



Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

Danielle Quaini

Capitaine au long cours

De nombreuses lignes maritimes au long cours nécessitent de passer par le Canal de Suez. Ce passage est un genre de navigation exceptionnel, presque un événement, dans le déroulement d'une expédition maritime.

En temps de paix l'aventure est déjà notable et doit se préparer soigneusement.

Je passai pour la première fois le Canal de Suez en temps de guerre.

En août 1990, l'Irak de Saddam Hussein envahissait le Koweït entraînant la création d'une force multinationale de libération, encadrée par différentes résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU.

La France envoyait, dès le mois d'août, plusieurs navires de la Marine nationale dont le porte-avions Clémenceau, afin de protéger les pays du Golfe, en particulier l'Arabie Saoudite, et aider à libérer le Koweït.

En septembre 1990, l'armée irakienne investissait l'ambassade de France avec pour conséquence immédiate le déploiement de la division Daguet, composée de 14 500 militaires français, de chars et de nombreux avions, dans la péninsule arabe.

Dès septembre, quelques navires civils furent affrétés par l'État Français, afin de transporter les troupes et le matériel sur les lieux du conflit en passant par le Golfe Persique.

La division Daguet envoyait des moyens humains et techniques

Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

Jean-Claude Bellonne



Ville de Rouen sur rade de Toulon le 1^{er} février 1991

importants et installait des bases dans le désert afin de préparer l'offensive dite *Tempête du Désert* de la coalition, prévue pour mi-janvier 1991, si l'Irak n'obéissait pas aux injonctions de l'ONU.

Vue de France, la guerre contre l'Irak constituait un sujet de choix pour les médias et leurs spécialistes auto-proclamés. De soirée en soirée, il n'était question que de stratégie hypothétique, et d'évaluations supposées des forces et des moyens irakiens. Il était question de scuds, d'armes chimiques, d'attaque des pays limitrophes ou de pays plus éloignés. Israël, en effet, reçut des scuds irakiens ; la portée réelle de ces scuds n'étant pas clairement dévoilée, par les spécialistes, il devenait difficile de résister à la paranoïa pour ceux qui se nourrissaient de bulletins d'informations télévisés.

Je reçus, le 28 janvier 1991, ma lettre d'embarquement pour rallier Toulon et embarquer comme lieutenant navigation à bord du navire *Ville de Rouen*. La compagnie qui m'employait étant spécialisée dans la navigation sur les côtes occidentales de l'Afrique, cet ordre de rallier Toulon était étonnant. Ma famille ne se priva pas de me le faire remarquer, tout en suspectant un voyage dans des eaux susceptibles d'être atteintes par les armes de Saddam Hussein.

Effectivement, le *Ville de Rouen* est affrété par l'Armée française pour l'opération Daguet, m'avouait le Capitaine d'Armement interrogé par téléphone. Mais, je ne tolérerai aucun refus d'embarquer, s'énervait-il. Quelques jours plus tard, notre Capitaine d'Armement était obligé de se transformer en sergent recruteur persuasif, après un rappel à l'ordre de quelques syndicats de marins directement dans l'oreille de notre armateur.



Le voyage était absolument sans danger d'après lui, il ne s'agissait que de transporter du matériel militaire à Yanbu, en Arabie Saoudite, pour l'opération Daguet.

Bien sûr, quelques collègues avaient refusé d'embarquer, on les comprend. Je pris ce voyage comme un défi de jeune femme lieutenant qui veut montrer que les femmes ne se dégonflent pas.

J'embarquai, le 30 janvier 1991, à Toulon à bord du *Ville de Rouen* amarré à quai et en préparation de chargement.

Dès le lendemain, le navire était mis au mouillage sur la grande rade de Toulon, afin d'éviter de faire sauter la ville si un attentat était perpétré à bord. Le chargement, constitué de 25 000 tonnes de munitions et d'armement, agrémenté de conteneurs d'eau pétillante, cadeaux du célèbre fabricant français d'eau pétillante en bouteille verte, effectué grâce aux grues du bord, par quelques soldats du contingent.



© Marine nationale, Maître Leblond, APPT, 1991

Porte-conteneurs Ville de Rouen, retour de matériel après l'opération Daguet, Toulon, le 27/03/1991

Comme lieutenant chargé de la navigation, je devais tracer les routes choisies par le Commandant du navire, suivant les instructions des autorités militaires. Yanbu est en Arabie Saoudite sur la Mer Rouge, après le passage du Canal de Suez.

L'ambiance à bord était sérieuse et tout l'équipage très concentré sur le travail et les préparatifs de l'expédition maritime. Équipage entièrement

Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

français. Cinq jeunes chauffeurs de camions, du corps des Chasseurs Alpains, avaient embarqué avec nous pour prendre leurs fonctions à Yanbu et conduire le matériel vers les positions françaises avancées, dans le désert.

Nos jeunes chasseurs alpins étaient curieux de tout mais n'ont jamais imaginé qu'ils partaient en croisière. Dès le départ du navire, le ton était donné : exercice incendie et exercice d'abandon du navire, dirigés par le Second Capitaine du navire. Plus, nouveauté, exercice d'utilisation du paquetage de protection contre les armes chimiques, dirigé par un sergent de nos chasseurs alpins...

Les conversations au carré des officiers, comme en salle à manger de l'équipage, tournaient sur de nombreux sujets légers mais la guerre, les scuds, les armes chimiques et les risques encourus pendant ce voyage étaient toujours en filigrane. Bien sûr, ceux qui risquaient le plus étaient nos jeunes militaires, qui allaient vraiment se retrouver dans la zone de guerre. Mais, lorsque nous aurions passé le Canal de Suez, sans attaque ou attentat, nous serions vraiment soulagés.

Les officiers et membres d'équipage expérimentés à bord avaient déjà passé le Canal de Suez et pouvaient nous en parler, nous donner quelques conseils, et nous rapporter quelques anecdotes. Le Maître d'équipage nous racontait l'embarquement des canots et de leurs canotiers. Des canots que nous devrions « crocher » aux grues, et qui devraient servir à aller porter les aussières sur les bollards plantés dans le sable, si nous devons nous amarrer en attendant le passage de navires du convoi « montant ». Les plus blagueurs parlaient du magicien égyptien qui embarquait, durant leur jeunesse, pour faire des tours de magie et vendre quelques babioles estampillées égyptiennes. Le Commandant était encore énervé de son précédent passage durant lequel les pilotes lui avaient réclamé des cartouches de cigarettes pour remerciement de leurs bonnes prestations.

Trois jours après le départ de Toulon, nous étions en zone d'attente pour le passage du Canal de Suez, au mouillage, en attendant les instructions sur notre insertion dans le convoi « descendant ». Mais le navire *Ville de Rouen* n'était pas un navire comme les autres, puisqu'il était chargé d'armes et de munitions, de VAB et autres pièces d'hélicoptères. Les autorités du Canal de Suez sont toutes puissantes et décident de l'heure du passage et, surtout, décident à quelle date le navire dangereux va pouvoir passer. Le convoi Nord – Sud a été constitué mais nous n'en faisons pas partie. Les navires marchands ont gagné le Canal et commencé leur passage pendant que nous restions sur rade.

Enfin, le Pilote est annoncé. Le Maître d'équipage va à l'avant pour virer l'ancre et la remettre à poste sans la saisir car il est possible que l'on ait besoin d'urgence pendant le passage du Canal de Suez, en cas d'incident technique, comme une avarie de gouvernail, une perte de propulsion ou défaut de puissance électrique. Tout cela constitue des incidents connus, qui arrivent de



temps en temps mais, que les commandants et les pilotes du Canal ont l'habitude gérer. Pour le *Ville de Rouen* il y aurait aussi le risque d'explosion dans le Canal, qui constituerait une catastrophe pour les autorités égyptiennes, puisque le Canal serait bouché par l'épave et les navires devraient alors passer par la longue route du Cap de Bonne Espérance.

Le premier pilote, dit pilote de mer, est embarqué et a annoncé au Commandant que nous allions aller nous amarrer sur coffres à l'entrée du Canal pour laisser passer le convoi des navires marchands.

L'amarrage est original, à l'avant et à l'arrière, deux aussières passées dans des mains de fer soudées sur des coffres flottants vont tenir le navire. Nous n'aurons aucun contact avec un quai.

Les canotiers sont embarqués, les canots sont amarrés, pendus au croc des grues. Le Maître d'équipage a installé les canotiers dans le local des pointeurs, utilisés par les pointeurs des marchandises lors des escales en Afrique de l'Ouest. C'est une pièce disposant d'un point d'eau, de toilettes et de lits superposés. Nous sommes en attente, les soldats se sont installés spontanément pour servir de sentinelles et éviter l'embarquement de personnes non autorisées. Comme d'habitude, l'agent monte à bord pour faire signer quelques papiers et donner des documents établis par les Autorités portuaires, mais, personne d'autre ne se manifeste, ni magicien, ni marchands de babioles.

Durant mon quart de nuit, une alarme incendie retentit à la passerelle sur la console de report d'alarme. Angoisse ! Un incendie, de nuit, sur un navire chargé d'explosifs à barroter ! Le Commandant est à la passerelle, comme d'habitude : il ne se repose pas lors du passage du Canal de Suez. Je file voir ce qui se passe, équipée d'un talkie-walkie en liaison avec la passerelle et avec le matelot de quart. Le détecteur d'incendie qui a flashé est celui du local des pointeurs. Les deux canotiers se sont installés et ont allumé leur réchaud à gaz pour se préparer du thé. C'est la fumée du réchaud qui a déclenché l'alarme incendie. Ces derniers ne parlent pas anglais ou en tout cas pas beaucoup, je leur indique par signes qu'ils ont déclenché un appareil de surveillance, leur montre la petite led rouge qui clignote et leur demande de mettre leur réchaud devant la porte du local. Incident identifié et réglé, ce n'était rien, je remonte. OK.

A quatre heures, mon quart terminé, je pars me coucher. Lorsque je remonte en passerelle, à midi le lendemain, le navire est en route, Pilote à bord, le Commandant dans un fauteuil, il n'est pas descendu de la passerelle depuis hier soir. Il est silencieux mais n'en pense pas moins, le pilote a réclamé des cigarettes. A Ismaïlia, changement de pilote. Je descends accompagner le pilote débarquant et récupérer le pilote montant. Le Maître d'équipage est à l'échelle de pilote. Nous aidons le pilote d'Ismaïlia à monter car il est chargé : deux kilos de fraises pour l'équipage de ce navire dangereux. Oh, merci Pilote !

Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

Nos Chasseurs Alpains font des photos des berges du Canal, il y a de la verdure, des plantations depuis Ismaïlia, avant on ne voyait que le sable des dunes stériles.

L'ambiance est moins pesante. La sortie du Canal n'est plus très loin. Je croise l'Officier Radio en descendant du quart. Il est arrivé à faire des achats de « souvenirs ». Les canotiers lui ont vendu un « authentique » papyrus peint d'une scène de l'Antiquité égyptienne. Je vais aller en acheter pour mes nièces et mes pauvres amies que je sature de « souvenirs » d'Afrique depuis longtemps. Les canotiers me montrent leur lot de papyrus. J'en achète une dizaine et file les montrer à l'Officier Radio qui me prend pour une folle car il a payé son papyrus 50 francs et me voit « ruinée ». Non, mais moi ils m'ont fait payer les dix papyrus à 50 francs le lot. Peut-être parce qu'ils se sentaient un peu coupable de m'avoir dérangée avec la fumée de leur réchaud à gaz.

Le *Ville de Rouen* est sorti du Canal de Suez sans encombre. Le voyage vers Yanbu a pu continuer, le matériel a été déchargé, nos chauffeurs de camions du corps des Chasseurs Alpains ont pris la route vers le poste avancé de l'armée française. Un Lieutenant appartenant à un corps hélicoptère, est venu chercher ses pièces d'hélicoptère en personne car c'était urgent, nous dit que tout se passe bien pour l'armée française et pour la coalition. La guerre n'est pas encore terminée mais cela ne saurait tarder.



DR

En effet, le 28 février un cessez-le-feu est proclamé. Nos glorieux soldats se sont distingués, leurs actions ont été décisives pour amener la coalition vers la victoire contre l'Irak.

Le *Ville de Rouen* est reparti à vide pour regagner Toulon et reviendra à Yanbu pour évacuer le matériel militaire à ramener en France. À ces occasions, le passage du Canal de Suez se fera dans la concentration mais, plus du tout, dans la perspective sinistre d'être l'objet d'un attentat.

Bien plus tard, devenue Commandant moi-même, j'ai toujours considéré le passage du Canal de Suez comme un moment particulier. Les pilotes ont souvent été de bons professionnels et des personnes intéressantes qui parlaient



volontiers de leur pays. Dans tous les pays du monde le pilote est un genre d'ambassadeur reçu par le navire. Ceux du Canal de Suez savent que leur Canal est un important apport de devises pour leur pays. Depuis l'aggravation des risques terroristes la surveillance des pilotes est constante même s'ils ne veulent pas dire qu'il y a des risques. Un pilote m'a imploré un jour de refuser un colis, amené par une barcasse de service, parce que le Chef Mécanicien du navire que je commandais n'avait aucun avis de livraison du service technique. Le service technique n'avait pas avisé le navire et il était hors de question de risquer de bloquer le Canal de Suez. Des avaries ont lieu, des navires s'échouent accidentellement mais sont rapidement renfloués. Le Canal de Suez doit fonctionner, c'est vital pour l'Égypte. Récemment, le dernier incident avec l'*Ever Given* a constitué une perte importante pour le Canal et pour les armateurs mais, il faut tout de même considérer les efforts fournis et la rapidité de l'intervention pour libérer le passage, compte-tenu de la taille et du poids du navire échoué. Les conditions météorologiques devraient être mieux connues pour éviter les tempêtes de sable qui rendent les grands navires impossibles à manœuvrer à cause de l'effet de voilure que constitue leur chargement.

Le doublement des voies de navigation en 2015 a permis de raccourcir le temps nécessaire au passage du Canal de Suez. Cela induit moins de fatigue pour les Commandants, les Chefs mécaniciens et les membres d'équipage ; ce n'est pas négligeable.

Le passage du Canal de Suez est une parenthèse délicate dans le déroulement de l'expédition maritime. Les navires venant de Méditerranée constituent le convoi descendant ou convoi Nord/Sud. L'heure d'arrivée au mouillage en rade, côté Port Saïd, doit se faire avant une limite au-delà de laquelle le navire n'était pas autorisé à transiter et risque de perdre 24 heures sur



Travaux de doublement des voies du Canal de Suez.

Photo de l'auteur, mai 2015

Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

sa rotation. La vigie prend l'heure d'arrivée puis en cours de soirée les navires reçoivent leur position dans le convoi.

Plus tard, la mise en route du convoi se fait sur instructions de la vigie qui annonce que le pilote de mer attend le premier navire en milieu ou fin de chenal d'entrée. Tous les navires se tiennent prêts, les chaînes d'ancre sont relevées mais l'ancre n'est pas dérapée tant que la route n'est pas libre. Il ne faut pas perdre de temps entre deux navires. Les pétroliers passent après les porte-conteneurs car ils sont plus lents. Le pilote de mer embarque et guide le navire ; il reste à peu-près une heure à bord. Navire en route, les barcasses de livraison en profitent pour amener les colis déclarés à bord pendant que l'agent du navire reçoit les documents préparés pour lui et quelques cartouches de cigarettes à distribuer à divers fonctionnaires.

Le premier des pilotes du Canal intervient ensuite. Il restera jusqu'à Ismaïlia et s'installe donc plus confortablement, il a le temps de prendre un petit-déjeuner. Depuis le départ du mouillage, le Commandant est à la passerelle et le Chef en machine. La navigation dans le Canal est plutôt monotone, les repères numérotés sur les berges sont souvent les seuls points remarquables. Quelques postes de garde avec des militaires sont actifs, deux ou trois hommes s'affairent, peut-être pour signaler le passage des navires. Toutes les communications par VHF sont en égyptiens donc inutile d'essayer de comprendre ce que disent les pilotes à leurs interlocuteurs. Ce ne sont parfois que des histoires drôles qu'ils se racontent, après avoir signalé leur position, car, certains échanges VHF semblent bien les amuser. Au lever du soleil, dans une ligne droite, le pilote demande un pavillon de la collection du navire, le plie, le pose sur le sol de la passerelle et se met en prière pour quelques minutes. La vie à bord du navire s'éveille dans tous les services sauf à la machine où le Chef était déjà là bien une heure avant le départ du mouillage de Port Saïd. Le garçon de carré apporte son petit-déjeuner au Chef mécanicien qui ne va pouvoir sortir de son compartiment machine ou de sa cabine climatisée, que lorsque le second mécanicien aura embauché.

Les allures machine changent un peu pour conserver une vitesse régulière adapté au convoi, en principe huit nœuds, sauf ralentissement dans les zones sensibles, virages, passages de bacs... La navigation sur la Seine se déroule de la même façon mais le paysage est certainement plus divers et plus vert. Ici du sable, des dunes, du matériel militaire sur les berges, un ou deux monuments commémoratifs....

Il arrive que des navires retardataires ou trop lents soient amarrés dans une dérivation parallèle au Canal, et l'on voit à ce moment-là des passerelles de navigation dépasser derrière les dunes, comme si les navires attendaient éternus sur le sable. Non, ils sont bien sur l'eau, leurs aussières passées sur des bollards insérés et cimentés dans le sable de la berge. Le convoi passe, les navires de la dérivation vont pouvoir appareiller et reprendre le Canal, libérés.



Photo de l'auteur, mai 2015

Navire porte-conteneur en attente, amarré dans une dérivation du Canal de Suez.

Changeement de pilote à Ismaïlia. Depuis quelques kilomètres quelques fermes sont apparues, des maisons de terre, des colombiers typiques. Puis des lotissements de maisons en parpaings annoncent la jolie ville d'Ismaïlia où habitent quelques pilotes.

Le pilote embarquant monte en passerelle. Les deux pilotes se saluent, se disent quelques mots, passation de pouvoir. On ne peut qu'imaginer l'échange en langue égyptienne : « le navire a un bon timonier, la machine répond bien, on mange bien (ou pas ?!) le commandant est sympa (ou pas ?!) Le pilote débarquant s'en va, deux cartouches de cigarettes dans sa besace. Arrivé dans les lacs amers, le navire va mouiller pour laisser le convoi Sud/Nord passer aisément.

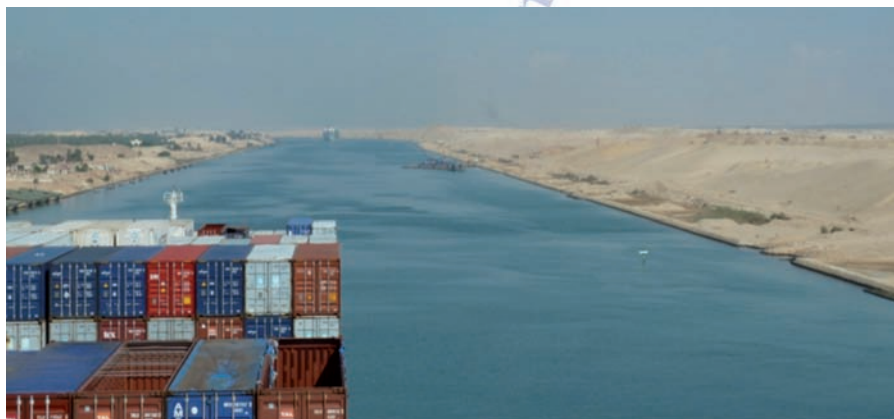


Photo de l'auteur, mai 2015

De longues lignes droites, des berges de sable, du matériel pour le franchissement d'urgence, quelques bacs.

Passage du Canal de Suez à bord d'un navire de Marine Marchande

Avant 2015 les navires ne pouvaient se croiser que par cette méthode d'attente dans les lacs amers. Avec le doublement du Canal le croisement peut se faire sans aucun arrêt dans les lacs amers.

Mouillage dans les lacs amers. L'attente peut durer deux ou trois heures et le Commandant et le Chef mécanicien peuvent aller se reposer un peu. C'est bientôt l'heure du repas de midi. Le jour de passage du Canal de Suez, le cuisinier a pour instructions de préparer un repas sans porc, afin que les pilotes et les canotiers puissent avoir un repas sans que le cuisinier ait deux services à faire.



DR

Le dernier navire du convoi Sud/Nord passé, les navires remontent leur ancre et le convoi descendant se reconstitue pour déboucher à Suez où le pilote va débarquer et se mettre en attente du prochain convoi pour le lendemain. A moins qu'il ne puisse aller se reposer chez lui et qu'un autre pilote soit de service s'il est dans son jour de repos. Le ou les canots sont mis à la mer et les canotiers repartent de toute la puissance de leur petit moteur. La distribution de cartouches de cigarettes a eu lieu, là aussi. Les canotiers ont eu leur part. Ils aimeraient bien en avoir plus car, ils sont deux mais, il faut bien faire la distinction entre pilotes et canotiers pour éviter une erreur dans la hiérarchisation des « remerciements ». Les canotiers vendent à bord quelques babioles égyptiennes, fabriquées en Chine, pour arrondir leurs fins de mois.

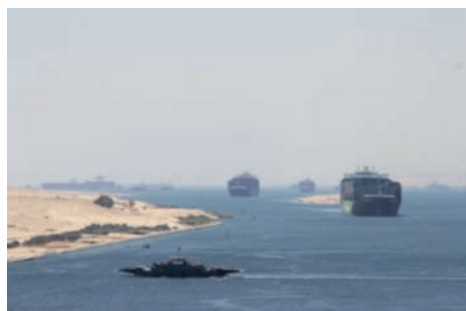
Le timonier va être relevé, le pilote automatique enclenché, mais, le Commandant va rester encore un peu en passerelle, le temps de sortir des zones dangereuses du golfe de Suez, bordé de puits et de plateformes de forage pétrolier. Puis, viendra la traversée de la Mer Rouge, le passage du détroit de Bab-el-Mandeb, connu pour ses petites embarcations rapides de trafiquants ou de pirates, qui sait ? Mais autant les éviter.

Dans deux ou trois mois le navire fera son voyage de retour et passera le Canal de Suez dans le sens Sud/Nord. Sur la rade de Suez, les navires auront beaucoup moins de place qu'en Méditerranée dans les zones d'attente. L'espace délimité pour chaque navire a déjà été remanié, mais, le gigantisme des porte-conteneurs fait que les navires sont très proches les uns des autres et les derniers arrivés peinent à se trouver une place pour mouiller. Une fois le mouillage effectué, l'agent du navire vient à bord pour récupérer les papiers et les cigarettes qui constituent les échanges classiques avec le navire. Après un voyage aussi long, les poubelles vont être débarquées dans la barcasse des éboueurs. Le Maî-



tre d'équipage a tout préparé, il s'installe aux commandes de la grue, le timonier croche les bacs et la décharge se fait.

Le lendemain matin, vers cinq heures, la vigie de Suez annonce les numéros de passage du convoi. Puis, vient la répartition des pilotes de mer sur les navires, l'ancre en plomb de sonde en attendant d'avoir l'ordre d'appareiller. Le convoi Sud/Nord se met en branle et le passage commence, dans l'ordre inverse du passage Nord/Sud sans interruption dans les lacs amers puisque c'est l'autre convoi qui a mouillé.



DR

Tout cela se passe sans heurt et sans problème, à moins qu'une tempête de sable ne vienne déranger ces grands navires qui sont alors aveugles, car, leurs radars sont saturés par les grains de sable en suspension. A moins aussi qu'une avarie machine ne survienne. L'avarie peut arriver sur le navire lui-même ou sur le navire devant, alors il faudra bien réagir, ralentir pour ne pas percuter le navire en avarie, mouiller peut-être ou s'amarrer dans le Canal le temps de la réparation. Les avaries peuvent aussi atteindre le système de barre, et le navire, qui ne répond plus à la barre, va se planter dans les berges...

Mais, ne pensons pas à cela lors du passage du Canal de Suez, profitons un peu du paysage, parlons avec les pilotes, de fouilles archéologiques, de la pluie qui n'est pas assez abondante, du tourisme qui va reprendre...