petit-fils au mariage de Jean-Claude et Martine... Et puis...

Et puis... J'ai attendu qu'un convoi de la Trans-saharienne parte pour le nord (Agadez, Tamanrasset, In Salah, El Golèa, Laghouat, Alger) sur ce que l'on appelait la piste impériale Alger-Le Cap.

Au bout de 10 jours, un matin, départ de Zinder d'un convoi de 15 camions sur la piste... mouvante, mi-herbacées, mi-sable et arrêt un peu avant 17 heures (il fait nuit à 18h), dîner avec le planton, installation dehors du lit picot et de sa moustiquaire... Et tentative d'endormissement avec lampe torche et carabine à mes côtés... Pas facile, seul, en pleine brousse... J'essaye quand même... Une sorte de cri... Je sursaute, allume ma lampe torche, balaye autour du lit... Aperçois au loin 2 yeux !!!... La frousse, veux prendre ma carabine... Un faux mouvement me fait renverser le lit, et je tombe dans les cram-cram, sortes de piquant à 3 têtes... Coup de fusil, mon planton arrive en courant, m'aide, et passera une partie de la nuit à me retirer les cram-cram plantés dans mes fesses et mon dos ... C'était probablement des hyènes... Il s'est gentiment moqué de moi et de ma première expérience « en brousse »...



*Un des camions de la caravane sur lequel nous prîmes place*

Mais j'avais ma carabine 22 long Riffle achetée à Herzog... D'ailleurs un jour, ils m'avaient tous tanné pour que j'aille à la chasse à Niamey. Donc seul, je traversai la piste et m'enfonçai dans la brousse une petite demi-heure et, à 25 m, une gazelle. Ajustée au défaut de l'épaule, le tir fut net. Il me fallut ramener la bête au travers de la broussaille comme je pus et le cuisinier, Altinet, nous accommoda une partie; le reste, ils se le sont partagé... Mais elle était si « mignonne », cette gazelle et cela me fit tellement mal au cœur que, jamais, je ne retournerai chasser et revendrai ma carabine avant de partir.

*La traversée de Tanout (subdivision)*



Enfin, arrivé quand même à Agadez par la portion de piste impériale Tchad – Hoggar – Alger par Zinder, Tamanrasset et El Goléa, la piste Alger / Le Cap empruntée par le premier rallye international Alger / Le Cap, prédécesseur du Paris-Dakar (30 ans plus tard), piste caractéristique avec le fesch fesch et ses ornières, ce n'est pas le désert mais la fin de la savane.

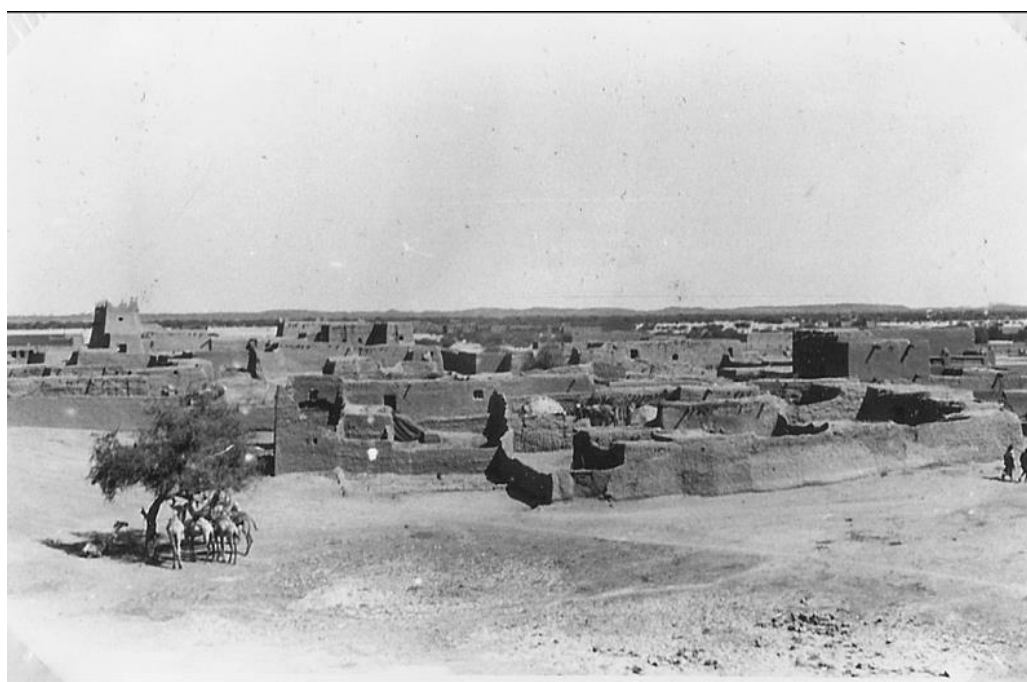


*Piste au travers du pare brise ouvert, quelque part entre Zinder et Agadez*



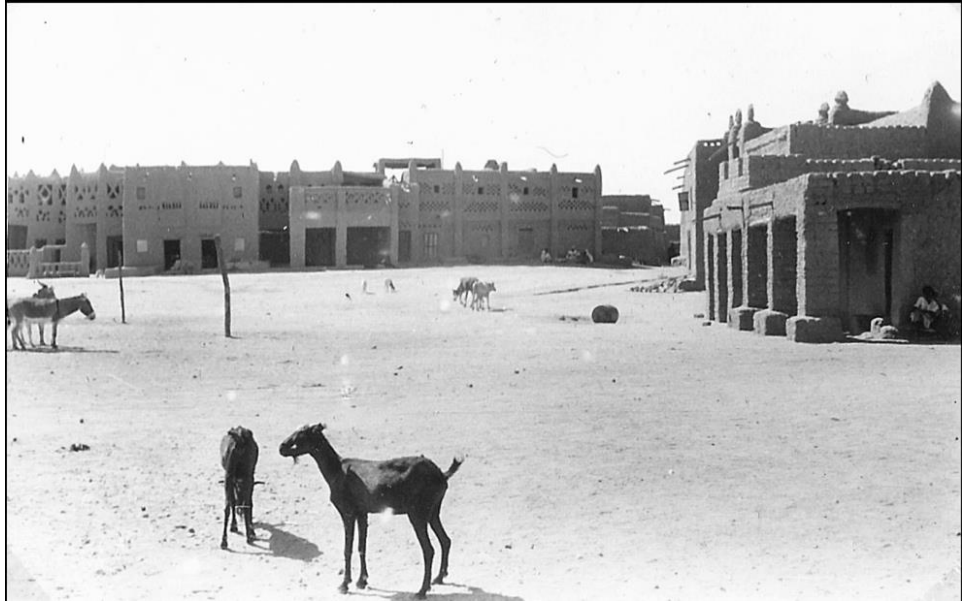
*Agadez en vue*

Le lendemain soir, le commandant du Cercle (administrateur de la France d'Outre-Mer) me proposa de m'installer chez le représentant des PTT (Hourtanet), que je connaissais, pour me reposer... Et prendre quelques photos d'Agadez.



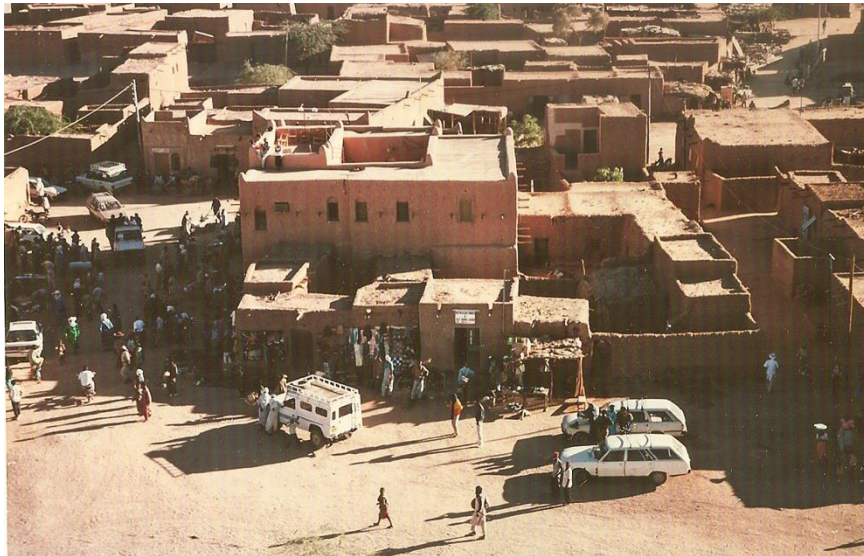
*Vues générales d'ensemble de la ville d'Agadez en 1952*

Agadez



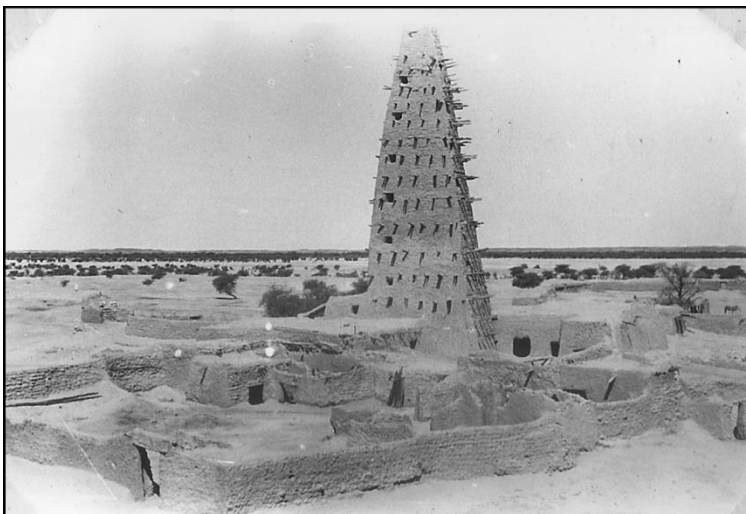
La grand place

1952

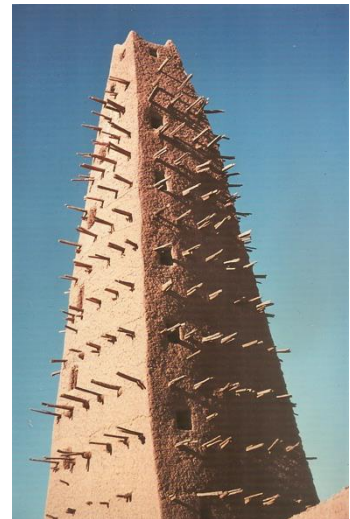


1997

et la mosquée en 1952 .....



et 45 ans plus tard en 1997



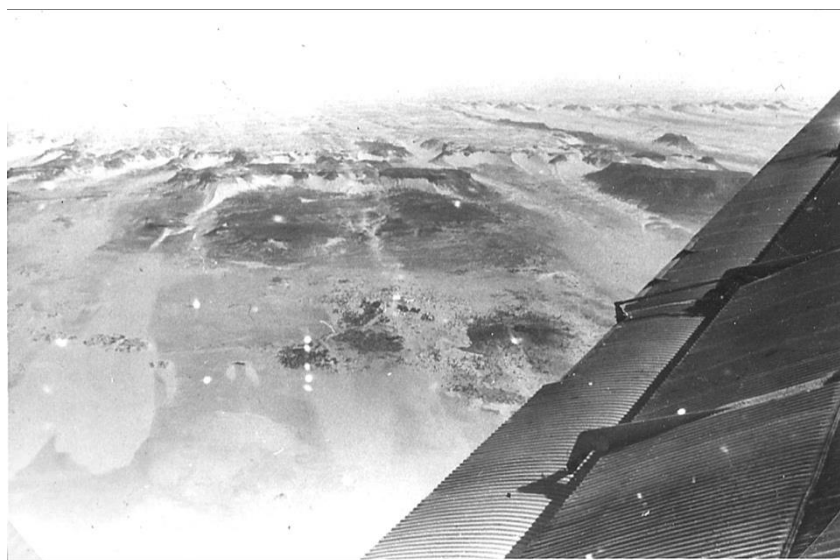
Installation du baromètre, puis de l'héliographe (difficile de construire un socle en ciment - béton, mais nous avons nos petits cailloux). Et quand tout fut terminé, s'inquiéter de trouver un moyen de rejoindre Dirkou à 700km, avec le désert du Ténére à traverser.

Le commandant du Cercle me proposa 2 gardes de Cercle et 4 chameaux, 2 pour moi et le planton, 2 pour porter le matériel... Mais un simple quart d'heure sur le dos d'un de ces chameaux me fit refuser sa proposition... Sur place, j'achetai deux croix d'AGADEZ authentiques en argent que nous avons toujours.

Dans les souvenirs, il y a aussi la couverture (au mur du sous-sol à Rueil) que je m'étais achetée pour les soirées d'hiver à Niamey... Il ne fait pas très chaud, la nuit, au bord du désert, et parfois « je me caillais »... et puis ces couteaux et épées typiques des bédouins que j'achetais parfois aux Dioulas (commerçants ambulants de l'Afrique occidentale).



Nous attendîmes donc 10 jours le passage du Junker 52 de l'armée de l'air qui faisait le circuit-tour du Niger et embarquâmes avec notre matériel, mais aussi des chèvres, des poulets et des africains... Heureusement que, depuis la banquette, on pouvait ouvrir la fenêtre coulissante (eh oui, le JU52 volait à 150km/h à 1500 mètres d'altitude max), car nous étions tellement secoués que tout le monde était malade, hommes comme animaux...



*Vue du Ténére en avion, par la fenêtre entre 2 hauts le cœur*



Arrivés à Dirkou avec le capitaine Poincaré, neveu du mathématicien, venu remplacer le lieutenant André qui devait quitter son poste de commandant de Cercle dans 15 jours (mi civil-mi militaire).

Dirkou, bordj militaire, est un carré = 1 lieutenant, 4 sous-officiers et 50 tirailleurs sénégalais... Pas de place pour nous à l'intérieur... On nous octroya une case extérieure de 3 pièces dont une seule avait un toit, le reste de la toiture étant tombé après une grosse pluie ayant, ici aussi, fait littéralement fondre les murs en banco... On s'installa donc tous les deux, le planton et moi, dans la chambre avec une toiture... Par contre, durant tout le séjour, nous fûmes invités à déjeuner et dîner au Bordj, moi avec le lieutenant et les sous officiers, mon planton avec les tirailleurs.



*Les cases, la station météo et le fort de Dirkou*

Travail classique, installation du baromètre et de l'héliographe... Et attente du prochain Junker52 du circuit nigérien pour nous descendre sur les bords du lac Tchad à N'Guigmi. Durant cette période, le lieutenant André nous a emmenés faire une ballade dans le Djado, cette bande de terre nord-sud très humide.



*Le Djado, belle végétation*

Nous nous sommes baladés à la limite des territoires « sûrs », non loin des « rebelles » du Tibesti qui, de temps en temps, faisaient des incursions... D'où le bordj militaire français.



*La fin de la falaise*

Ainsi qu'à l'oasis de Bilma, envahie par les dunes de sable

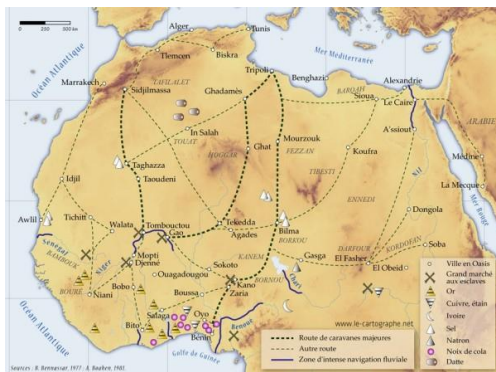
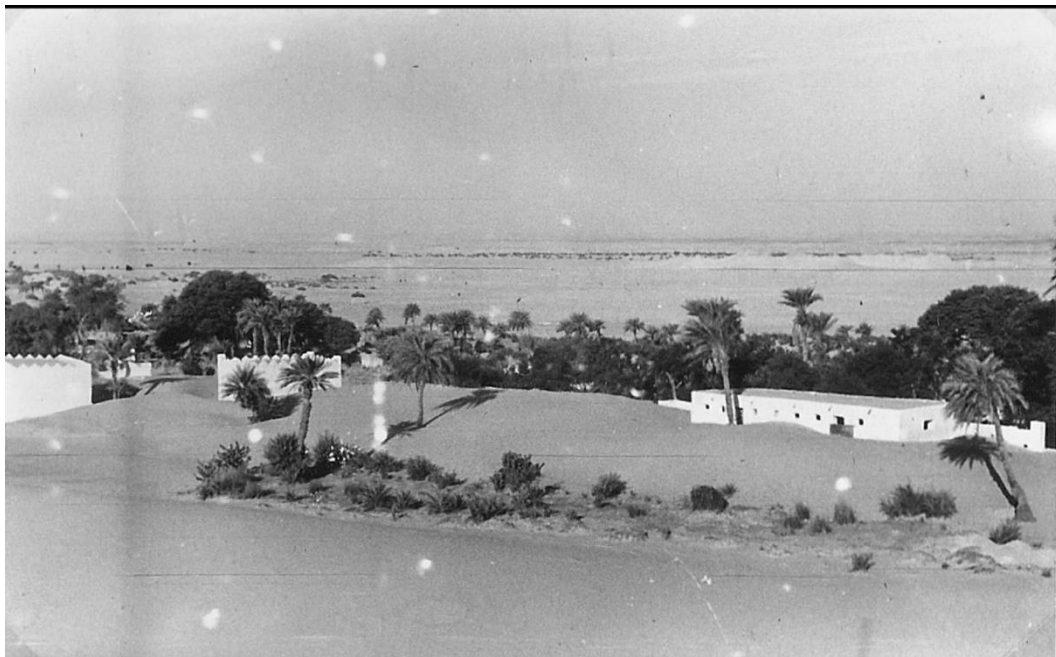


*L'oasis de Bilma*



*L'envahissement des dunes de sable*

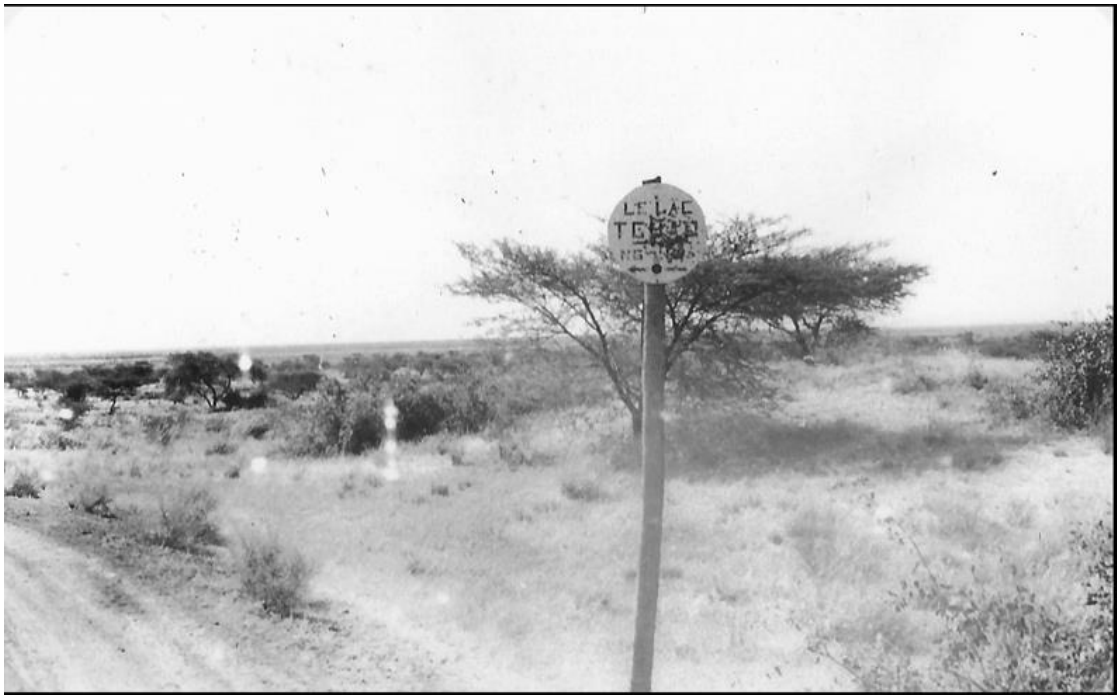
Bilma, le carré avec en fond (la ligne sombre) une célèbre caravane du sel, caravanes trans-saharienne de plusieurs centaines de chameaux descendant vers le Tchad.



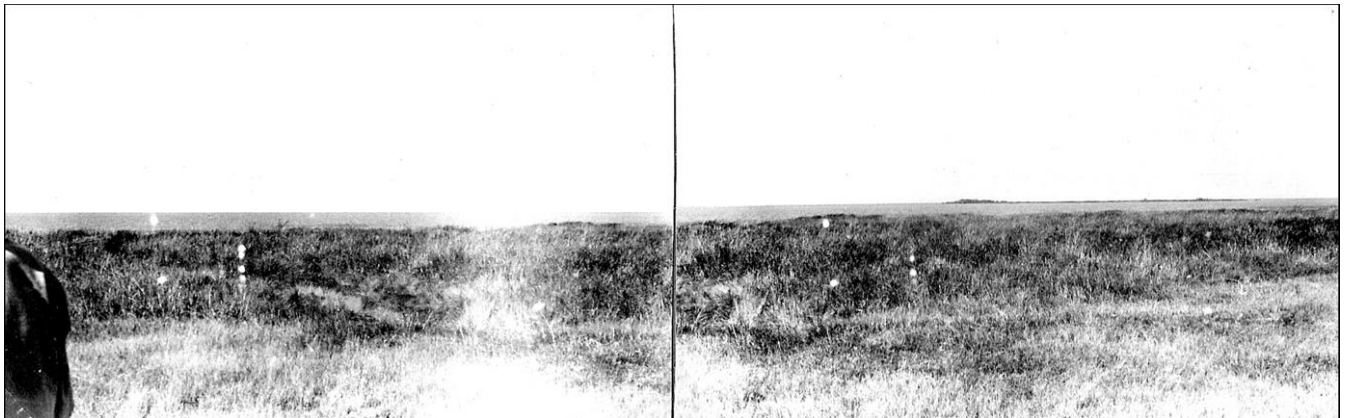
Un détail gastronomique : le JU52 apportait des vivres frais... Cela dura huit jours, puis après, midi et soir, chameau avec carottes et pommes de terres déshydratées...Lassant à la fin...très lassant.

Autre souvenir : le lieutenant André avait un tourne disque, mais un seul disque : « Jézabel »... Nous l'entendîmes pendant 15 jours (!), à toutes heures...

Nous repartîmes donc en JU52, plein sud, vers N'Guigmi, pratiquement au bord du lac Tchad. Accueillis par le commandant de Cercle qui nous affecta une case de passage... Pour le reste, débrouillez-vous... Le travail d'abord, installation du baromètre et de l'héliographe, la routine quoi, puis balade en voiture jusqu'au bord du lac Tchad...



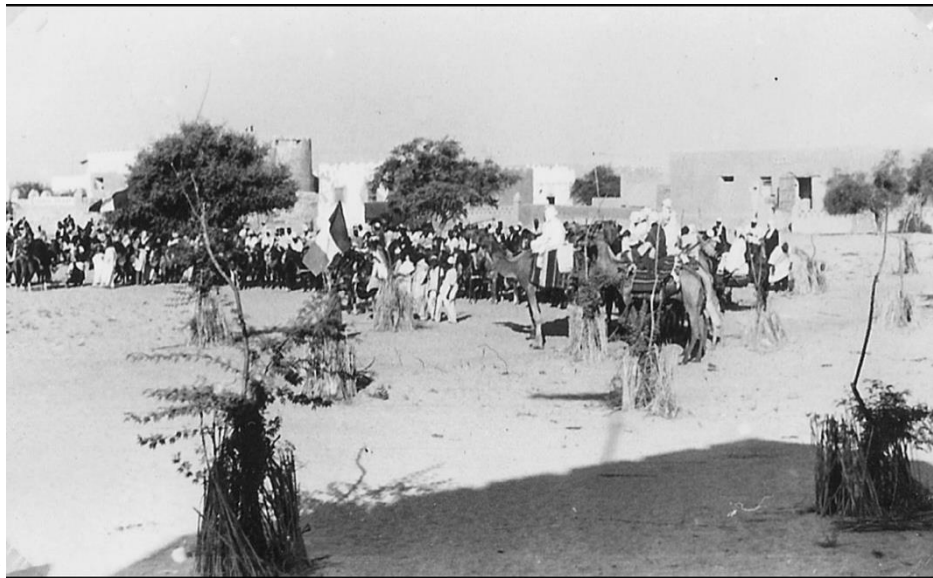
*Le lac Tchad, bien rempli*



Et, comme à l'accoutumée maintenant, attente d'une occasion pour repartir vers l'ouest en direction de Mainé Soroa...

Signalons quand même que nous avons quitté les paysages désertiques du Ténéré pour la savane, un peu plus arborée.

Sur place, à Guigmi, grande fête locale pour l'armistice de la première guerre mondiale, le 11 novembre, drapeau Français en tête, tirailleurs Sénégalais et garde montée sahélienne au garde à vous, suivie de jeux divers pour toute la population...



*Les couleurs*

*La garde sahélienne*

*Les tirailleurs*



*Les notables*



*les jeux*

et, ... attente d'une occasion pour repartir à nouveau plein ouest ... Ce fut un vétérinaire avec son pick-up qui m'emmena de N'Guigmi à Maïne Soroa... Bien secoués sur la piste, mais arrivés à destination le soir même et affectation d'une case de passage par le commandant de Cercle...

Dès le lendemain, installation du baromètre et de l'héliographe ... Deux jours au moins pour le bon réglage Nord-Sud de la boule de cristal sous laquelle on place un carton imprimé que le soleil brûle au travers de la loupe-boule et l'on relève ainsi la durée d'insolation journalière.



*Le panneau de centre ville au croisement de la piste indique*

ZINDER	☞ 385 km	
GOURE	☞ 534 km	
NIAMEY	☞ 1310 km	... Quand même...
GAO	☞ 1775 km	

Après deux jours d'attente, un taxi-brousse local nous ramena à Zinder



*Zinder le retour*

d'où nous prîmes l'avion, enfin, pour Niamey...La mission avait duré près d'un mois et demi.

Et il fallait préparer le retour en France... Je décidai de reprendre le bateau... Depuis le Niger, c'était un problème de moyens de communications. Mais tout se passa bien. Départ le 30 décembre :

- Niamey-Parakou (au Dahomey) en taxi brousse amélioré
- Parakou-Cotonou, port principal du Bénin (la capitale administrative étant alors Porto-Novo) en train.
- Là, j'attendis 48 heures le paquebot tout neuf « Maréchal Leclerc » à bord duquel j'embarquai... Belle cabine de 2<sup>ème</sup> classe à deux avec un magistrat, que je retrouverai plus tard à Libreville.
- Escales à
  - o Lomé (capitale du Togo),
  - o Abidjan (Côte d'Ivoire),
  - o Conakry (capitale de la Guinée)
  - o et enfin Dakar (Sénégal) où, partout, je retrouvai des météo.



- Le trajet Dakar-Bordeaux fut agrémenté d'une escale à Santa-Cruz de Ténérife et je débarquai le 15 janvier 1953 en terre girondine où Max Boisson, rentré par avion, m'attendait avec sa 203 toute neuve pour me remonter sur Paris...

Inutile de vous préciser qu'en deux ans, j'avais changé... La tête encore pleine d'aventures nigériennes, un compte en banque (CCP) bien garni... Et donc l'achat immédiat d'une 4Cv Renault, commandée depuis le Niger... sans internet (☹), en immatriculation triptyque (séjour temporaire TT)... Et six mois de congés...

Avant de quitter le Niger, je me dois de raconter deux réparties cinglantes de notre « célèbre » James Giraud :

- Un jour, vers la fin des travaux de la nouvelle piste (déjà utilisable mais pas encore électrifiée), nous attendions l'avion venant de Douala et partant ensuite vers Alger-Paris. Une personnalité locale devait prendre ce vol car il y avait, assis à la terrasse des relais aériens le « tout Niamey » (soyons modeste, soit une vingtaine de personnes) et nous, navigation aérienne et météo, quand arriva le patron de l'unique société de travaux publics de Niamey dans sa traction avant noire, avec le toit peint en blanc. Apostrophant les météo (donc Blaize, Giraud, et moi), il s'écria haut et fort

« Je suis plus fort que vous les météo, j'ai mis 100gr de peinture blanche sur le toit de ma traction et j'ai gagné 2°C de moins à l'intérieur »

« Et bien, il fallait en mettre 2 kilos et vous porteriez un cache-col »

répliqua vertement Giraud, soulevant l'hilarité du tout Niamey présent... On ne revit plus la traction en cette fin de journée....

- Une autre saillie aussi dévastatrice : une fois la piste terminée, nous fûmes invités à un apéritif par une « popote », avec les chefs d'équipe et techniciens de la société privée qui avait construit cette piste et comme toujours, les copains de l'aérodrome (aviation civile et bases aériennes) étaient conviés. Pour une raison qui m'échappe nous fûmes, nous les météo, violemment pris à partie par la femme d'un chef d'équipe des T.P qui nous traitait, devant tout le monde, de « bons à rien » et « d'inutiles » dans un pays où il ne pleuvait que 4 mois par an. Cette mégère, par ailleurs peu gâtée par la nature et qui avait probablement un peu abusé de la bouteille, eut le tort de terminer sa diatribe par un tonitruant :

« de toutes façons, vous les hommes, vous êtes tous des coureurs »

« eh bien, c'est pas après vous qu'on s'essoufflera ...»

lui renvoya du tac au tac James Giraud. Horriblement vexée, on ne l'entendit plus de la soirée...

Donc retour en France Métropolitaine. La vie allait être belle...

Elle le fut ...

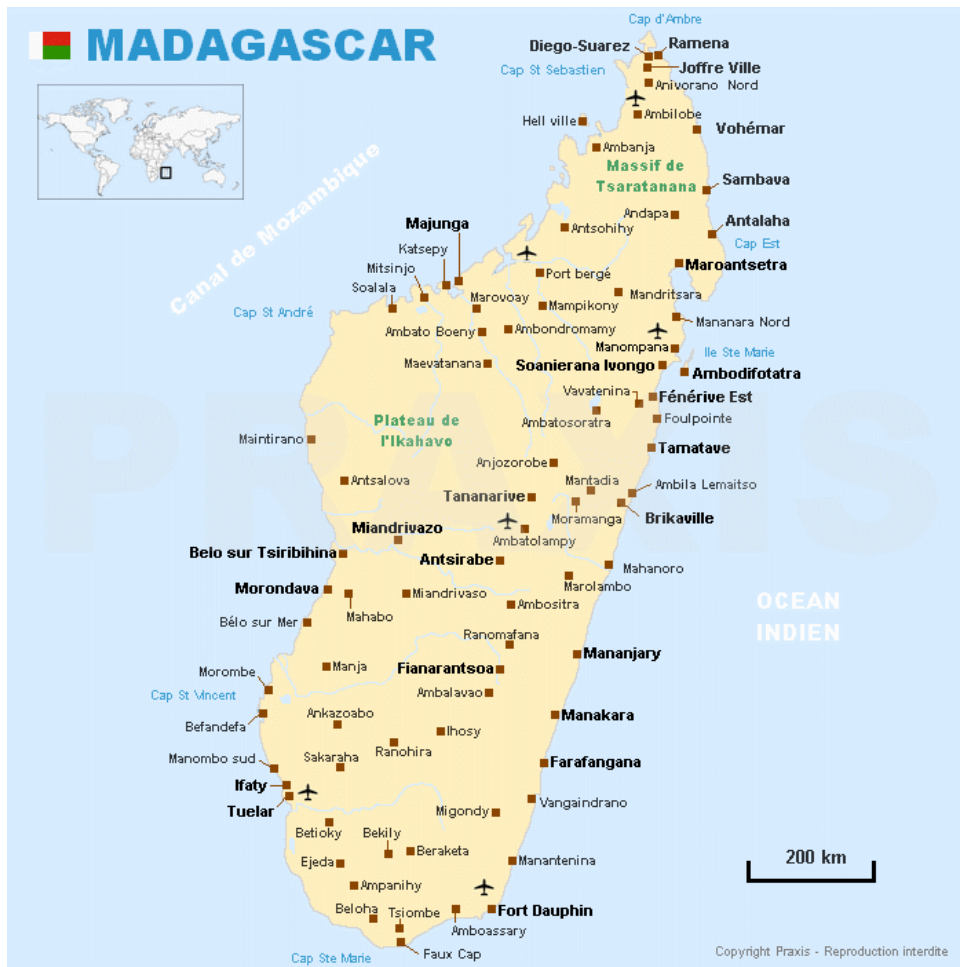




Mais 15 jours avant mon départ, voilà que mon camarade de promotion (Sauvageot), s'étant accroché sérieusement avec un inspecteur général de la Météo à Tuléar (Madagascar), le directeur et le gouverneur demandent son rapatriement immédiat (en réalité, ils le virèrent de Madagascar avant la fin de son séjour) et comme j'étais le dernier disponible à Paris, l'ingénieur général Bruzon, chef de la Météorologie Outre-mer, m'annonce de but en blanc que je suis transféré d'AOF (Afrique Occidentale Française) sur Madagascar que je rejoindrai par bateau, départ fin juillet depuis Marseille... Pour 3 ans minimum...

Avant mon départ, je n'ai pu rencontrer d'anciens de Madagascar ni personne qui puisse me renseigner sur la vie là bas... Et départ pour au moins 3 ans...



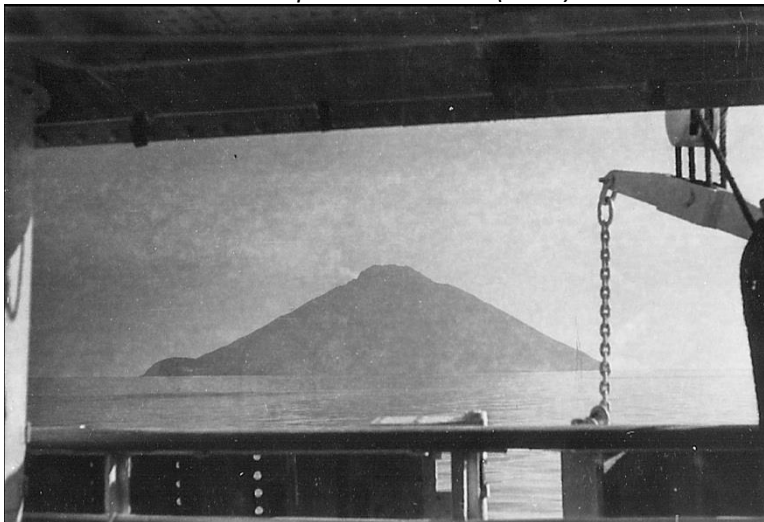


Surface équivalente : à peu près la France et la Belgique réunies

## Le Voyage vers la Grande Ile: Août 1953

Départ comme prévu, fin juillet, sur un bateau des Messageries Maritimes, le « Leconte de l'Isle », construit par les Japonais au titre des dommages de guerre. Conçu par des asiatiques, les coursives étaient tellement étroites et basses que je ne passais pas par les portes sans me courber... Je voyageais à nouveau en 2<sup>ème</sup> classe, avec un capitaine de l'armée française. Pas de climatisation, mais un système d'aération des cabines lié à la vitesse du bateau...

### *Dernières vues sur l'Europe : le Stromboli (Italie)*



### *puis le Détroit de Messine entre la botte italienne et la Sicile*



Pas de problème particulier. A Port-Saïd (Egypte), je fais plus connaissance avec un autre passager qui n'était autre que J. Molénat, ingénieur de la Météorologie partant, en famille, faire ses 3 ans outre-mer à... Madagascar. Nous avons de suite sympathisé, admiré le Canal de Suez, la mer Rouge et supporté difficilement la chaleur humide quand le bateau est tombé en panne de moteur... Au mois d'Août, en mer Rouge... C'était l'enfer et plus d'aération dans les cabines, bien sûr !

*Port Saïd*



*Entrée dans le Canal de Suez*



*et sortie du même canal*

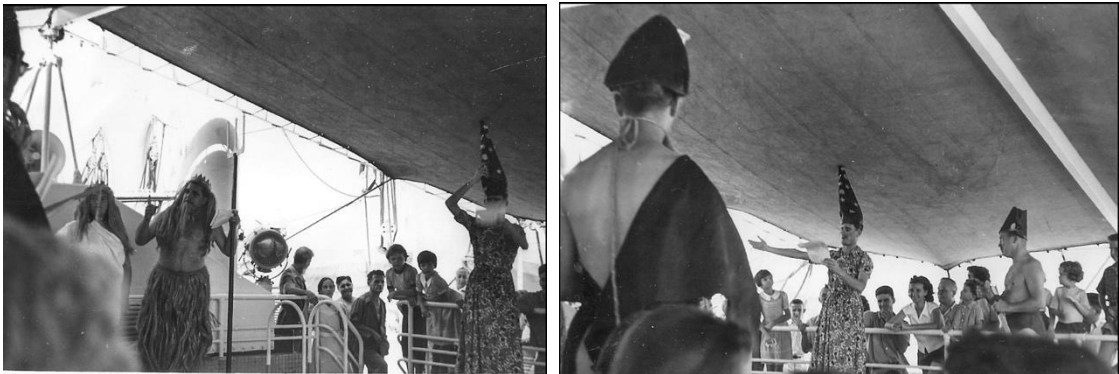


*Vers la Mer rouge*

Réparation de fortune et on a terminé la traversée de la Mer Rouge en « filant à 2 nœuds » jusqu'à Djibouti (en face du Yémen, à l'entrée du golfe d'Aden). On dormait un peu, la nuit, dans les fauteuils du bar installés sur le pont avant...

A Djibouti, j'ai retrouvé mon camarade de promotion Girard et j'ai pu dormir, avec un ventilateur... Pendant 3 jours, tandis que l'on réparait le bateau.

Départ de Djibouti, on double le cap Gardafui (Somalie) et, avant l'escale à Mombasa (Kenya), passage de « la ligne », l'Equateur, avec une grande fête à bord : déguisement, baptêmes à grand renfort d'eau...La tradition, le tout animé par Molenat. J'étais déguisé en « Astrologue » un peu ivrogne qui cherchait « la ligne » avec une lunette dans une main, une bouteille dans l'autre !



*Si si, c'est moi !*

Pendant que d'autres, après lecture de l'acte d'accusation, étaient « punis », bariolés, maquillés et trempés à l'eau de mer bien salée... Le passage de l'Equateur en somme...

Escales à Mombasa, pour admirer à quai notre bateau le Leconte de Lisle affectueusement surnommé « le rapide des mers du sud », 8 nœuds max... et visite touristique



*La cathédrale*



*Tour de guet de l'époque de Vasco de Gama  
1469 / 1524*

Tour qui n'existe plus ....

Puis escale à Dar es Salaam (Tanganyika, qui deviendra la Tanzanie en 1964, après avoir fusionné avec Zanzibar)...



et l'on touche la Grande Ile, Madagascar, à Majunga. Puis, remontant vers le nord, on visitera Nosy-Bé, Diego-Suarez et, enfin, Tamatave après un mois de voyage. Ce n'était pas l'Afrique saharienne, mais des paysages tropicaux quand même...Totalemment différents...

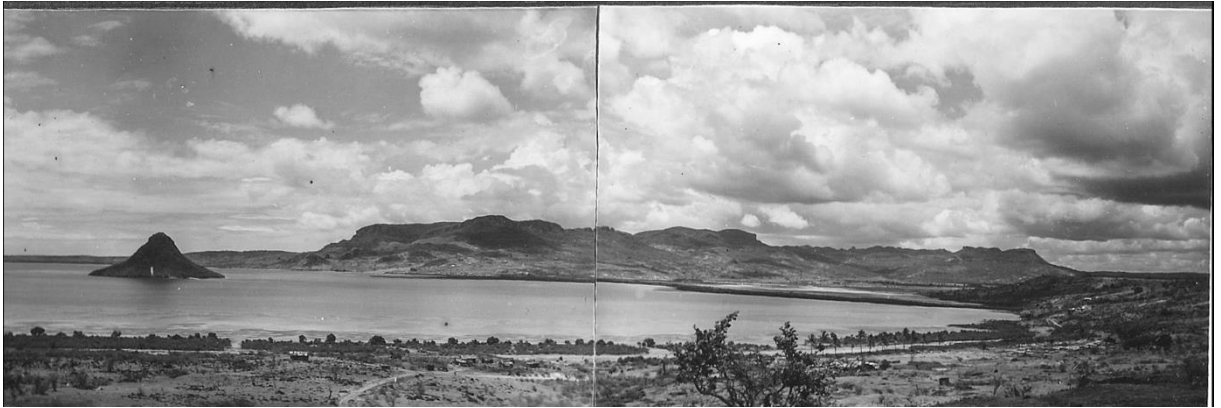


*Majunga*

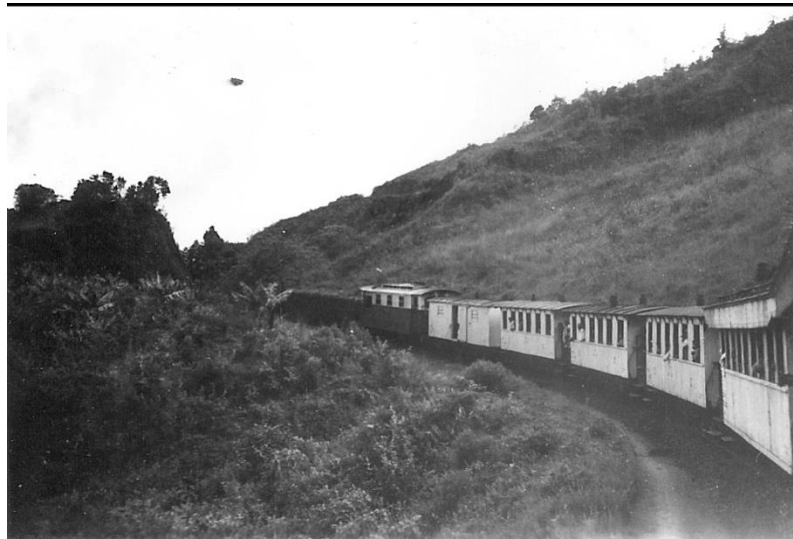


*Nossi Bé*

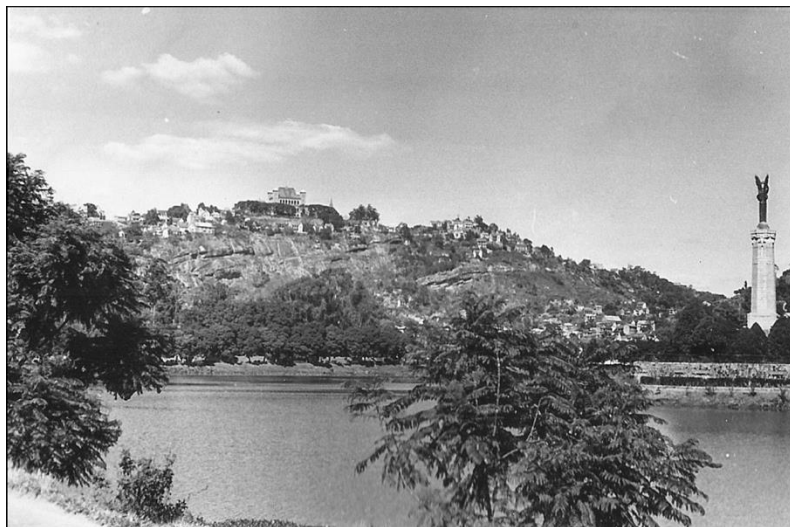
*Un des 5 doigts de la rade de Diego  
Suarez*



Et finalement Tamatave, le port de commerce vers l'océan Indien. Nous prenons le train de Tamatave à Tananarive et arrivons dans la capitale...



*Entre Tamatave et Tananarive*



*Lac Anosy (« anouche »)*

*Tananarive*





## Madagascar - Tananarive 1953-1958

**Drapeau de Madagascar** (21 octobre 1958). Par tradition, le rouge représente la souveraineté, le vert l'espoir et le blanc symbolise la pureté.

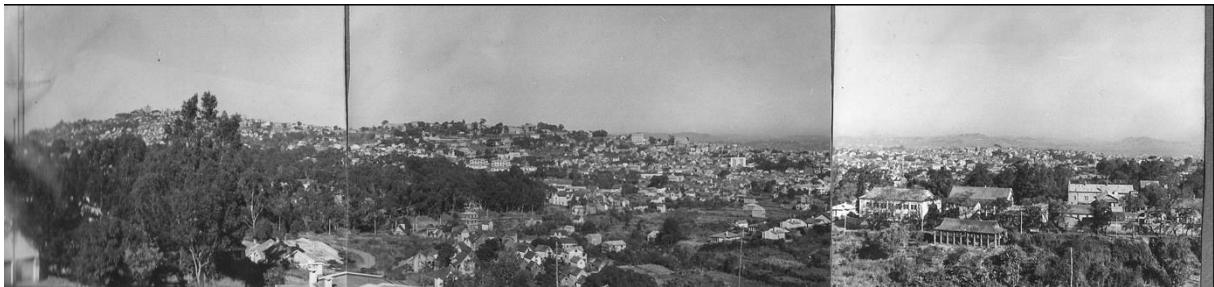
Ce n'est plus du tout l'Afrique ! Une ville à l'européenne, rues goudronnées, trottoirs, des boutiques comme à Paris, même un magasin « le Printemps », tout le monde habillé en veste, pantalon, cravate, petit pull (on est à la fin de l'hiver austral)... Je regrettai amèrement de ne pas m'être renseigné plus avant de partir... J'avais l'air « fin » avec ma collection de shorts, chemisettes saharienne et mon casque colonial, une incongruité à Tananarive !!!

Il fallut reprendre toute ma garde robe, y compris les costumes d'hiver que je fis rapatrier de Paris, car c'était un climat tropical, mais d'altitude (1200m). Et puis on m'annonça qu'on ne pouvait me loger dans l'immédiat, donc je resterais à l'hôtel en face de la gare...Un certain temps !

Accueil sympathique des nouveaux collègues (Porrot, Vivant...), plus froid du directeur Mr Ravet qui me précise que je serai affecté à la Prévision Générale de Tananarive pour m'habituer à la météorologie de l'hémisphère sud et aux cyclones tropicaux.

Le service météorologique étant implanté à Ampasampito (prononcez Ampasampit comme tous les noms malgaches, on aspire la dernière voyelle), sur la colline à coté du fort français, en face de l'hôpital Girard et Robic (Jean-Claude y naîtra), loin du centre ville, il me fallut emprunter les cars malgaches pour aller déjeuner, dîner et dormir à l'hôtel en ville.

*Vue depuis le service météo sur la ville*



*Service météo vu d'en face, de l'hôpital*

Au bout de quelque temps, on m'affecta une demie-maison, en partage avec un autre célibataire, Joël Durat, avec chambre et cuisine... Mais je n'avais aucun ustensile de cuisine dans mes bagages... Aussi, grand cuisinier devant l'éternel, je m'empressai de m'acheter une petite voiture (4cv pour changer) pour mes allers-retours en ville et décidai de prendre pension dans un restaurant du centre ville, le Glacier. Joël décéda des suites d'un accident de moto en allant au lac Mantasoa (Mantachou) sur la route de Majakandriana. Il revint de cet accident, mais 2 jours plus tard, une probable hémorragie l'emporta.

*Ma case en février 1954*



Ce n'était pas, mais alors pas du tout, la vie à laquelle je m'attendais...

Une période militaire en décembre 1953, tenue standard de l'armée de l'air et calot de traviole, me valu le grade « honorable » de sergent.



Un soir, dans la boîte de nuit le Madrigal, au dessus du cinéma Metro, j'ai pas mal discuté avec un jeune nord-africain du Maroc. De ce que l'on m'a dit après, c'était un fils (Hassan ?) du sultan Mohamed Ben Youssef, en résidence surveillée à Antsirabé. Le sultan retournera dans les années 55 au Maroc et deviendra le roi Mohamed V, succession assurée par son fils Hassan II et maintenant son petit-fils Mohamed VI.

Du point de vue travail, affecté à Tana, je n'irai que très peu à Arivonimamo, l'aéroport international situé à une quarantaine de kilomètres de Tana et dont on ne pouvait pas, pour des raisons géographiques, rallonger la piste ; il sera « remplacé » par l'aéroport d'Ivato inauguré en 1966, excepté pour certains retours avion, et cette petite histoire :



### *Les Kerguelen*

G.Dhonneur (Co IATM), qui allait aux Kerguelen (Terres Australes et Antarctiques Françaises), avait besoin d'un poste radio particulier pour réussir à capter les postes francophones (les différentes bandes ne sont pas encore très au point sur l'aspect réception). Il me chargea de le lui trouver sur Madagascar. Mais il n'était pas seul en mission; en effet les scientifiques avaient décidé d'implanter des rennes du grand nord et, sur l'aéroport, il fallut assurer leur «refroidissement» à coup de grands pains de glace venue de Tana, avant de les transférer pour Tamatave et le départ bateau vers le sud de ces quelques rennes (- de 12).

### **WIKIPEDIA : Rennes / Kerguelen**

Dix rennes de Suède ont été introduits en 1955-1956 sur l'île Haute. Cette petite population d'origine a été renforcée par les descendants de trois rennes suédois introduits en 1957 sur l'île Haute avec les mouflons. Comptant une centaine de têtes chacune à la fin des années 60, les deux populations sont entrées en compétition pour l'espace et la nourriture de cette petite île (6,5 km<sup>2</sup>), et les rennes ont fini par gagner la Grande Terre à la nage en 1981, jusqu'à totalement disparaître de l'île Haute.

La population actuelle de rennes est estimée à 4 000 têtes environ. Leur impact a été négatif pour certaines espèces végétales, en particulier les lichens, dont la croissance est très lente, et sur lesquels ils exercent une forte pression.

À compter de 2011, un programme d'analyse de l'impact environnemental précis des rennes a été entrepris, afin de statuer sur la politique de gestion à mener les concernant : régulation de la population ou éradication .

Une autre mission type et quelques photos de voyage:

Mr Ravet m'envoya en mai 1954 monter le nouveau pylône météo de Dzaoudzi, petit aérodrome sur un îlot au large de Mayotte. Ce fut réalisé sans peine avec l'aide du technicien des travaux publics; celui-ci me raconta que, chargé de faire passer le permis de conduire une fois par semaine, il se créait plein de difficultés, sens interdit, stop, interdiction de tourner etc... artificielles mais non nécessaires car...il possédait la seule voiture de l'îlot et ne craignait donc pas d'en emboutir une autre !!! ... Hormis le seul camion des travaux publics...

### Mayotte



*La rue principale ... Et unique... de Dzaoudzi, sur l'îlot de Pamandzi en 54*

*Pamandzi : bord de mer et lac de cratère*



Et au retour, d'avion, belle vue sur le Betsiboko de Majunga



Disons aussi que j'ai participé à la préparation du débarquement à TROMELIN, île éparse à 500km au large de la côte nord-est de Madagascar et véritable plaque tournante sur le passage des cyclones tropicaux.

« PAQUEBOT »

Baliseur Fédéral MARIUS MOUTET  
Service météorologique de Madagascar et Dépendances  
Ile TROMELIN Mission permanente

Expédiée sous le N° 0001 par le chef de la 1<sup>ère</sup> mission à L.LAPLACE



Le cachet de la poste du 7 mai 1954 faisant foi

J'ai aussi préparé en 1954, après la construction de la piste rudimentaire, la première liaison Madagascar-Tromelin et retour avion (regardez la date du premier vol dans les enveloppes premier jour de notre collection de timbre, vous y trouverez ces courriers).

28 juillet 1954

Première liaison aérienne Madagascar-Tromelin

Adressée « A Laurent » il fallait bien mettre un inconnu donc je me la suis adressée à moi...



et postée de Tromelin le 31 juillet 54,

la lettre retour arrivée à Tana le 1<sup>er</sup> Août, cette fois au bon destinataire.



Elles sont encore cachetées, c'est une simple feuille blanche à l'intérieur, pas de billets ... Non, non, juré, pas la peine de les ouvrir !

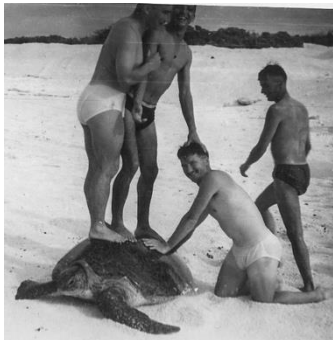
Avant de partir en congés mi 57, je suis parti en première mission d'inspection sur l'île Tromelin, en été 1957 (hiver métropole...) donc.



1 JANV 57

Tana, Antalaha, Tromelin en avion JU52 militaire, comme au Niger, pour une des premières inspections, le débarquement ne datant que de 1954, la construction venant tout juste d'être terminée et inaugurée le 1<sup>er</sup> janvier 57.

*Les pilotes de l'armée de l'air s'essayant même à un nouveau mode de pilotage*



*ils sont fous*



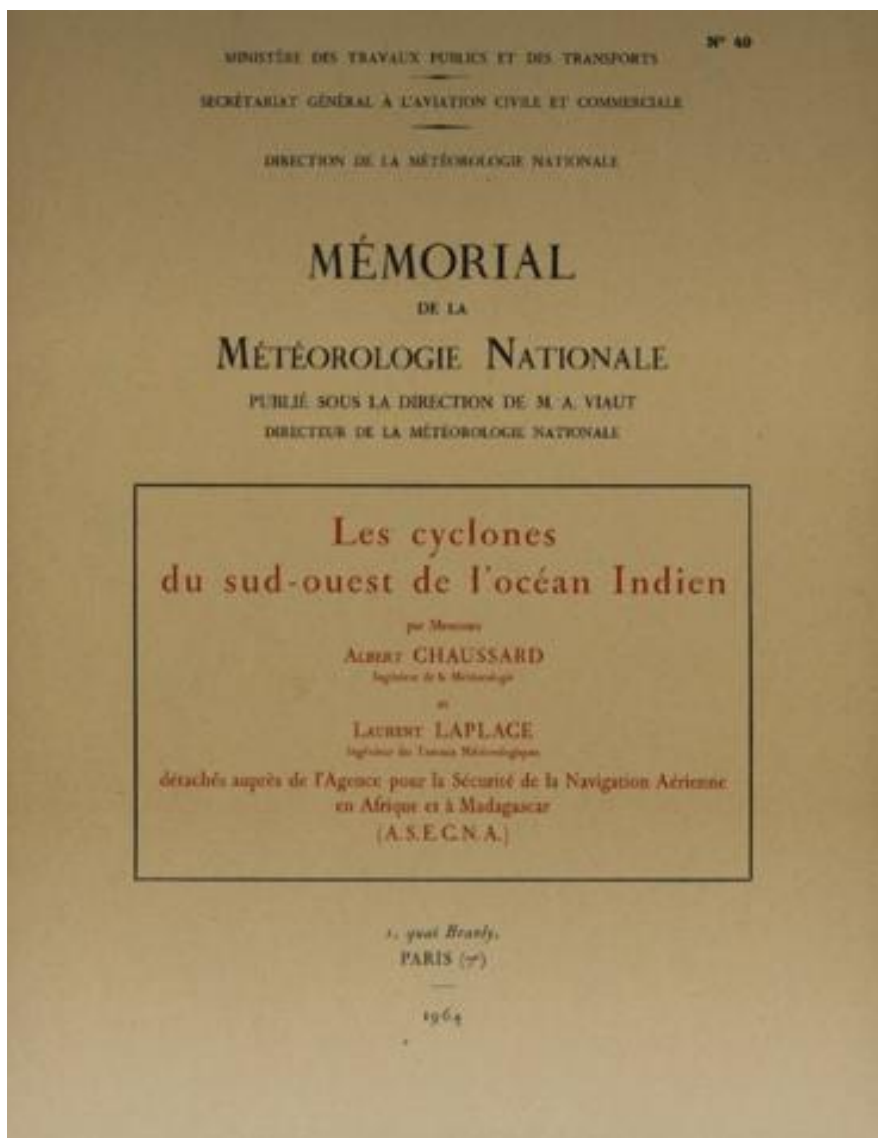
*de Bassan*

*et les métropolitains ne manquent pas non plus d'humour à la construction sur l'île*



Mais un cyclone devait tout emporter quelque temps plus tard et il fallut attendre les années 1960 pour re-construire un bâtiment « en + dur », béton armé qui résiste toujours

Enfin, très important, l'arrivée d'Albert Chaussard: dès qu'Albert fut affecté à Madagascar (son frère Maurice était un camarade de promo), nous nous entendîmes très bien et plus tard, c'est avec lui au bureau d'étude, que je sortis mes principales publications sur la météorologie de Madagascar, des Mascaraignes et les cyclones du sud-ouest de l'Océan Indien (mémo 49 de la DMN, trouvé sur internet dans la bibliothèque météo France, un exemplaire est dans mes archives à la maison).



Plus tard, Albert fut appelé à prendre en main la météorologie de Polynésie française pour essayer de protéger au maximum la population des retombées radioactives.



Un inconvénient tout de même : la météorologie fonctionne 24H sur 24, samedi, dimanche, Noël, Pâques, Pentecôte... et tous les jours fériés (fêtes nationales). Travaillant au début à la prévision générale, je n'avais jamais un week-end complet. Ajoutons à cela les veilles cycloniques (jours et nuits) en saison chaude et toutes les responsabilités vis-à-vis des autorités locales pour les mises en alerte car, jusqu'à l'indépendance de Madagascar, nous avions à protéger, en plus, les Comores et la Réunion. Ce fut plus « calme » après 1965 où, en tant que chef de centre à l'aéroport international de Tananarive Ivato, nous n'avions plus, avec mes collègues, en charge les veilles cycloniques car conservées par la météorologie malgache.

Ci-dessous, une mémorable demande d'embauche très « enflammée » (*lettre en annexe*) :

« ...J'espère, Mr le représentant, que vous ne soyez l'extincteur de la flamme qui m'anime, ou le sapeur de l'avenir que je caresse ...»

Citons aussi cette lettre, malheureusement perdue, où l'auteur, à la recherche d'un emploi dans un magasin, utilisait comme formule de politesse la seule et unique qu'il avait jusqu'à ce jour utilisée :

« La maison ne reprend pas les emballages vides ».

Et puisque l'on parle climat, revenons à ma carrière : après avoir tenu les postes de prévisionniste, puis de chef prévisionniste, bureau d'étude avec A.Chaussard (période où nous publiâmes quelques documents encore archivés et en annexes),



Je fus nommé chef de centre sur le nouvel aéroport international de Tananarive Ivato avec pour missions

- Pour Madagascar, la collecte par BLU (radio phonie) toutes les 3 heures de l'ensemble des stations (une vingtaine) et bien sûr la prévision aéronautique y afférent
- d'organiser, pour le compte de l'ASECNA, un centre principal de météorologie pour le SW de l'océan Indien, soit : observations, prévisions, transmissions, radiosondages, radio-vent, l'équivalent des centres de Johannesburg (Afrique du sud) et Nairobi (Kenya) avec qui nous étions en liaison permanente par radio télétype.



- 
- Euh non , là c'est les bons cotés de la météo, les ballons sonde gonflés à l'hélium qui flottent au vent pour l'inauguration d'Ivato, comme quoi la météorologie peut servir... à s'abriter...



- *L'aéroport d'Ivato lors de sa mise en service... Que de voitures sur le parking !*

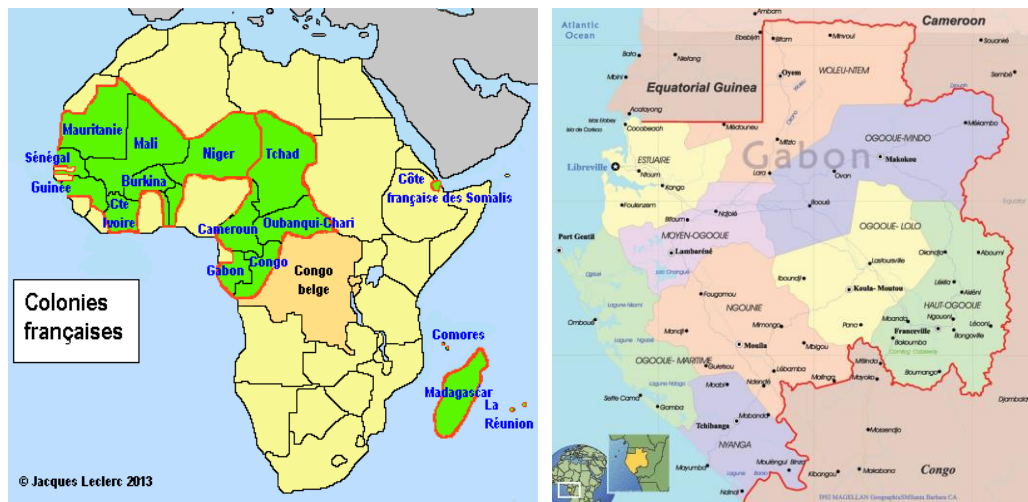
*Et vue des pistes*





## Le Gabon 1969-1972

Le **drapeau du Gabon** est le **drapeau civil** et le pavillon marchand de la République **gabonaise**. (9 août 1960). Le vert symbolise la forêt équatoriale, le jaune le soleil et le bleu la mer.



Ayant accepté ma nomination au Gabon, la Direction météo de l'ASECNA à Dakar me fit faire un voyage de reconnaissance à Libreville. Donc, aller par DC4 sur Air Madagascar de Tananarive à Johannesburg, où un Boeing de la KLM m'attendait pour s'envoler vers Brazzaville ; les hôtesse de la KLM me « kidnappèrent » au pied de la passerelle, m'emmenant au pas de course dans l'avion de la KLM. Petite escale à Brazza (Brazzaville capitale du Congo), le temps de faire un tour en ville et départ sur Air France pour Libreville.

Séjour agréable de quelques jours et retour par la même voie, mais avec escale de 3 jours pleins à Johannesburg, entre 2 avions... Que faire ? Sinon un safari de 2 jours au Krüger Park avec un couple d'australien dont la femme avait fait un an d'études en France, à Paris... Nous avons pu communiquer tout en admirant la faune du parc. Au repas du soir, je leur ai offert une bouteille de vin français...

Et puis Libreville, le Gabon d'Albert Bernard Bongo, de nouveau un grand bouleversement dans ma vie, dans notre vie. Après la vie « policée » de Tananarive, retour en Afrique, mais cette fois, l'Afrique tropicale avec ses forêts denses, sa faune, son climat et les Gabonais, bien différents des Malgaches !!!

Les formalités pour rejoindre le Gabon étaient simples : passeport et vaccinations... DTCOQ (Diphtérie, Tétanos, Coqueluche), tous les rappels et la variole, la fièvre jaune ainsi qu'en cours de séjour en 1971, trois fois le choléra (au pistolet par les personnels du consulat)

Logés immédiatement non loin de l'aéroport dans une grande et belle villa de 3 chambres partiellement climatisée (luxe à l'époque), dominant les deux terrains de tennis et la plage, l'endroit aurait été parfait sans la chaleur moite, les moustiques à profusion, les éphémères (fourmis volante qui mourraient par milliers sur les moustiquaires) et autres margouillats...



*Les 4L de service devant le club , les terrains de tennis juste derrière les billes de bois (des grumes) et, à droite, notre maison.*

Heureusement qu'au bord de la mer, même dans l'embouchure du fleuve, il y avait un peu d'air, un peu de brise !!! Rapidement il fallut s'adapter, prendre sa Nivaquine tous les jours, s'envelopper les jambes et faire brûler des serpentins anti-moustiques sous la table dès la tombée de la nuit (18h tous les jours, on est quasi sur l'équateur puisque Port-Gentil est à moins de 70 km au sud-est de l'autre côté, hémisphère sud).

il fallait également climatiser les chambres raisonnablement (en positionnant les cadres plastiques sur les fenêtres, car nous n'avions que des volets et moustiquaires, pas de vitre, aucune...) pour pouvoir dormir sans avoir froid, mais avec le ronronnement, le bruit plutôt, permanent. Sans non plus oublier d'accepter les crabes de terre sous la maison, de craindre le Mamba noir dans les cocotiers ou le « serpent minute », (suffisamment dangereux pour que l'on dispose, dans chacune des maisons de bout de cité, d'un vaccin au frigo ) et tellement petit qu'il se laisse tomber en espérant attraper quelque chose avec ses crochets, ou encore les pythons en goguette (un chien, un chat, un perroquet ferait bien l'affaire...).

Une équipe de jardiniers nous en déposa un de 2-3 mètres, décapité dans notre jardin, sachant que la veille notre chienne, Tilda, m'avait littéralement interdit de sortir après dîner en grognant et me pinçant le mollet dès que je faisais mine d'ouvrir la porte de la véranda ...

Nous n'avions pas fait d'erreur vestimentaire (une fois m'a suffit...): équipement de plein été pour toute l'année, un seul costume que je portais au départ de France et au retour, au cas où... et des chaussures ouvertes qu'il fallait mettre à l'abri dans les bas des placards chauffés avec des ampoules 110V 60W allumées en permanence, sinon le cuir moisissait en moins de 48h

Une fois les réflexes de type de vie acquis, tout se déroulait tranquillement. Peu de sorties le soir sauf le samedi, encore moins de bridge car il fallait se lever à 5H du matin, mais pas mal de tennis et de bains de mer l'après-midi, après la sieste, quasi-obligatoire avec ce type d'horaires et la chaleur moite entre 12 et 16 heures.

En ce qui me concerne, les horaires était fixes... 6h00-13h00, du lundi au samedi inclus, avec voiture de service... Une 4L blanche... Et un adjoint. En tant que chef de service, je devais aussi m'occuper de tous les problèmes de personnel (notations, mutations, embauches

locales...), du budget, de l'utilisation et de la répartition des crédits et assister le « patron », le représentant de l'Asecna au Gabon. Je devais également me rendre aux invitations officielles du gouvernement, du ministre et à chaque ouverture de la session parlementaire du président... D'où le costume nécessaire...



*DC3 et DC4 vus de la tour*

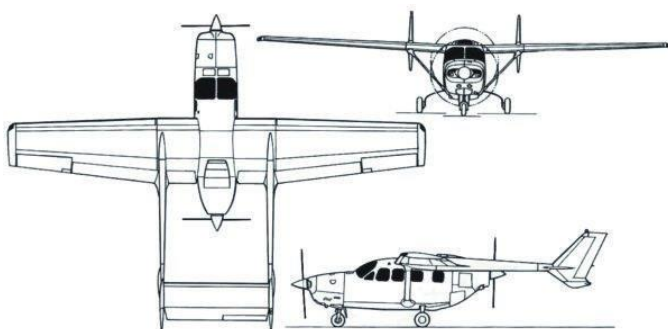
Il fallut bien sûr régler quelques problèmes d'horaires avec les personnels déjà en place, la tendance européenne un peu « coloniale » du chef de centre étant aussi à la « mansuétude », surtout le matin, pour aller plutôt faire de la voile ou pêcher, mais nous réglâmes rapidement « l'incident ».



Je me souviens de ma première expérience de chef de service.

Devant ravitailler les stations en matériel, je fis mes achats en ville et rapportai le tout au planton-magasinier qui confectionnait les colis. Nous énumérâmes ensemble les matériels (carnet d'obs, crayons, ballons, ficelles, gommages...etc...) et, en ce qui concerne les crayons, je commis l'erreur de lui dire : « la moitié des crayons pour le centre principal de Libreville et le reste pour les stations de brousse... ». Quand je revins une heure plus tard, il sciait consciencieusement les crayons en deux... Une moitié pour le centre, l'autre moitié à expédier... Nous avons tracé pendant 6 mois avec des demi-crayons... !!! A job équivalent, c'est quand même bien pire que « la maison ne reprend pas les emballages vides » de Tana...

Chaque station météo devant être inspectée au moins une fois l'an, il fallait se coordonner avec les autres services (Navigation et Bases Aériennes) et utiliser l'avion de l'Asecna car, en dehors de Bitam, toutes les autres stations n'étaient accessibles que par avion. Ainsi, je fis au moins deux fois le tour du Gabon, des stations les plus éloignées... Makokou, Mékambo, Mayumba, Franceville... aux plus proches comme Lambaréné, Mouila... Ce fût l'occasion de survoler et d'admirer la forêt, notamment sa densité et de suivre de nombreux troupeaux d'animaux sauvages dans les zones moins denses. Le petit avion de l'Asecna, un bimoteur Cessna Pusch-Pull avec un moteur classique devant et un moteur à pas inversé derrière, me rassurait un peu et Bassas, le pilote de la navigation aérienne, connaissait la forêt.



Il fallait parfois faire un ou deux passages au-dessus de la piste avant de se poser, car les pistes en herbe étant un endroit non arboré au milieu de la forêt équatoriale, c'était idéal ... pour faire sécher tout le linge du village...

Autre fait important : la guerre du Biafra jusqu'à nos portes...

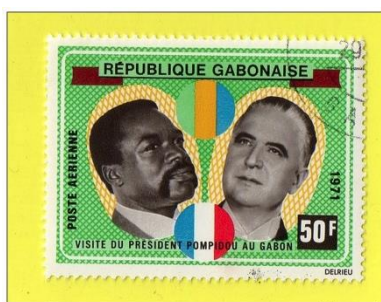
Rapidement, avec le chef de centre, nous fûmes mis au courant du « trafic de nuit » de certains avions privés; ces vols consistaient à exfiltrer du Biafra, alors en guerre civile contre le gouvernement du Nigéria (ne pas confondre avec le Niger), à exfiltrer donc des femmes et des enfants condamnés à une mort certaine parce qu'encerclés et affamés avec les rebelles Ibos (Igbos). Je me souviens qu'une fois, au petit matin (on commençait à 06h00), j'ai aidé au débarquement de 2 petits bébés jumeaux qui furent adoptés plus tard par un couple de commerçant (pharmaciens ?) de Libreville.

Ma nomination comme chef de service fut suivie d'une promotion au grade d'ingénieur des travaux divisionnaire. Et tandis que l'on parlait de plus en plus de l'africanisation des cadres mon adjoint, un jeune ingénieur gabonais métissé devait me succéder fin 1972

Alors j'ai décidé de postuler pour un poste parisien et de rentrer probablement définitivement en métropole.

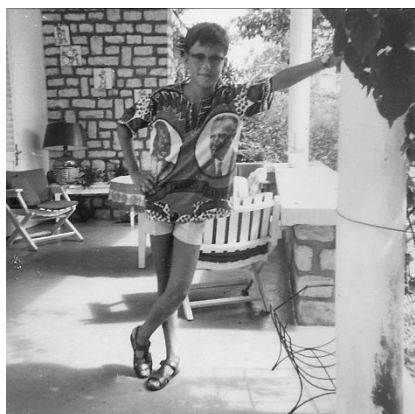
Mais avant de quitter le Gabon, je terminerai par quelques anecdotes vécues...

- Il y eut la visite du Président Georges Pompidou... Et l'obligation de porter la chemisette, le pagne ou le boubou à la double effigie : Pompidou sur une face Bongo sur l'autre



(Lettre en annexe)

( JC / ou pour mes copines de classe plus...âgées, l'un sur une fesse l'autre sur l'autre, même chose devant !!!) Nous refusâmes de sortir ce jour-là, mais Jean-Claude, au lycée et sur le bord de mer pour le passage du convoi officiel, dû s'y plier.



- Un jour, un responsable syndical est venu me voir pour différentes questions de service. Au cours de la conversation, il m'a demandé :

« - Qu'est-ce qu'il faut savoir pour être patron ?

- Bien connaître son métier, lui répondis-je

- Non déclara-t-il, il faut savoir signer et téléphoner, le travail c'est pour les adjoints... »



- Nous eûmes également peur, un soir tard, entendant un avion long-courrier tourner autour de l'aéroport... Vérifications faites, le contrôleur aérien de la tour s'était profondément endormi, ne répondant pas aux appels et demandes de clearances de l'avion qui réclamait avec insistance les consignes d'atterrissage. C'est le chef de service d'astreinte, Girardin, qui posa l'avion, avant de réveiller le contrôleur, contrôleur que nous eûmes du mal à « démissionner » car c'était le cousin de la belle-sœur du... enfin la fratrie présidentielle quelque part...
  
- Vers la fin de notre séjour, un opposant bien connu à Bongo, ambassadeur en RFA, venu au pays pour un meeting, fut assassiné par une ou deux « barbouzes (de l'Élysée ?) et on ne retrouva pas son corps... Police et armée fouillèrent pendant une semaine toutes les voitures qui circulaient et nous nous retrouvâmes un jour, bloqués en ville avec la mitraillette sur le ventre...Très désagréable !
  
- Bien sûr, les histoires de boys tel celui d'amis qui, pissant dans l'évier rempli de vaisselle, n'arrivait pas à s'arrêter à l'arrivée de sa patronne... Viré... ou cet autre, encombrant la cuisine avec sa vaisselle de la veille alors que la maîtresse de maison préparait le déjeuner; il partit faire sa vaisselle... là où cela mousse, avec balayette et Harpic WC... Viré, le boy des voisins !! Et savez-vous faire une mayonnaise seul: un bras tient le bol, l'autre agite le fouet et comme il fait chaud et qu'elle risque de retomber trop vite, eh bien on rajoute de l'huile avec... avec... avec un jet entre les dents de l'huile préalablement emmagasinée dans la bouche... Viré ? Non, mais sérieusement admonesté !!
  
- Le Dr David nous raconta qu'un jour, un patient devant se faire opérer de l'appendicite est venu avec son frère. Le patient sortit pour une raison quelconque, mais son frère, endormi dans la salle d'attente, fut tout simplement anesthésié à sa place et opéré sur le champ...
  
- Enfin, faisant partie de la commission délivrant les prêts, le fond d'aide sociale (car les africains ont toujours besoin d'argent), je tombai sur la demande ci-après et dû la lire, difficilement d'une traite, à haute voix... essayez. ([Voir la lettre en annexe](#))
  - « Monsieur, ayant le plaisir de me mettre toujours entre les jambes pour chercher le secret que cachent les femmes, j'ai eu la malchance de tomber à des dépenses inattendues ... »

- Et pour finir, deux histoires de pythons...encore..., mais évidemment, quand on en a trouvé un dans notre jardin, c'est désagréable bien sûr, mais on s'attache à leurs histoires !
  - Un soir, on entend de forts cris venant de la villa de nos voisins, le gendarme... Accourus, nous apprîmes que ce n'était rien... juste un python qui s'était introduit dans le salon et désirait se repaître du perroquet, mais qui dit perroquet , surtout du Gabon, dit ... grand parleur... et il a crié suffisamment fort pour que la bestiole soit chassée à grand coups de gourdin.
  - Enfin, 2 jeunes techniciens de l'aviation civile faisant leur service militaire au titre de la coopération à Port-Gentil tombèrent en une fin d'après midi sur un python au seuil de leur maison. Ils l'attaquèrent à coup de bâton si bien que l'animal ne bougea plus. Mais sachant qu'une belle peau de serpent vaut cher, ils prirent la bestiole et, pour le conserver intact malgré la chaleur, le placèrent dans le bas du frigidaire et partirent tranquillement dîner en ville... A leur retour, il virent de la lumière dans la cuisine et trouvèrent la porte du frigo ouverte, bac à légumes vide... !!! Portes et fenêtres bien fermées, le python était donc encore dans la maison, vivant, mais où ??? Ils le cherchèrent une bonne partie de la nuit et finirent par le trouver enroulé autour du siphon et du tuyau d'évacuation des eaux sous l'évier, endroit chaud, humide, et sombre...Ils l'achevèrent d'un coup de fusil emprunté à un voisin chasseur, tant pis pour la peau ... et eurent bien du mal à dormir paisiblement le restant de la nuit...



**FIN de VOL en Afrique**



## Retour en France, 1972

Le **drapeau de la France**, « *drapeau ou pavillon tricolore* », est l'emblème national de la [République française](#). Sous la forme de [pavillon](#), il date du [27 pluviôse, an II](#), soit le [15 février 1794](#) — dessiné selon la légende par [Jacques-Louis David](#) (1748-1825) à la demande de la [Convention](#) — mais ses origines sont plus anciennes et remontent aux trois couleurs de la liberté (14 juillet 1789), identiques aux trois couleurs de la [Révolution américaine](#), le bleu et le rouge auraient pour origine les [couleurs de la ville de Paris](#), celles de la [Garde nationale](#), couleurs qui entoureraient le [blanc de la royauté](#),

Reprise du travail à la direction de la Météorologie Nationale quai Branly, service outre-mer, à partir de la mi-décembre 1972,

1973 : Première mission métropolitaine : représenter la France à la réunion des services météorologiques de l'Amérique du nord et centrale à Guatemala city, dans le cadre de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), pour étudier les problèmes de la région et élire un nouveau président de l'association régionale pour 4 ans.

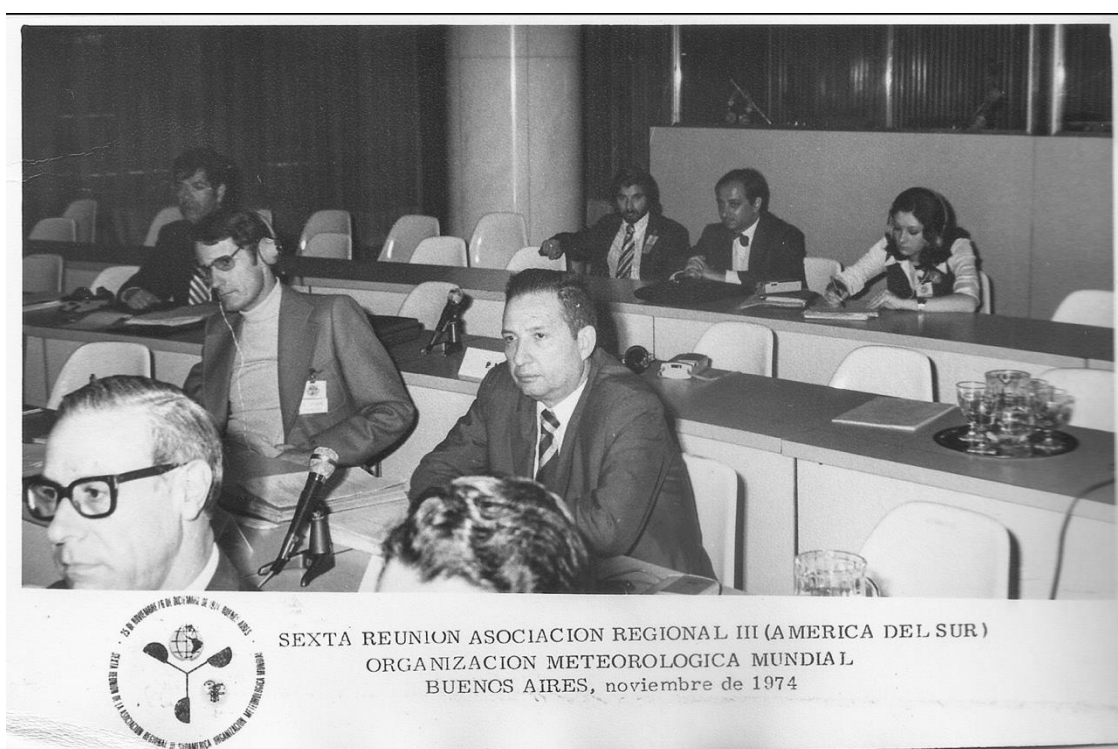


Après un cours intensif d'espagnol, voyage Paris-Houston-Mexico, escale d'une nuit à Mexico puis Guatemala-city, dans le grand hôtel où se tenait la réunion en anglais et espagnol. Réunion sympathique mais, oh surprise, quand il s'est agit d'élire un nouveau président, tous les pays (USA, Canada, Mexique etc...) demandèrent à la délégation française de mener les

négociations... La France ne possédant que des territoires ou départements - Antilles, St Pierre et Miquelon- ne pouvait prétendre à ce poste. Nous avions des instructions du quai d'Orsay (ministère des affaires étrangères, Mme Martin-Sané) et de notre service central.

A signaler: un fort tremblement de terre que nous subîmes, très inquiets, en pleine conférence au 6<sup>ème</sup> étage de l'hôtel, avec les lustres qui se balançaient. Le week-end de repos fut consacré à une visite organisée par le service guatémaltèque dans le pays (lac Atitlan, village de Chichicastenango). Au retour, escale à Mexico avec une journée entière de libre : visite du site de Teotihuacan, ainsi que des pyramides précolombiennes de la lune et du soleil

1974 : Même conférence concernant l'Amérique du sud à Buenos Aires, pour laquelle nous représentions la Guyane...



Même réaction de tous les états (Argentine, Brésil, Chili, Pérou...) quand il fallut trouver l'unanimité pour élire un nouveau président de l'association régionale: on demande à nouveau à la délégation française de mener la négociation... Je fus vraiment très surpris de ce « prestige international » de mon pays et en défendis d'autant plus les couleurs le soir à l'hôtel, en tournoi de... baby foot... Autre observation non moins curieuse : le chef du service météo du Chili, sous Salvador Allende, expulsé par le général Pinochet, était réfugié chez le général Argentin... Enfin... l'Amérique du sud quoi...

Une anecdote française tout de même, après celles malgaches ou gabonaises que vous avez pu « déguster » il y a quelques pages : le RER... RER, ce n'est pas son nom d'origine... A la veille de l'inauguration du premier tronçon en 1969 par le Président de la République, les responsables, probablement énarques (dira Philippe Bouvard aux « Grosses têtes » sur RTL...)

ont réalisé que le projet Métro Express Régional Défense Etoile avait pour acronyme ...« M...E» ... Je vous laisse deviner la panique au ministère des transports ....

Mal gérée par les services administratifs du secrétariat général à l'aviation civile (SGAC), la météo fut attaquée au tribunal par un cartel d'ingénieurs pour ne pas avoir organisé, ces dernières années, de concours professionnel d'ingénieur de la météorologie (le cadre supérieur de la direction). Le tribunal administratif donna raison au cartel en 1974 et la météo, par l'intermédiaire des services administratifs du SGAC, fut dans l'obligation d'organiser un concours professionnel en 1975 avec 9 places disponibles pour les ingénieurs des travaux... C'était une occasion exceptionnelle d'intégrer le corps supérieur... Je décidai de tenter ma chance, mais il fallait présenter une thèse puis passer un oral de contrôle.

Une thèse, certes! Mais sur quoi? N'étant plus au fait de la météorologie des régions tempérées d'une part et non initié à l'informatisation des techniques de prévisions numériques d'autre part, je choisis une thèse administrative sur la gestion des crédits à laquelle mon expérience, en tant que chef de service en Afrique, m'avait initié.

Je disposais pour cela d'une après-midi par quinzaine.

Six mois d'efforts et la récompense : étant admis)... Peut-être parce que j'étais plus habitué aux méandres budgétaires que mes examinateurs, tous techniciens... Mais reçu quand même et immédiatement affecté comme adjoint au chef du bureau des finances et du budget de la Météorologie Nationale.



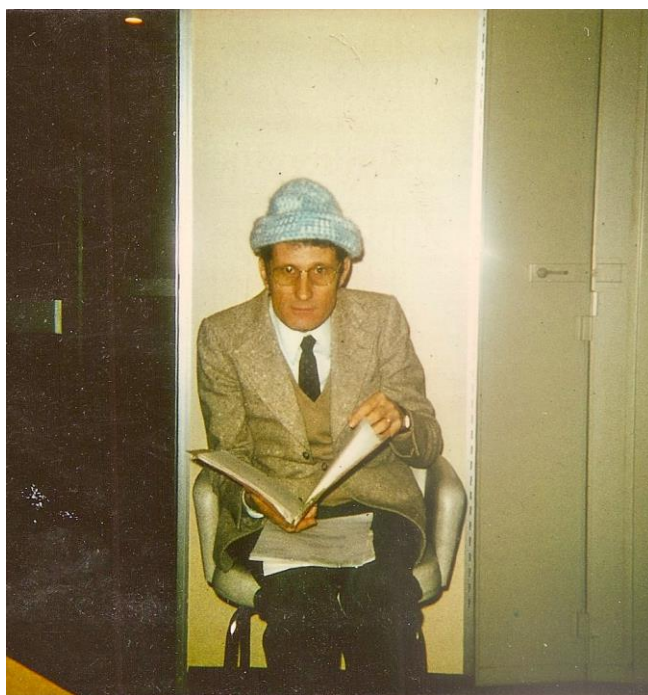
L'administrateur civil, Mr Berne, m'initia progressivement aux techniques budgétaires : préparation du budget annuel, relations avec la direction du budget et le service budgétaire de l'aviation civile, le contrôle financier central, l'ordonnateur secondaire...Etc...

Mais il décéda brusquement d'un arrêt cardiaque un WE de 1979, me laissant seul à gérer le budget de la DMN (Direction de la Météorologie Nationale). Je réussis à m'en sortir et à apprivoiser tous les arcanes de ce travail avec l'aide de tout le personnel,

Et un gag raconté par un stagiaire : « activités principale du vendredi après-midi à la direction générale de la météorologie française : connaître le temps du WE et donc venir consulter dans la salle des ordinateurs l'ensemble des prévisions françaises et européennes, avec les balbutiements de la prévision simulée à plus de 3 jours... Normal... Mais le gag, c'est que je pouvais quasi-immédiatement, moi qui avais mon bureau presque en face, déterminer si la personne était, sans être péjoratif, un « administratif » ou un « météo ». Les administratifs se contentaient des prévisions... Les météo allaient ensuite à la fenêtre regarder le ciel, la nébulosité et la direction du vent d'altitude... A tous les coups !!! Ils râlaient même parce que le bâtiment climatisé (au pont de Sèvres) ne disposait pas de possibilité d'ouverture des fenêtres, ce qui les empêchait d'hummer l'atmosphère et de sentir l'humidité relative... Et pour vérifier, ils allaient ensuite tous taper sur leur fidèle colonne de baromètre de Torricelli accrochée dans leur bureau... »

Allez, un petit dernier... Le bureau du stagiaire, non fermé à clé, mais disposant d'un téléphone à accès intégral, avait la facture d'appel... La plus élevée de la météo. Une rapide enquête nous montra qu'en fait, tous les personnels de nettoyage de l'immeuble (météo mais aussi d'autres sociétés), expatriés en France métropolitaine, venaient passer la nuit leurs coups de fil au pays, Antilles et Réunion principalement. !

Après 1981 (élection de François Mitterrand, gauche socialiste), la loi Deferre sur la décentralisation nous obligea à diviser nos crédits et à les répartir entre les régions météorologiques. Il fallut faire le tour des régions, leur expliquer leurs nouvelles responsabilités, rencontrer les trésoriers payeurs généraux et former les personnels administratifs des régions à ce nouveau travail de gestion. Opération réussie dans son ensemble, avec aussi la suppression des 2 NMS (Navires météorologiques stationnaires) et la revente par les domaines des bateaux, ce qui me propulsa au grade d'Ingénieur en chef.



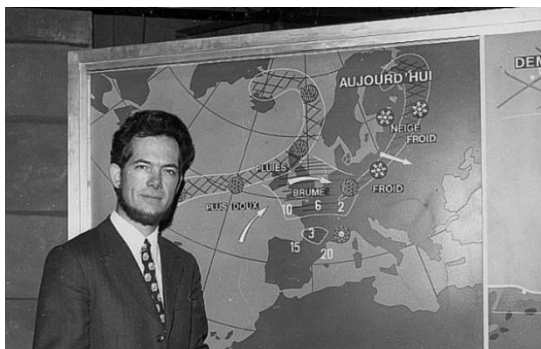
La photo mérite explication : à la recherche d'un dossier, je le trouve au secrétariat et m'assoie pour le consulter. Un bonnet et un appareil photo malencontreusement disponibles firent le reste, ...merci les secrétaires !!!

Il y eu aussi quelques bons moments, comme avec Mr Fiterman , ministre des transports et 1<sup>er</sup> communiste au gouvernement, qui voulait réduire les postes de véhicules de toute l'administration française... Nos pauvres 4L ne craignaient plus rien, car je venais d'en changer 30 avec l'argent de la vente d'un des 2 navires...mais les équipes du commissaire Broussard (celui de l'arrestation de Mesrines, l'ennemi public N° 1 de l'époque) durent batailler ferme pour obtenir autre chose (des Peugeot 604) pour poursuivre les malfrats... Ou encore, suite à une demande administrative de réduction des budgets de fonctionnement des petites stations météo, la nécessité d'en supprimer définitivement... Mais l'analyse technique sort une liste... En tête : Jarnac, la patrie de Mitterrand...

Qui s'y colle pour aller voir le ministre des transports ou même le Président ? Pas moi pour une fois...

Et cet épisode en 1984, à la télévision, où le patron Mr Labrousse, invité sur le plateau de l'émission « 7 sur 7 » pour débattre avec des agriculteurs, les surprit tous avec son accent « rocailleux » du sud-ouest. Heureusement, car c'était une émission un peu « révolutionnaire », dont le but était à l'époque de créer une certaine sensation, de faire réagir des oppositions... Et le patron, en cas d'incident ou de question délicate, avait demandé une « assistance » technique à ses côtés... Et là, je m'y suis collé !... Pas de piège et on s'en est bien sortis, alors qu'un mois avant une autre administration, les impôts en l'occurrence, avait été franchement attaqués par Serge Gainsbourg qui avait poussé l'exercice jusqu'à brûler sur le plateau un billet de 500 francs... Scandale !

J'y rencontraï aussi des personnalité des ministères (transport et Bercy), du monde scientifique, ainsi que les présentateurs télé de la météo : Guy Larivière le dernier vrai météo, avant l'avènement de la météo show (*et froid... !...*) d'Alain Gillot-Pétré avec qui nous déjeunions parfois...



Alain Gillot-Pétré | © 2011 e-TF1

G.Larivière / 1973

Interview 2011 / Extrait

A l'époque (1973), la météo n'intéressait personne, ni les patrons des médias, ni le grand

public» se souvient-il. «Il ne fallait surtout pas parler d'anticyclones ni de dépressions, c'étaient des mots barbares proscrits à l'antenne. Alors, on mettait quand même un grand «A» et un grand «D» sur nos cartes, mais seuls les initiés savaient de quoi il retournait. Pour le public il fallait montrer les symboles du soleil et de la pluie, point.»

Les premiers présentateurs météo, tous des professionnels de Météo-France, se sont battus pour imposer le bulletin à l'antenne. (Météo-France)

A une époque c'était quotidien, puis c'est redevenu hebdomadaire, pour repasser au quotidien. C'était assez chaotique. Je crois bien que les seuls qui nous regardaient fidèlement, c'étaient les agriculteurs. Parallèlement il y avait la diffusion de cartes, que nous préparions, et qui étaient commentées par des speakrines.»

A partir de 1978, les premiers journalistes arrivent à l'antenne pour présenter la météo.

« Nous avons cohabité durant quatre ans, avant que le métier ne soit plus exclusivement réservé qu'aux journalistes de profession. Aujourd'hui, il n'y en a qu'un qui a une formation d'ingénieur météo, c'est Louis Bodin sur TF1. Nous ne faisons pas le poids, ils étaient bien meilleurs que nous dans la présentation, et leur arrivée a permis d'intéresser de plus en plus de monde au bulletin.» L'amélioration des technologies, et des images satellites aussi. «Je regarde toujours la météo aujourd'hui, bien sûr. Cela me fait sourire de voir aujourd'hui qu'on n'a plus peur de parler d'anticyclones et de dépression, de retour de front, etc... Parfois, c'est même un peu trop! Mais c'est une bonne chose, c'est exactement ce qu'on aurait voulu faire à l'époque.»

La Météorologie Nationale s'émancipait tout doucement et, en 1986, notre nouveau directeur, Mr Lebeau, décida que nous devions viser l'émancipation totale en reprenant la gestion de tous nos crédits (personnel, fonctionnement, équipement...). Ce qui fut fait, et je fus promu en 1990 au grade d'Ingénieur Général, aboutissement totalement inespéré d'une longue carrière pour le petit ingénieur adjoint stagiaire des travaux de 1948, qui débuta dans les années 1950 en allumant des Goosenecks sur une piste d'aérodrome au fin fond de l'Afrique. Un débutant très inquiet alors, et se demandant sérieusement s'il arriverait à bien faire son métier... Cette promotion s'accompagna d'une nomination au grade de Chevalier de l'Ordre National du Mérite. (Cérémonie pour laquelle, Barbaroux et moi nous disposons d'un enregistrement vidéo réalisé par P.Renaude, merci Pascal !).



Il me faut ici rendre hommage à tous les personnels du bureau, tous sérieux, efficaces et d'une conscience professionnelle remarquable. A huit, nous gérons quand même dans ces dernières années 1 milliard 400 millions de francs par an (Ordinateur Cray One puis Cray Two



avec l'Ecole Polytechnique, satellites Météosat, couverture Radar France et Dom Tom, centre de recherche, décentralisation et création du centre de Toulouse...), plus les missions de la Direction et toutes les représentations en mission à l'étranger devant être visées par le contrôleur financier. La qualité de leur travail y était pour beaucoup.



Au premier plan, évidemment, Dhonneur, Treussard, Larivière, et d'autres encore.. Barbaroux  
Ainsi que Pascal et notre équipe féminine

Hommage également à mon épouse qui supporta tous ces petits problèmes, accepta sans rien dire les astreintes pour la direction de la Météorologie Nationale, à domicile, près du téléphone, un week-end sur six... Et le téléphone portable n'existait pas alors... Un problème météo sur un lancement d'Ariane à Gourou, une grue de Mr Bouygues qui tombe sans alerte météo, un commandant (d'ailleurs qui ne l'est pas), le « commandant » Cousteau qui se plaint ou nous ignore, un volcanologue (Aroun Tazieff) qui veut des infos , le père Bouygues qui manque d'info pour ses grues (l'une est tombée sur une école, mais ses services venaient de résilier le contrat de prévenance et d'alerte...) et d'autres encore...

### Une dernière anecdote:

En 1988, la direction du budget (Bercy) s'avisa que la DMN- administration centrale parisienne-disposait de crédits de « vivres et boissons » sur son chapitre de fonctionnement. Réaction immédiate : scandaleux, inadmissible, crédits à supprimer me dit-on par téléphone! Je proteste énergiquement, expliquant que ces crédits servent à la nourriture de nos agents travaillant sur les îles désertes de l'océan indien (Tromelin, Europa, Glorieuses)... Incrédulité du budget, des îles désertes! Impossible !!! N'oubliez pas, pas d'internet, pas de Google à cette époque... Alors, pour les convaincre, Mr Lebeau et moi décidâmes d'emmener une délégation sur l'île Tromelin au beau milieu de l'océan indien... Enfin pas trop loin de l'île de la Réunion !

Départ en décembre 1988; séjour local organisé avec le chef de service de La Réunion (Ravard). Après une nuit de vol, visites aux autorités (Préfet, Trésorier Public Général ou TPG) des gens de Bercy.

Le lendemain, voyage en petit avion jusqu'à Tromelin, déjeuner sur place, promenade sur l'île (1200m de long), baignade strictement interdite etc... La visite prouvant qu'il n'y a strictement rien sur l'île, ni même un point d'eau... Vraiment rien, hormis un de nos bâtiments abritant un scientifique et le météorologiste, un militaire en cas de conflit armé de la France... Vraiment rien...



La question : « Peuvent pas aller à l'épicerie du coin ? »



Ma réponse : « Mais il est où le magasin ? »...  
Chut... Je triche car c'est ma 2<sup>ème</sup> visite sur ce bout de terre française

Et retour à La Réunion...

...Impossible à cause d'un fort orage dans l'Océan Indien... On a donc couché sur place à la belle étoile, sauf ces dames qui ont hérité de la seule pièce couverte, la chambre « du ministre ». Après avoir donc légèrement entamé l'approvisionnement mensuel acheminé la veille par notre propre vol, retour à La Réunion le lendemain matin, visite du service, après-midi à la plage. Le jour suivant, tourisme et nous les avons quand même « montés » jusqu'au volcan, le piton de la Fournaise et enfin, retour en métropole.

Alors bien briefée, la direction du Budget nous a conservé nos crédits de bouche pour ces îles, comprenant que la moindre bouteille d'eau, le moindre paquet de riz ou toute boîte de conserve devait être acheminé par un ravitaillement systématique et coûteux. Elle a aussi donné son accord pour faire de St Denis de La Réunion le centre régional de prévisions des cyclones tropicaux du sud-ouest de l'Océan Indien, nous autorisant à installer un radar Doppler 10cm (opérationnel en 1993 au lieu-dit Coloradi, derrière St Denis) et une station de réception des images du satellite indien (attention, nous sommes en 1988... C'est le début de la haute technologie spatiale); *voir aussi un extrait de l'album photo en annexe.*

Nous avons gagné sur toute la ligne... Oui mais... Le TPG déclara qu'il ne pouvait payer les frais de mission aux agents séjournant sur ces îles au motif qu'ils étaient logés et nourris... Affolement à La Réunion: en effet, sans ce « petit plus », nous n'aurions plus de volontaires pour aller passer à tour de rôle 2 ou 3 mois, seuls au milieu des tortues, sur la route des cyclones. Ravard me téléphone aussitôt et, de suite, j'appelle Bercy qui me répondra, assez vite, qu'ils ne peuvent rien, le TPG de La Réunion appliquant strictement l'esprit de la loi des finances !

- Que faire ? Demandai-je...

- Faites preuve d'imagination, me répondit-on !!

Conférence dans le bureau du sous-directeur à qui j'explique que le chef de station météo sur une île déserte représente, de part sa fonction administrative, le Président de la République, le Premier Ministre, le Ministère des Transports, le Directeur de la Météorologie, le Directeur de l'Aviation Civile (nous « tenions » une balise de navigation aérienne), le Préfet de La Réunion, son chef des services administratifs etc... etc... Il en résulte que nous proposons à Bercy la création d'une prime, dite de « souveraineté » pour nos agents en poste sur ces îles françaises désertes... Bercy accepte immédiatement et l'affaire sera ainsi réglée au mieux des intérêts des météos et dans l'esprit des textes en vigueur.

Autre chose : Madagascar et Maurice ayant des « vues » sur Tromelin, le ministère décida aussi de détacher 1 (un) gendarme lors de chaque mission sur l'île... Toujours pour respecter l'esprit de la loi de finances, pas question de faire du troc... La Météorologie dû nourrir le gendarme et se faire rembourser par annulation de dépenses d'administration centrale de Paris... Pour quelques centaines de francs...

## Fin de carrière 1994

Partant en retraite en avril 1994 après 45 ans ½ de service, je fus le dernier chef du bureau des finances, du budget et du plan de la Direction de la Météorologie Nationale qui devint, au 1<sup>er</sup> janvier 1994, un établissement public à caractère administratif sous le nom de



Dernier jour de service :

Mr Lebeau, mon dernier directeur



Aux finances, P.Renaude

Et pot de départ le 29 mars 1994

les anciens de la promo 48/49

Georges Dhonneur



Henri Cecillon



- Mr VIAUT, de 1948 à 1964, notre 1<sup>er</sup> directeur et, fait du hasard, copain de collègue de mon futur beau-père, à Tonnerre ; ils se retrouvèrent grâce à André Vivant lors de la 1<sup>ère</sup> réunion de l'Association Régionale AR1 pour l'Afrique, tenue en 1952 à Tananarive
  
- Mr BESSEMOULIN, de 1964 à 1974, que je n'ai côtoyé qu'à partir de mon retour définitif en France en 1972 à la direction générale à MNOM (Météorologie Nationale Outre Mer)
  
- Mr MITTNER, de 1974 à 1981, à qui je dois mon passage d'ingénieur météo avec ma thèse sur le « comment manier l'argent » au moment où, justement, les lignes de crédits devenaient de notre pleine responsabilité
  
- Mr LABROUSSE, de 1981 à 1988, nommé par Mr Fitterman, ministre des transport de Mr Mitterrand après la victoire socialiste de mai 1981 et qui était directeur à Londres du Centre Européen de Prévision Météo Moyen Terme (CEPMMT)
  
- Mr LEBEAU, de 1988 à 1994, qui, après m'avoir nommé ingénieur général, me cita à l'ordre national du mérite (ONM) ; il termina sa carrière comme directeur du CNES

Laurent,

Juillet 2016 / Juillet 2017