

« Muge » et « Grondin »

Tome I

Nom de code attribué à cette opération soit :

« Guerre des mines en Mer Rouge »

... « Du vrai du vécu » en l'an de grâce 1984 ...

Une opération réelle, « baptême du feu » subaquatique pour certains ... dont je n'en dirai et ne me limiterai qu'à ce qui ne devrait plus à ce jour relever du confidentiel ...



Table des matières

- 1- « Branlebas en plein été ».
 - 2- « En route pour l'aventure ».
 - 3- « Au royaume des bédouins. Sur les pas de Monfreid ».
 - 4- « Nous irons tous à Hurghada ».
-

1.- « Branlebas en plein été »

Revoyons donc l'époque, le lieu, le contexte et ce qui en résultat ...

Fin Juillet 1984, le pays est en vacances et les médias se consacrent aux aléas de la météo sur les plages ou aux commentaires sur les performances du vainqueur du « Tour de France » ayant arboré son maillot jaune sur les Champs-Élysées...

Or la navigation, et par là même l'économie mondiale commencent à être frappées par des explosions réelles de mines sophistiquées en Mer Rouge, surtout en partie nord dont l'ouvert du golfe d'Aqaba, menaçant ainsi de paralyser progressivement l'accès au golfe de Suez, en multipliant les risques, les surcouts faramineux de primes d'assurance, les retards et les détours excessivement rallongés via Le Cap !

L'auteur de ces « incidents » générateurs de crise du transport maritime ?

Point n'est besoin d'être devin pour y déceler la patte du leader libyen : Mouammar El Kadhafi qui sans doute frustré de l'échec de sa « marche verte » qui devait en fait annexer l'Égypte sous sa coupe, a décidé de la punir « là où cela fait mal », c'est-à-dire en s'en prenant directement à son poumon économique : le trafic maritime du canal de Suez ...

Ceci bien entendu sous toutes réserves, car à notre niveau les subtilités de la « géo » ou « réal » politique nous échappaient.

Dans la torpeur et l'indifférence d'un plein été (et des périodes de permission dans les forces armées) cette « actualité » commence cependant à interpeller les spécialistes...

Et puisqu'il s'agit de mines ça s'agite même au sein de la bordée de permanence du groupe de plongeurs démineurs de la Méditerranée ...

Et là je suis très vite approché !

En effet je commande l'Isard, navire support de nageurs de combat, doté d'un caisson hyperbare multiplace et de toutes les installations pour l'intervention humaine sous-marine en milieu hostile...

De plus l'équipage est au complet ayant rallié, dans la journée, après permissions prises en juillet ...

Bref ... le navire support des plongeurs démineurs étant en arrêt technique, l'Isard ferait parfaitement l'affaire et comblerait leurs vœux...

En ce qui me concerne je viens de rentrer d'un périple touristique en couple en Bretagne et mon épouse dès le premier journal télévisé évoquant la situation de ce coin chaud de la planète a, avec l'intuition de toute femme de marin, préparé mes chemises blanches et mon paquetage peu surprise le moins du monde quand deux heures après je la préviens que je pense appareiller dans moins de 24 heures pour plusieurs mois sans doutes et... certainement pas pour faire du tourisme ... ce qui de toutes façons lui semble évident !

Je lui ai fait régulièrement le coup durant les vingt ans qui ont suivi notre mariage et où je suis resté dans la marine (j'y servais déjà depuis treize ans) prolongeant parfois, mais là avec un peu plus de préavis, quand j'ai quitté l'uniforme pour d'autres activités non totalement dénuées cependant de caractères et contraintes-maritimes ...

En fait officiellement la marine ne réagit pas, l'autorité locale se cantonnant d'envisager le principe d'une éventuelle intervention mais dans les faits ne nous interdisant pas de la préparer ...

Cela se traduit par une conférence surréaliste à la préfecture maritime où nous assistons sur le sujet à des échanges théoriques du genre de la recherche concernant la définition du sexe des anges

Heureusement Le capitaine de vaisseau commandant le GISMER (Groupe d'Intervention Sous la Mer) et qui lui au moins sait de quoi il retourne, énumère tout ce qu'il faudrait faire et en particulier acquérir tout de suite dans le civil des combinaisons de plongée adaptées aux eaux tropicales (indispensables pour protection au contact des coraux) celles réglementaires pour les eaux froides ou tempérées ne pouvant bien entendu convenir ...

Courteline n'étant pas mort, le responsable local des opérations qui n'a aucune heure de plongée à se reprocher vu son parcours, sa spécialité ou ses précédentes affectations, refuse du haut de l'autorité que lui confèrent ses fonctions, cette mesure élémentaire de bon sens !

- « *Pas question ! les plongeurs partiront avec leur dotation* »

Fermez l'ban !

Rien de nouveau donc depuis l'été 1940 ! où sous la canicule la troupe était revêtue de la lourde capote conçue lors de la guerre précédente !!

On s'échange par-dessus son épaule, un regard qui en dit long et on passera outre, comme pour le reste les plongeurs ne nous ayant pas attendu pour s'équiper comme il convenait et lorsque la facture du commerçant civil arrivera on sera loin et à notre niveau on n'en entendra jamais parler ...

D'ailleurs on applique aussitôt cette méthode éprouvée :

« Qui ne dit mot consent » et à bord c'est un peu la ruche. En quelques heures, vivres, carburant, matériel, outillages etc... s'accumulent, et ce n'est rien à côté de ce qu'apportent les plongeurs démineurs ... Bouteilles de plongée, détendeurs, et autres équipements subaquatiques envahissent les coursives et pour les explosifs et autres matériels « sensibles » c'est carrément un shelter (sorte de cabanon mobile) que la grue de quai dépose sur l'aire « vertrep » (zone des superstructures prévue pour les héliportages), rejoignant les canots

pneumatiques zodiacs qu'on y empile et que l'on s'affaire à fixer en improvisant diverses méthodes d'amarrage ...

Ceci interdira de fait toute possibilité d'appontage ou de transfert par hélicoptère, mais après tout « on peut faire sans » ...

Mes gars, qu'il aurait presque fallu retenir, ont fait courir le bruit et amplifié la rumeur d'un départ immédiat pour « déminer la Mer Rouge » (... !) Rien de moins !! Ceci afin de dévaliser dans les services de l'arsenal tout ce qui peut nous être utile ou censé supposé l'être, appuyant leurs démarches sur l'imminence d'un ordre ultra confidentiel qui va être transmis et qui n'existe en fait que dans l'imagination collective !

Le plus fort c'est que dans la nonchalance de cette période de vacances estivales personne ne songe à vérifier et que la formule marche avec un succès inespéré !

Reste à embarquer tout ce beau monde ! et toutes les possibilités théoriques d'hébergement sont dépassées !

Mon « état-major » s'enrichit avec l'embarquement du lieutenant de vaisseau, officier en second du Groupe de plongeurs démineurs de la Méditerranée et d'un médecin plongeur « hyperbariste ». Viennent se joindre à eux plusieurs officiers marinières et quartier maitres anciens du groupe de plongeurs démineurs, marins des profondeurs « aux pieds palmés » et aux états de service en eau trouble impressionnants, qui s'installent à bord je ne sais trop comment ! (ça c'est l'affaire de mon second, CB, qui comme toujours fait preuve d'une formidable débrouillardise ...).

Oui mais Mon unité dépend d'abord de la DGSE, la marine n'en assurant que la gestion en matériel et en personnel avec emploi éventuel quand cela est possible au bénéfice du Groupe d'intervention sous la mer ...

L'ambiguïté de ce statut permet en fait d'improviser toute mission et je ne m'en prive pas ...

D'ailleurs les « services » que l'on dit « spéciaux » et que j'ai prévus ont réagi eux instantanément, contrairement à la marine, et je vois arriver deux nageurs de combat envoyés par la voie des airs du CINC Ajaccio avec tout leur équipement ... De sacrés gaillards ! qui s'intégreront parfaitement au bord où ils sont chez eux et effectueront leurs propres missions ... Restait le personnage indispensable : l'infirmier hyperbariste « caisson–master » sur lequel repose la mise en œuvre du caisson de décompression. Alors embarque le célèbre M..., massif gradé au gabarit et à la ressemblance du personnage de bandes dessinées « Obélix » ! ! dont le surnom lui est d'ailleurs quasi officiellement attribué depuis des années ! Une légende cet individu ! ayant parait-il expérimenté sur lui-même pratiquement toutes les tables de plongée existantes, en caisson ou en eau libre, et ce par toutes les profondeurs possibles !!

... Personnage truculent et original il se dit qu'il en a gardé des séquelles ... (... !) Ma foi ! il se révélera en tout cas le plus efficace des gardes du corps, sachant dissuader de monter à bord, surtout en Egypte, tout intrus ou visiteur un peu trop curieux ... Il résoudra à sa façon le problème de couchage dépassant les capacités théoriques d'hébergement, en introduisant sa grande carcasse dans le cylindre du caisson de décompression où il passa ses nuits en laissant toutefois le panneau ouvert ! Si ce n'était certes pas l'endroit le plus silencieux du bord, vu la proximité des hélices, ce n'était pas, située à l'arrière, la position la plus inconfortable, surtout par mer formée de l'avant !

Tout cela était bel et bon il ne nous restait plus qu'à partir ...

Mais pour où en fait ?

Partant du principe que tout se régularisera, je préviens le « père Pouliquen » à la préfecture maritime, officier ancien, sorti du rang, factotum du centre de commandement des opérations maritimes. C'est lui qui en fait rédige tous les ordres de mission que les autorités n'ont plus qu'à signer et officialiser ...

Je prends soin d'attendre la fin de la journée, et par un bref échange, selon nos habitudes dont nous sommes tous les deux complices, on met les choses au point :

- « *Ecoutes... j'appareille pour Ajaccio* » ... (il n'est pas dupe c'est la formule habituelle concernant l'Isard et qui évite d'inutiles précisions) ... je rajoute ... « *Je prolongerai vers l'Est et je t'enverrai les éléments par radio ...* »

Réponse : « *OK P2V* » (il a compris à demi-mot comme toujours) ... je n'ai pas fait mention de l'embarquement des plongeurs démineurs (ceux-ci se tenant cois pour éviter qu'en l'absence d'ordres réels on ne les oblige à retourner dans leur unité).

Brefs adieux sur l'appontement, dans le bruit des moteurs principaux déjà réchauffés, les épouses récupérant les voitures personnelles ... On signale par VHF (radiophonie) notre départ à la direction du port, quittant l'arsenal un peu endormi en cette douce soirée d'été, longeant nombre d'unités amarrées et quasi désertes, période de permissions oblige Les passes franchies on fait de même avec le sémaphore de Cépet et sans commentaires superflus nous mettons le cap vers l'île de Porquerolles ... d'où on oblique en direction des Bouches de Bonifacio

La nuit est tombée... un instant de réflexion ...

« Bigre, au fait ? me voila parti faire « ma guerre » tout seul ! »

2.- « En route pour l'aventure ... »

En route donc ... nous sommes seuls sur la mer, un grand calme règne à bord contrastant avec l'agitation ayant précédé l'appareillage, preuve que tout, hommes et choses, a trouvé sa place ... Tout le monde bercé par le bruit des moteurs principaux qui ne nous lâchera plus ...

Dernier contact avec la métropole quand douze heures plus tard, on se signale au sémaphore de Pertusato pour qui nous ne sommes pas inconnus, l'Isard étant un familier des eaux baignant l'île de Beauté.

Franchissement des Bouches de Bonifacio, entre Corse et Sardaigne, cap à l'Est, laissant sur bâbord les îles Lavezzi, où repose la totalité des marins et soldats de la « Sémillante » qui y fit naufrage par une nuit de tempête alors qu'elle se rendait en Crimée, ne laissant aucun survivant.

Dernier relèvement sur la petite pyramide commémorative veillant sur ce cimetière marin, monument souvenir de cette tragédie du dix-neuvième siècle rappelant que le lieu n'est pas exempt de dangers ni de conditions météo parfois éprouvantes...

Et justement c'est ce qui nous attend en mer Tyrrhénienne !

Bien que ce ne soit pas précisément la saison, nous devons, et nous en sommes les premiers surpris car aucune prévision n'en a fait état, affronter du gros temps : mer forte, pluie intense, pas de visibilité. Nous subissons par mer de travers un fort roulis, encaissant aussi les paquets de mer envahissant le pont et la coursive extérieure ... Du moins tout ce qui à bord n'avait pas été fixé trouve ainsi sa place définitive ... Les heures passent assez fatigantes en passerelle surtout quand un écho radar se signale révélant une présence insolite à proximité, que l'on n'arrive pas à voir dans l'obscurité, les embruns et les bourrasques, et dont le déplacement bizarre semble jouer au chat et à la souris avec nous ...

Enfin entre deux grains apparait furtivement la silhouette caractéristique d'un « chalutier soviétique » bardé d'antennes, insigne de la faucille et du marteau fixé aux flancs de sa cheminée et ponts vierges de toute capture de produits de la mer.

La guerre froide n'était pas alors terminée et ce genre de rencontre n'était pas exceptionnel... Sa curiosité apparemment satisfaite, notre « intrus » s'éloigne définitivement ...

Nous en concluons, mais était-ce vraiment que de l'humour ? que si Paris et la marine ne savent pas encore (et pour cause) que nous sommes partis pour intervenir en mer Rouge, à Moscou on va déjà être au courant ...

Enfin le temps devient maniable, le Stromboli est pile au rendez-vous, et s'il n'est pas ce jour-là en irruption, son sommet ne dégageant qu'une couronne de fumée, les coups sourds des grondements volcaniques liés à son activité s'entendent de loin !

On approche du détroit de Messine pour passer entre Calabre et Sicile, et déjà en partie nord près de Charybde et Scylla, nous remarquons, spécificité locale, les si caractéristiques bateaux adaptés à la pêche à l'espadon avec pylônes en guise de mât et à l'avant perches démesurées sur lesquels les harponneurs jouent « la piste aux étoiles » afin d'atteindre leur proie qui n'est accessible que durant quelques secondes si on parvient à sa portée sans que cette dernière ne s'en soit aperçue...

Autre tradition du détroit de Messine : le jet à la mer de bouteilles contenant du courrier et des cigarettes en guise de timbres, que les pêcheurs locaux récupéreront et feront parvenir à destination ... je dois dire que mes lettres ainsi confiées aux flots sont bien arrivées dans les quinze jours, mais c'était dans les années 60 quand j'étais embarqué sur les dragueurs de mines ... J'ignore si cette pratique perdure au moment où j'écris ces lignes ... Pour l'Isard, par souci de discrétion on évite de laisser ainsi ce genre de traces à la fantaisie de Neptune ...

Pas de problèmes particuliers pour transiter entre la Calabre et la Sicile, il suffit de jouer sur la vitesse ou ralentir pour croiser en passant juste sur leur arrière, les ferries dont nous coupons la route à angle droit et qui dans un va-et-vient incessant desservent Regio De Calabre sur la rive Italienne et Messine côté Sicile ... Evidemment lorsque je fréquentais les mêmes lieux à bord des pétroliers « La Saône » puis plus tard « La Meuse », le passage était plus délicat ...

La matinée est bien avancée et j'interroge B ... le radio, car le silence sur les ondes commence à m'intriguer d'autant que souvent c'est le contraire qui se passe et qu'on nous sature de messages ne nous concernant pas directement. B... maître radio est un original lui aussi, très compétent sur le plan technique, il ne convenait peut être pas tout à fait, sans doutes par excès d'initiatives, à bord des unités de l'escadre... par contre sur l'Isard il fait très bien l'affaire et s'est également totalement intégré avec les transmissions de la centrale des service spéciaux à Paris avec qui il communique depuis notre départ. En sus, et dire que la marine n'en a jamais tenu compte ! (Mais peut-être qu'il le cachait ?), il a gardé de son enfance et de sa jeunesse au Tchad où ses parents étaient affectés, une connaissance parfaite de la langue arabe, pouvant même identifier selon le cas la nationalité réelle de tout interlocuteur où de ce qu'il captait sur les ondes !

Enfin dans l'immédiat il me rend compte que la marine est muette ...

Bon ... je décide de longer un peu la côte orientale de la Sicile, et même de stopper quelque temps, ce qui permet une réelle propreté à bord où tout le monde met la main à la pâte, nous sommes à l'abri des vents d'Ouest, la mer est calme et un soleil resplendissant illumine l'Etna dont le cratère est ourlé d'une couronne de neige ...

C'est là que l'on me fait part de l'émotion de notre matelot maître d'hôtel, français mais de famille italienne, qui voudrait mais n'ose pas, me remercier, car il est persuadé que j'ai fait stopper volontairement le navire pour qu'il puisse admirer tout à loisir la Sicile dont les siens

sont originaires ! Il trouve cela « génial » ...D'ailleurs d'une constante gentillesse et d'une certaine naïveté il trouve tout « génial » à bord, et c'est pourquoi il est surnommé « le matelot génial ».

Comment le décevoir ? surtout pas bien entendu ! et on joue la comédie ...lui laissant ses illusions ...

Et puis, car tout arrive, les ondes s'animent et j'apprends qu'une « division » de chasseurs de mines part de Toulon et que sans vraiment y être intégré je dois la retrouver à Port-Saïd ...(Il s'agit de deux ex-dragueurs océaniques anciens, modifiés en chasseur de mines avec ajout de la robotique appropriée, dont on a fait rallier d'urgence l'équipage interrompant leur période de permissions) ... Preuve ainsi que l'on ne s'était pas fourvoyé en anticipant ordres ou directives, en faisant route de notre propre initiative vers le « futur » « théâtre des opérations ».

Je saurai plus tard le fin mot de l'histoire que me confirmera Pouliquen.

En fait la presse nationale et internationale s'animant au sujet de la Mer Rouge, l'amiral Leenhardt chef d'état-major de la Marine (une « très forte » personnalité !) rentrant de week-end fit interroger Toulon pour savoir quelles dispositions avaient été prises ...

Ceci déclencha un « coup de pied dans la fourmilière » au COM (Centre Opérations Marine) Pouliquen en profitant pour signaler lors « d'une réunion collective urgente et improvisée » (...) que l'Isard avec des plongeurs démineurs à bord devait déjà être quelque part entre la Sicile et la Crête ... (j'envoyai tous les jours à minuit ma position).

Réaction du « grand chef » : (authentique)

- « *Oui ...mais Van Vooren c'est un électron libre ! on ne sait jamais trop ce qu'il fait avec son bateau et d'ailleurs je ne lui ai pas donné d'ordres !* ».

Quand une heure plus tard Paris a fait savoir que l'amiral Leenhardt à qui on avait signalé ma position avait répondu :

« Ah ! très bien ! un bâtiment est déjà parti »

Le ton changea brusquement au COM et son chef s'auto-félicita aussitôt s'adressant à la cantonade, comme quoi j'avais parfaitement compris ses directives ... (qu'il ne m'avait bien entendu jamais donné ni même envisagé de le faire... !)

Bah ... il n'y a pas matière à s'en formaliser ... cela fait parfois partie des usages dans l'armée, « où on est récompensé en la personne de ses chefs ... » ... enfin, disons que cela marche ... quand tout se passe bien !

Etant à cent lieues de ce genre de péripéties, je faisais sereinement route vers le Sud de la Crête, à allure économique, car dans ce genre de mission il faut savoir « être et durer » ce qui quotidiennement et quelque soit l'état du temps commence par un bilan avec le chef mécanicien sur les niveaux de combustibles et d'eau douce ...

La marine ayant intégré et formé son personnel avec les concepts de l'US Navy acquis durant la seconde guerre mondiale et plaçant les impératifs logistiques en priorité quitte à contrarier quelques stratèges où tacticiens Et les faits lui ont donné raison.

Finalement le mardi 14 août nous nous présentons en rade de Port-Saïd !

Instantanément une bouffée d'orient !

Chaleur et luminosité poussiéreuse, soleil ardent jouant avec des nuées sableuses, cacophonie sur les ondes dans toutes les langues possibles, souvent ponctuées d'exclamations, mouvements incessants sur le plan d'eau, depuis la moindre felouque traditionnelle défiant le temps et les époques, surchargée de cargaisons des plus pittoresques, jusqu' aux énormes tankers ou porte-conteneurs, de toutes nationalités, jetant l'ancre aux postes de mouillage d'attente, ou

appareillant pour prendre leur tour dans le convoi qui les fera transiter vers la mer Rouge, croisant la file de navires sortant, mettant eux le cap sur l'ouest de la Méditerranée ...

Enfin après quelques palabres en phonie où, B, le radio se révèle précieux, il me suffit de suivre les remorqueurs gagnant leur poste de service pour me retrouver au quai d'honneur devant les historiques bâtiments néocoloniaux de la direction du canal, au nord desquels subsiste le socle de la statue qui représentait Ferdinand de Lesseps pointant l'index en direction du Sud et que Nasser fit disparaître lors de la nationalisation en 1956 ...

Et là je retrouve les deux chasseurs de mines de la marine nationale qui viennent juste de me précéder !

Sitôt amarré je vais donc saluer le chef de division, capitaine de frégate qui me reçoit très courtoisement et qui s'attendait à ce que je lui donne de plus amples informations sur la mission en cours ! !

Nous voilà témoins et acteurs sans trop le savoir d'événements qui semblent avoir la une de l'actualité, vu l'agitation sur le quai et la meute de journalistes et de cameramen (et woomen) qui l'envahit en sus de la pléthore de véhicules des chaînes de télévisions internationales, munis de paraboles et d'antennes de toutes sortes. Ceci me vaut d'ailleurs d'être mitraillé comme une vedette montant « les marches du palais » au festival de Cannes, quand regagnant mon bord j'en profite en déambulant sur le quai pour vérifier les tirants d'eau de l'Isard.

Bien ... que faire dans l'immédiat ? On se réunit autour du chef de division sur son chasseur de mines, et on en conclut qu'il nous faut gagner l'ouvert de Suez au plus vite, après on verra bien

On apprend que nous ne serons pas les seuls, anglais, italiens, hollandais etc. ...sont annoncés, quel sera notre rôle et notre zone ? mystère !

Et comme on ne prête qu'aux riches, sous prétexte de l'appartenance de l'Isard à la DGSE, le chef de division conclut en souriant sous forme de boutade :

« Le seul qui sait peut-être quelque chose c'est Van Vooren, mais ...il ne le dira pas ! »

Ce qui dans un éclat de rire général détend bien l'atmosphère...

Et voilà que se présente à la coupée une impressionnante délégation d'autorités de la compagnie du Canal (qui en Egypte est un Etat dans l'Etat), personnalités civiles et militaires, portant à deux bras une superbe composition florale (digne de celles que l'on dépose à l'Arc de Triomphe le 14 juillet) que l'on nous remet en gratitude pour l'aide que nous leur apportons en cette période de crise !

Tout cela n'est pas dénué d'émotion (car on ne s'y attendait pas), et les échanges emprunts de respect et d'admiration réciproques ont lieu de part et d'autre en excellent français ! ...

Comme quoi il reste quelque chose de l'époque où la France gérait partiellement l'administration et le pilotage sur le canal.

D'ailleurs la compagnie se met aux petits soins pour nous et assure aussitôt notre complément en carburant ...

L'aventure peut commencer !

3.- Au royaume des bédouins ... Sur les pas de Monfreid

Mercredi 15 Aout 1984 : Début de l'aventure ...route vers la Mer Rouge, la compagnie du Canal nous octroyant une place prioritaire dans le convoi descendant vers Suez ...En fait on se sépare, les chasseurs de mines s'intégrant entre deux cargos, et moi-même, les dimensions de l'Isard le permettant, m'offrant le luxe de partir avant les autres, hors convoi et donc croisant les navires venant du Sud et remontant vers la Méditerranée.

Et c'est ainsi qu'à contre-bord défile un grand navire industriel britannique sans doute affecté au soutien des forages pétroliers, qui regagne momentanément, vu la tension liée à la présence des mines, les eaux plus hospitalières de la rade de Port-Saïd ...

Visiblement du haut de sa passerelle nous dominant, l'état-major typiquement anglais (leurs coups de soleil et la dimension de leurs shorts ne trompent pas), probablement réservistes de la Royal Navy, nous identifie et comprend au vu de nos zodiacs, shelters et autres équipements caractéristiques d'intervention subaquatique encombrant nos superstructures, la nature de nos activités et de nos spécificités !

Alors, loin du soi-disant flegme caractérisant en principe les ressortissants d'outre-manche, c'est un débordement enthousiaste de « hurrah », « Good luck », pouce levé, et bras tendu vers les Sud signifiant « le d'job c'est par là » qui nous est gratifié, avec des applaudissements dignes des supporters de Manchester United quand leur équipe gagne le match contre Arsenal !

Un « Union Jack » est même déployé en notre honneur !

On rend le salut à notre tour et je préviens tout le monde à bord !

« Regardez bien les gars ! ce n'est pas souvent dans l'histoire que les sujets de sa gracieuse majesté se sont ainsi manifestés à l'encontre de la marine française ! » ... Cela a souvent été plutôt le contraire !

Même le pilote Egyptien que j'ai à bord jusqu'à Ismaïlia (au niveau du lac Amer), où il sera remplacé par celui affecté à la partie sud du Canal, et qui était resté impassible assis dans mon fauteuil de passerelle depuis l'appareillage, hoche la tête d'étonnement vu le caractère insolite de cette rencontre, qui d'ailleurs ne se prolonge pas nos routes respectives étant opposées.

Et donc nous poursuivons sur cette voie chargée d'histoire, il y en a pour 161 km et une quinzaine d'heures de navigation en grande partie rectiligne, excepté la traversée et la sortie du grand lac Amer.

Pour le canal, proprement dit : Largeur 170 m et profondeur 20 mètres, c'est un boulevard pour l'Isard, le pilote se contentant de vérifier montre en main le timing de notre transit lorsque nous arrivons à hauteur de chaque balise ou panneau situés à intervalles réguliers sur la rive coté Afrique ...

Cette dernière est bordée en continu par une ligne de chemin de fer, des installations et des garnisons militaires et en arrière-plan des cultures et des habitations groupées autour de minarets ... Coté Asie, en direction de l'Est donc, c'est le désert avec encore quelques vestiges des positions israéliennes qui occupèrent la rive orientale et bloquèrent le canal de 1967 à 1975, immobilisant de fait durant 8 ans les navires du convoi qui se trouvaient en transit dans le grand lac Amer au moment de l'attaque Israélienne...

Un épisode peu connu de l'histoire de la marine marchande, dont j'en ai eu bien des détails par un ancien de « La Havraise Péninsulaire » (la compagnie qui desservait La Réunion et Madagascar au départ de Marseille) et qui l'avait vécu !

Des années à l'ancre au milieu des dunes, jouant au « Désert des Tartares » avec relèves et approvisionnements suivant l'efficacité et la plus ou moins grande « générosité » des armateurs (toujours propriétaires des navires qu'ils récupérèrent en final, pour les vendre, les envoyer en démolition, ou les remettre en exploitation).

Ce fût un temps de solidarité internationale entre gens de mer, mettant en commun d'un bateau à l'autre, vivres, médicaments, moyens de distraction (limités), selon la richesse ou la pauvreté du pavillon qu'arboraient les bateaux, spectateurs aux premières loges des échanges périodiques de tirs d'artillerie entre les deux belligérants qui heureusement les ignorèrent ...

Mais tout cela appartient au passé, et la paix semble momentanément revenue du moins très localement en ces lieux. Une image percutante ... l'illustre ! Nous passons successivement à hauteur des embarcadères des bacs qui d'une rive à l'autre du canal en assurent la traversée.

Juste attendant que nous soyons passés, l'un d'entre eux nous offre un tableau biblique défiant le temps et les époques !

Une composition superbe ! Un majestueux berger semblable à ceux décrits dans les « écritures », gandourah, turban immaculé, barbe blanche, sourire d'une douceur radieuse, guidant de son bâton avec les mêmes gestes venus du fond des âges son troupeau agglutiné sur le pont ... Vers quels pâturages va-t-il sur la rive Est désertique ? lui seul doit le savoir ...

Toujours sur la rive Ouest le long de la voie ferrée, les postes de garde et les bidasses nonchalants trompant leur ennui en regardant les convois ou se retournant à chaque circulation de trains, symbole sans doute pour eux d'un futur départ en permission ...

Finalement le transit par le canal de Suez n'offre pas l'animation, l'exotisme et les spectaculaires passages d'écluses du canal de Panama, qu'il m'est arrivé plusieurs fois de franchir dans un sens comme dans l'autre...

Ce coup-ci, le tonnage modeste de l'Isard l'expliquant, nous n'avons pas la cohabitation « pittoresque » du personnel que la compagnie du canal impose pour les transits et que j'ai plusieurs fois connu sur pétroliers ...

Très révélateur ceci sur le « cloisonnement social » égyptien ...

Tout d'abord, sur la passerelle comme dans sa tour d'ivoire, le pilote (musulman ou copte, anglophone mais sachant pratiquer pour certains la langue de Molière) ...

Assez discret d'ailleurs le pilote, comme constaté lors d'embarquements sur de plus grands bâtiments, laissant manœuvrer et n'intervenant qu'assez peu, certains même, parfois durant des périodes monotones et calmes du périple, s'absorbent dans quelques pages du Coran....

Tous, et ce jour-là lui comme les autres, se faisant servir de généreuses collations et se faisant offrir comme il serait d'ailleurs impensable qu'on l'oublie les traditionnelles cartouches de cigarettes américaines voire autres produits détaxés si le bord en possède....

Ensuite, imposé sur les grands navires (l'Isard en fut donc exempté), embarquent superbement ignorés des pilotes : les « électriciens » qui fixeront laborieusement sur l'étrave un projecteur utilisable de nuit en cas de besoin sans qu'il soit certain que les branchements « artisanaux » qu'ils proposent soient toujours compatibles (...)

Qu'à cela ne tienne ! ils trimballent de volumineuses valises soi-disant « d'outillage » dont en fait l'essentiel du contenu est constitué de « curios » et autres bimbeloteries souvenirs qu'ils s'efforceront de vendre à l'équipage tout au long du transit avec force marchandages et change sommaire de toutes les monnaies existantes !

A chacun donc le loisir d'acquérir un faux masque mortuaire de pharaon « made in Taiwan » ou autre chameau en plastique ou carton, sans oublier les « cartes à jouer » : figurines de plantureuses « danseuses des sept voiles » plus ou moins dénudées ...

Enfin dernière catégorie avec laquelle les autres ne sauraient accepter de partager le moindre local ou espace sur le pont (!) : « les lamaneurs ! »

Rustiques bateliers ayant hissé à bord une petite embarcation et dont la mission serait à force d'avirons de porter à terre les aussières du navire et de les capeler sur les bollards les plus proches parsemant les rives si d'aventure le navire tombait en panne ...

Eux vont inlassablement errer dans le bord quémendant quelques cordages ou résidus de peinture ...

J'allais oublier l'incontournable « Galli-Galli » clown, bonimenteur et camelot se présentant sur chaque navire en attente au mouillage et se chargeant de distraire et de mettre en condition tout le monde avant de commencer les ventes de souvenirs ou de tout autre article dont tout marin aurait besoin...



Pour l'Isard cela se traduit par un bref accostage d'une felouque dont les occupants tentèrent bien quelques transactions qui, hélas pour eux ! tournèrent court quand notre massif « Obélix infirmier hyperbare » y mit très rapidement fin !

Et finalement en fin d'après- midi nous arrivons dans le golfe de Suez, laissant sur tribord la ville qui semble avoir bien plus souffert des précédents conflits que Port-Saïd ...

Vaste baie dominée par d'arides collines et bordées d'installations industrielles ... Nous longeons la file de navires attendant de constituer le convoi montant vers la Méditerranée et, rejoints par les deux chasseurs de mines français, nous nous mettons en ligne de file, l'Isard fermant la marche ...

Henri de Monfreid nous voilà !! nous entrons en Mer Rouge !

Dans l'immédiat on décide de gagner l'ouvert du golfe d'Aqaba c'est-à-dire l'extrême sud du golfe de Suez en longeant sur bâbord le rivage du Sinaï ... Une nuit de transit donc, sur des eaux en principe dangereuses puisque susceptibles d'être minées ...

Pas grand-chose à prendre comme mesure possible de protection ... On part du principe que notre tirant d'eau réduit en consistera l'essentiel...

Pour le coup je suis en queue de formation, les deux chasseurs de mines me précédant avec j'imagine tous leurs capteurs de détection en fonction et visiblement une veille renforcée à la passerelle tous projecteurs allumés afin de repérer tout objet flottant suspect

Ceci nous laisse d'ailleurs dubitatif, le type de mine incriminé n'étant pas conçu en principe pour remonter en surface, et le halo lumineux des projecteurs plus aveuglant qu'autre chose dans l'obscurité, réduit à notre avis l'acuité de la perception sur cette mer calme

A bord de l'Isard, on préférera faire confiance au clair de lune ...

Enfin après une nuit sans histoire on se sépare, eux vont rester à l'ouvert du golfe, pour investiguer les chenaux de navigation et hériter du secteur le plus délicat vu la profondeur, les autres nations se partageant les zones en amont se rapprochant du canal

Pour moi, on me donne liberté de manœuvre pour rallier Djeddah en Arabie Saoudite où je suis attendu impatientement parait-il (?!) ...

Eh oui ! ...Le pays « gardien des lieux saints » domine cette portion du globe, tant sur les plans politiques qu'économiques et bien entendu confessionnels ce qui lui donne un pouvoir absolu ...

Alors « va pour le royaume du désert » on avisera sur place ... La mer est calme, le soleil déjà ardent, j'en profite pour laisser la suite à mon second et après cette nuit blanche (qui fait partie de la routine du métier selon les circonstances) je me confie aux bras de Morphée ...

Vendredi 17 Août 1984 :... la mer est calme, le soleil omniprésent, nous descendons vers le Sud et constatons un trafic maritime apparemment normal ...enfin presque !

Subitement on m'appelle à la passerelle : « *Commandant venez voir !* »

Effectivement c'est à voir ! Nous doublons un grand car-ferry, qui bien qu'il ait changé de nom et de look ne saurait tromper sur son origine avec son bar panoramique caractéristique qui entoure sa cheminée ! Il s'agit de l'ancien « Côte d'Azur » qui assurait sous pavillon français la desserte de la Corse Et là ... stupéfaction ! Nous sommes en pleine mer, et ses panneaux latéraux d'accès au hangar à véhicules sont ouverts !! et de même la rampe arrière abaissée comme s'il était à quai pour charger ou décharger !! Et... le tout est envahi de « passagers » agglutinés, immobiles, pratiquement les pieds dans l'eau qu'ils ne semblent pas voir, revêtus des hardes blanches des pèlerins vers la Mecque faisant le « hadj » !

Apparemment la climatisation ne semble n'être plus qu'un souvenir à bord ... Quant aux dispositions élémentaires de sécurité ? Dans la configuration actuelle la moindre houle pénétrant dans le hangar occasionnerait une carène liquide incontrôlable et donc le chavirement immédiat ... ?

Ma foi ... ! « Allah est grand » ... et si « fortune de mer » il doit y avoir ... Mektoub ! « C'était écrit... » ...

Bien ... faut s'attendre à en voir d'autres dans le registre du pittoresque et de l'insolite.

Après midi du 18 août ... nous arrivons devant Djeddah !

Une foule de navires en attente sur rade et également à l'extérieur des barrières de corail qui en barrent l'accès ...

Tout le shipping mondial semble s'être donné rendez-vous !

De gigantesques porte-conteneurs, dont un, visiblement échoué sur la barrière de corail, entouré de barges et de grues flottantes le soulagent de sa cargaison ...

Des files de cargos ou de paquebots, certains vétustes, grouillant de pèlerins silencieux et de blanc vêtus, d'anciens pétroliers dont les ponts sont recouverts de superstructures métalliques genre échafaudages faisant penser au centre Beaubourg, dont les différents niveaux ne sont en fait que des parcs grouillant de moutons vivants. Une importation mondiale de troupeaux sur pied pour respecter les normes « halal » d'abattage au débarquement....

Vu l'odeur vaut mieux passer au vent de ces navires !

Enfin, « ambiance de guerre ? » Nous fauillant au milieu de cette armada nous élongeons un gigantesque tanker, ballasté à fond sur son arrière, l'étrave déjaugée et révélant une immense déchirure au niveau de la flottaison, à bâbord, sur au moins le tiers avant de la coque ! Effet et premier signe d'impact de ces fameuses mines dont on parle tant ??

Bizarre ... faudra lever le doute ...

Dans l'immédiat c'est par radio que l'on nous indique le poste d'amarrage, au milieu de l'immense « King Faysal Royal Base... » « Welcome in Saoud Arabia » nous voilà arrivé il est 16h30...

Pas de « comité d'accueil » mais du bout de l'immense avenue rectiligne, face à notre poste à quai, surgit une superbe limousine dont descend un « ouvrier » sic !! asiatique venu assurer notre branchement d'eau douce !!

Bigre !! nous voilà dans un autre monde ! ce que nous confirme arrivant dans la foulée un officier français mécanicien et « coopérant » auprès de la marine saoudienne, volubile et intarissable sur les « potins du coin » et surtout ravi de trinquer et de retrouver les produits « made in France » ...

Il s'incrusterà à bord durant tout notre séjour persuadé de nous faciliter la vie et de résoudre tous nos problèmes ... Faudra vite faire la part des choses mais après tout nous n'allons pas battre froid à un compatriote ...

Dans l'immédiat il est incapable de nous préciser ce que l'on attend de nous ... Mais nous sommes en orient et la notion de temps n'est pas la même ... alors : « wait and see »

En fait arrivèrent en soirée quelques officiers de marine français dont on ne sut jamais ce qu'ils faisaient réellement en ces lieux, mais qui ne furent pas avares de conseils et qui semblaient ravis de se retrouver sur ce petit morceau « flottant » du territoire national ...

Dès le lendemain on décide de nous même de se mettre à l'ouvrage, car si mines il y a, autant investiguer les chenaux d'accès au port ...



Nos plongeurs démineurs, officier en tête, qui rongent leur frein depuis Toulon, ne se le font pas dire deux fois, et du coup ça se bouscule dans le bord et en un rien de temps les zodiacs sont reconditionnés

et mis à l'eau, les bouteilles et détenteurs sortis de leur zones de stockage, notre massif « caisson master » lui, retransforme son

habitat nocturne en remettant le dit caisson dans sa version d'origine, et tous se défoulent sous prétexte d'essais et de vérifications en évolutions plein pot sur le plan d'eau à bord des zodiacs !

Dans l'immédiat et cela tombe sous le sens, cap vers la barrière de corail au large et investigation du pétrolier déballasté dont nous avons remarqué la veille en arrivant la spectaculaire brèche sur son flanc bâbord ...

Un grand doute sur cette affaire compte-tenu de la constatation faite in situ par les plongeurs et dont on me rend compte.

Je me rends sur place en zodiac, secoué comme il se doit par les plongeurs qui ne semblent connaître que l'allure « avant toute » vitesse maximum ...

Evidence Les éléments de coque déchiquetés en bordure de la brèche sont tous tournés vers l'extérieur ... Conclusion : il ne peut s'agir d'un impact de mine mais tout simplement d'une explosion interne due à un défaut de dégazage ou d'une erreur de ventilation imputables au bord ...

Nous nous imposons de faire un rapport dans ce sens dont on ne saura jamais ce qu'en feront les autorités maritimes locales, car il y a fort à parier que cela va à l'encontre des « arrangements » entre affréteur et armateur et autres décideurs pour qui la présence de mines en Mer Rouge tombe à pic, vis-à-vis des assurances, comme prétexte masquant les responsabilités d'un accident interne

Enfin tout arrive, le lundi 20 août au matin un convoi de voitures luxueuses se range le long de l'Isard, dont de chacune descend un officier de la marine saoudienne amené par son chauffeur ...

Accueil peu protocolaire à bord où je les convie à un lunch, ils sont souriants et les échanges en anglais sont faciles, car on emploie les termes du code OTAN et même l'un d'entre eux fait occasionnellement office d'interprète ...

Mon officier plongeur-démineur explique ses méthodes et les modalités d'intervention sous la mer que nos interlocuteurs semblent écouter distraitement, mais nous savons que l'un d'entre eux au moins doit être compétent dans ce domaine et donc nous évitons toute erreur ou désinvolture dans l'exposé...

Enfin on nous confirme notre zone de travail, il s'agit d'un chenal que n'empruntent pas les navires de commerce ... ? On saura vite pourquoi par la suite ...

Dés qu'ils quittent le bord, appareillage et démarrage d'heures interminables de mouillages et relevages de jalons, plongées, cartographie sous-marine, etc. ...Progression lente et épuisante à la longue ... En surface, soleil impitoyable, vent brûlant, hydrométrie intense et moiteur....

Nous ne sommes pas les seuls à intervenir à Djeddah ...L'US Navy nous a précédé de quelques jours et les marins de « l'oncle Sam » font du spectaculaire à grand renfort d'aller- retours assourdissants de survols d'hélicoptères en rase motte au dessus des chenaux du port de commerce, trainant dans l'eau un flotteur supportant une MK 12, engin censé solliciter les mines et les faire exploser ...

Pour nous ce n'est pas un scoop, et ont connait parfaitement les caractéristiques de ce matériel et les limites de cette méthode qui ne date pas d'aujourd'hui... Cela peut fonctionner si on doit traiter des engins parfaitement connus et classiques ... les américains l'ont utilisé pour dégager les accès du port d'Haïphong à la fin de leur guerre avec le Viet Nam, mais il s'agissait d'assainir leur propre minage effectué durant le conflit ...

Bref ...à défaut d'efficacité totale, cela peut impressionner les foules et démontrer la puissance des moyens utilisés et c'est probablement le but recherché ...

Pour nous évidemment c'est plus discret, plus lent mais au moins on investigue sur place quelque soit la profondeur et l'opacité de l'eau ...

Et d'ailleurs les saoudiens ne s'y trompent pas, car ils nous ont retenu et choisi (on l'apprend dès le deuxième jour) pour lever le doute sur le seul chenal précieux à leurs yeux, celui réservé qu'emprunte le yacht royal !!(rien que cela !!), au demeurant yacht qui tient plus du paquebot de luxe que du cabin-cruiser.

Ceci me vaudra d'ailleurs un choix péremptoire de leur chef d'état-major, qui ne s'embarrasse pas de formalités, habitué comme il est d'usage dans ce pays ce que l'on satisfasse ses moindres désirs ...

Me désignant d'un « *I choice you* » sans appel, il faudra des trésors de diplomatie à l'attaché naval de l'ambassade de France à Ryad venu nous voir, pour lui expliquer que le bateau ne m'appartient pas, pas plus que l'équipage et les plongeurs et que l'on a quelque compte à rendre à la marine nationale française dont ont fait partie !

Et puis un beau matin on évite la catastrophe ! les risques ne sont pas là où on les attend !!

Donc ce jour là comme à l'accoutumée, visites des saoudiens pour le lunch matinal et présentation du programme d'investigation du jour ainsi que du compte-rendu de la zone traitée la veille ...

Tout cela autour de café, thé, viennoiserie et plans dépliés sur la table du carré ...

Soudain ! horreur ! et je suis le seul à m'en apercevoir !

Au milieu des tasses et verres trônent les petites boites de jus de fruit dont la nature du contenu est imprimée sur les flancs en ...hébreu !!!

Le maitre d'hôtel ayant sorti ce matin là de la cambuse des cartons de jus de pamplemousse et d'orange de Jaffa embarqués à Toulon ! Inutile d'attirer son attention il est trop tard pour desservir !

Du coup, laissant mon officier plongeur démineur interloqué, puisque je m'arrose ses fonctions, je m'empare des plans et recouvre pratiquement les services à déjeuner en me lançant dans une improvisation de démonstration des manœuvres que j'envisage et invente un motif pour abrégé les échanges avec nos hôtes pour qu'ils débarquent sans trop s'attarder

Fin d'alerte ... on débriefe entre nous ensuite ! on l'a échappé belle dans le contexte d'hystérie religieuse du moment ravivé par la tension et les tentatives d'attentats à la Mecque !

Cet « affront » leur faisant consommer un produit juif aurait eu des conséquences incalculables pour nous ! moi en premier !!

On avait été mis en garde dès l'arrivée ... ainsi nous vérifions chaque soir ce que nous mettions dans les poubelles, non pas que les saoudiens ne se salissent les mains à les manipuler, toutes tâches techniques ou simplement subalternes étant dévolues à la main d'œuvre immigrée asiatique, mais l'omniprésence de la police religieuse imposait de prendre toutes les précautions ...

Chaque soir donc, un de nos zodiac partait bien au large, avec dans un sac lesté nos boîtes de bière et de pâté « pur porc » écrasées et immergées dans les profondeurs afin de ne pas « souiller la terre du Prophète » ... je dois dire que l'on ne s'en formalisait pas, c'était prétexte à défoulement pour l'équipage et les plongeurs dans des transits à toute vitesse sur le plan d'eau ...

Car la vie était assez austère sur le plan distractions pour mes gars ! On n'était pas à Tahiti ni à Rio de Janeiro ! En fait c'était plutôt nous qui constituions un dérivatif pour les nombreux coopérants civils et militaires logés en famille sur l'immense base

En effet on n'avait rien remarqué au début, mais ensuite nous avons été intrigués par un immense écran de toile rayée blanche et verte (couleurs de l'Islam) gonflé au gré du vent mais doté justement d'ouvertures cerclées de cuivre pour en diminuer la pression lors des rafales, et ce sur les 13 kilomètres de l'avenue menant à la sortie de la base !!!

Explication : Cette installation était destinée à masquer aux yeux du roi, si jamais il était amené à passer par cet itinéraire, la présence des villas et jardins attribués aux coopérants et à leurs familles, tous « infidèles » comme il se doit !

Bref...une version « orientale » des « villages Potemkine » décors factices faisant écran et masquant les pauvres mesures des moujiks, pour ne pas heurter le regard et contrarier la Grande Catherine de toutes les Russies quand elle parcourait son empire !

Rien de nouveau donc !

Pour l'heure, chaque soir nous avons de la visite ! Compatriotes appréciant visiblement de se retrouver pour un moment « en France » comme le constitue tout navire militaire, et n'hésitant surtout pas à faire honneur aux produits du terroir, liquides et solides !!

On avait droit aux confidences ...

Si bien évidemment leur rémunération semblait fabuleuse (4 fois au minimum les soldes ou salaires qu'ils auraient perçu en métropole) il fallait prendre en compte le revers de la médaille

Epouse assignée à résidence ne pouvant sortir qu'une heure le soir, membres recouverts, conduite par un chauffeur (à ses frais, car interdiction de tenir le volant) pour aller dans le seul shop center dévolu aux étrangers ! Le reste à l'avenant ! Interdiction pour elle de se baigner dans sa propre piscine avec son fils si ce dernier avait plus de douze ans, de même pour le mari avec ses filles ..., répétiteur gagé, obligatoire à domicile, pour la scolarité ...etc. ...

D'ailleurs vite lassées de l'exil dans cette « prison dorée », bon nombre d'entre elles étaient reparties en France avec leur progéniture, d'où un certain déséquilibre entre le nombre de couples restés et celui des « célibataires géographiques », source de pas mal d'histoires de Clochemerle dont nous avons la version des uns quand les autres n'étaient pas là et vice versa !

Enfin, on nous faisait part des tentatives récurrentes d'un maintien d'une « French way of life » en dépit des critères et contraintes de vie imposés.

Ainsi un technicien qui tenait un peu du professeur Nimbus, réussissait clandestinement à base de jus de raisin, de fermentation et d'ajouts d'autres ingrédients, à produire un « vin blanc » dégusté entre initiés, en fait une piquette abominable !

On les aurait presque plains ! Il y avait cependant du moins drôle, et comme cela avait eut lieu récemment, tous en étaient marqués ...

Un couple de coopérants allemand avait été victime d'un accident de voiture assez grave mettant en cause un saoudien qui de toutes façons ne pouvait avoir tort, ce qui faisait que le système particulier d'assurances des expatriés évitait dans ces circonstances tout contentieux.

Dans le cas présent le coopérant gravement blessé avait été aussitôt évacué vers l'Allemagne par avion sanitaire particulier ... Hélas son épouse, qui en plus en short était jambes nues, considérée comme « femme » et « impure », laissée délibérément sur le bord de la route par les sauveteurs saoudiens, était décédée sur place vidée de son sang ...

Curieux pays quand même et on n'était pas au bout de nos surprises !!

Ainsi ...ce devait être le jeudi 23 août, moment de stupeur en me levant à l'aube ! Le paysage à changé ! et pourtant nous sommes au même poste d'amarrage !

Dans la nuit sur les 13 kilomètres de l'avenue ont été plantés de part et d'autre une rangée de palmiers de grande taille ! Un travail gigantesque réalisé en un temps record ! Pour qui ? et pourquoi ?

Tout simplement parce que sa majesté doit passer par là dans la journée !

Ce qui finalement n'eut pas lieu, et, comme il s'agissait d'arbres adultes importés fixés donc dans des bacs de terre « impure » puisque venant de l'étranger, le tout fût enlevé et jeté deux jours plus tard !!

Pour nous on estime avoir « terminé le job », le chenal a été entièrement reconnu et n'a révélé aucun engin suspect, ce dont nous avons vite été persuadés sachant que les vraies zones minées se situent bien plus au nord à l'ouvert du golfe de Suez ...

Ceci nous est d'ailleurs confirmé par un capitaine de vaisseau arrivant de Toulon pour prendre en main la participation des différentes unités françaises réparties sur ce théâtre d'opérations international ... Nous le voyons arriver à bord, « mis dans le bain » dès son atterrissage à l'aéroport de Djeddah !... Il avait eu le malheur d'avoir sous son bras un exemplaire du Figaro (le quotidien seulement et non le magazine !) dont la page de la rubrique sportive montrait, photo en noir et blanc, les jambes d'une athlète américaine franchissant l'obstacle ou cours d'une épreuve du 110 mètres haies ! ...

Censure immédiate donc ! et « purification » de la page à grand renfort d'encre noire.

Pour nous sa présence va permettre d'officialiser la fin de notre mission ici, tâche accomplie, et d'appareiller vers les zones où nous serons plus utiles ! Nous sommes le 23 août et dans la journée on s'empresse de tout rembarquer, rincer, laver, arrimer et conditionner pour la mer !

En fin d'après-midi, nous partons enfin à la découverte de Djeddah, acheminés par les luxueux véhicules de la base navale.

Bien entendu nous sommes en chemisette blanche arborant sur la poche gauche un imposant « badge », vrai placard qui en arabe spécifie qui nous sommes et ce que nous sommes venus faire dans le pays « gardien des lieux saints » ...

Ceci facilitera les contrôles et les regards inquisiteurs de la police religieuse qui nous laissera passer d'autant que respectant les consignes nous n'arborons ni le moindre bijou, chaînette, médaille ou chevalière ...

Djeddah, ville de contrastes ! des habitations orientales traditionnelles aux balcons clôturés de moucharabiehs voisinant avec des gratte ciels ultra modernes ...

La foule ! ..., la foule de pèlerins en route vers La Mecque ! nous submergeant, guidée en troupeaux comme du bétail par les « gardiens de la foi », matraques en main ! ... L'Islam en marche devant lequel comme des fourmis au fond d'un lavabo qu'on remplit nous avons la sensation d'être noyés !

On s'en extirpe non sans mal et gagnons un des luxueux hôtels au bar duquel, garni de boissons apparemment prestigieuses mais sans alcool, nous nous rafraîchissons aux côtés de richissimes musulmans, arrivés eux par avion et qui gagneront La Mecque avec leurs serviteurs et tous les égards dus à leur fortune ...

Passage obligé sur la place, où illuminé par les projecteurs trône le billot sur lequel tous les vendredis ont lieu l'exécution des sentences du tribunal islamique, du genre section du membre incriminé pour un voleur, voire autres pratiques propres au « code pénal » local allant jusqu'à la décapitation ! ...Foin d'une curiosité morbide qui nous est étrangère (la guillotine qui trônait place de la Concorde à Paris, quitta les lieux après Thermidor ...) on ne s'attarde pas et on gagne les souks.

Là c'est beaucoup mieux ! Ils sont très bien organisés, climatisés (sic !), achalandés à prix détaxés de tout ce dont on peut rêver, dont bijoux et or où les commerçants égyptiens, vrais spécialistes, semblent avoir en ces lieux, le monopole.

Et subitement suite à une diffusion par les haut-parleurs couvrant toute la zone, tout s'arrête, les lumières s'éteignent, les devantures se ferment, la foule disparaît ... C'est l'heure de la prière et il y en a pour vingt minutes avant que tout ne reprenne vie ... Cela aura lieu à sept reprises au cours de la soirée !

Durant ces interruptions, nous nous retrouvons, européens et asiatiques, dans l'unique « refuge » à disposition des « infidèles » où nous sirotions des sodas en attendant la « fin d'alerte » diffusée elle aussi par haut-parleur ...

Nous ne sommes qu'entre hommes, excepté, masquée sous ses voiles et ne montrant que ses yeux, une personne du sexe dit faible qui une bouteille de jus de fruit en main, en déguste le contenu via une paille que recouvre partiellement son voile facial ...

Pourquoi fallut-il que notre « Obélix » de caisson-master fasse à ce moment là assaut de galanterie, et avec des grâces de pachyderme et les meilleures intentions du monde tente lui tenir le flacon !!?

Regards paniqués de l'intéressée qui risque de s'enfuir et d'ameuter tout le quartier

On rattrape la situation juste à temps, et il ne nous reste plus qu'à convaincre « Obélix » que les règles du savoir-vivre ne sont pas partout les mêmes sur la planète ! et que nous ne sommes pas au pays de Romeo et Juliette... du moins dans la version qui est la nôtre....

Vendredi 24 août 1984 ... Appareillage, sans tambours ni trompettes, avec dernière vérification du contenu des poubelles que nous laissons sur le quai afin qu'elles soient « clean » en regard des exigences du lieu.

Nous prenons le chenal de sortie, croisant une division de chasseurs de mines hollandais venus prendre notre suite ...

Non pour investiguer et encore moins « déminer », mais pour faire une démonstration d'équipements en vue de contrats d'achats avec la marine saoudienne.

Les « bataves » se débrouillent bien mieux que nous dans ce domaine si on compare avec l'officier français coopérant sur la base, venu nous demander de le dépanner de quelques tournevis, pour une présentation d'un quelconque appareil auprès des saoudiens pour qui cela n'a pas dû sembler très sérieux ...

Système hélas bien français où dans bien des cas il manque toujours quelques centimes pour faire un franc ...

Mais nous n'en sommes plus là, et c'est avec satisfaction que nous gagnons la haute mer ... D'ailleurs ça chante à bord, avec une parodie du refrain traditionnel de la marine quand, à Madagascar les équipages rapatriés en fin de séjour quittaient la base de Diego Suarez (que j'ai connu en 1964 en y escalant avec la Jeanne d'Arc) :

« Adieu Diego, nous n'irons plus ...

A Tanambo le soir venu ... » etc. ...

Et donc ce jour-là sur l'Isard nous avons droit à :

« Adieu DJEDDAH nous n'irons plus

Voir les bédouines le soir venu ... »

(ce qui en fait ne risquait pas d'arriver !)

Bon.... Cela confirme que le moral est au beau fixe !

L'épisode « Au royaume des bédouins » est terminé....

4.- « Nous irons tous à Hurghada »

Nous voilà donc repartis vers le Nord.

Dès que la destination est connue : « Hurghada » au sud Egypte, célèbre pour ses fonds marins superbes et son « Club Méditerranée » spécialisé dans la plongée, c'est une explosion de joie dans le bord où CB, mon second, véritable bout en train n'est pas étranger !



Il a su avec l'officier marinier le plus ancien responsable du groupe de plongeurs démineurs, maintenir cohésion, ambiance, cohabitation avec l'équipage en dépit des conditions de vie difficiles et ce tout au long de la mission,

n'hésitant pas à improviser les gags les plus désopilants, éliminant de ce fait toutes sortes de tensions ... Je lui dois beaucoup !

Dans l'immédiat parodiant la chanson du film « Les Bronzés », tout le monde sur son initiative y va de son refrain :

« Nous irons tous à Hurghada ...lala dirla dada ..

Y-a du soleil et des nanas darla dirla dada » etc. ...

Mais très vite ça se calme, car justement c'est la mer qui ne se calme pas !

Le vent se renforce, s'établit et lève une mer courte et très dure que nous prenons de face. Pour un bateau comme l'Isard cela se traduit par un tangage violent, le navire cogne, se couvre d'embruns et ne lève pas à la lame...

C'est le défaut de ce type de bâtiment dont l'étrave très fonctionnelle pour certaines manœuvres ou divers concours est néanmoins basse sur l'eau et ne protège pas réellement la plage avant.

Il faut dire que cette série d'unités a été conçue et classée comme « bâtiment de soutien de région », donc non prévue pour de longs transits en haute mer, excepté de par son statut pour l'Isard, qui, sans que je ne dévoile de secrets fût amené aussi bien à fréquenter les rivages norvégiens que le canal de Mozambique au large de l'Afrique du Sud !! ...

Des périples que la marine normalement n'aurait pas confié et ne confie pas aux « bâtiments de soutien de région ... »

Ceci d'ailleurs fût parfaitement résumé par un de mes successeurs, quand des années plus tard, lors de la cérémonie de « rentrée des couleurs » de l'Isard, c'est-à-dire son désarmement, j'étais comme c'est la tradition, convié à y assister, aux côtés de tous ceux en activité ou en retraite qui avaient eu l'honneur de le commander ...

Approuvé de tous l'intéressé concluait :

« J'y ai vécu le paradis ...et l'enfer ! »

Pour l'instant à défaut d'enfer c'est déjà le purgatoire, mon médecin et l'officier plongeur plus habitué ce dernier à la sérénité du monde du silence et au calme des abysses, quittent la table du carré interrompant leur repas et je ne les reverrai plus jusqu'à l'arrivée ...

Il n'y a pas matière à leur en tenir rigueur, on est tous passé par là dans nos débuts ...

Enfin l'essentiel est de faire route et que les quarts soient assurés, et puis bon nombre de mes gars en ont vu d'autres.

Dimanche 26 août : je me présente à l'entrée du port militaire d'Hurghada nous voilà de nouveau en Egypte ...

Nous y resterons cinq semaines, mais on l'ignore encore ...

Accostage le long d'un quai sommaire au sein de l'enceinte portuaire occupée par la marine égyptienne ...

Devant nous un enclos ressemblant à une grande cour de récréation d'école poussiéreuse et où quelques arbres rabougris diffusent un semblant d'ombre ...



En arrière-plan, la seule issue flanquée d'un poste de garde. Là des soldats casqués, kalachnikov en bandoulière, en tenues de campagne «sahariennes » qui ont connues des jours meilleurs, se rassemblent et accourent le long du bord visiblement étonnés par notre arrivée, et ne sachant qu'elle attitude adopter.

Tout autour des barbelés à foison, des tranchées dont les occupants sont placés face à l'Est, leur « ligne bleue des Vosges » étant peut-être pour eux l'horizon d'où l'ennemi israélien pourrait surgir ?

On se dévisage en « chiens de faïence » jusqu'à ce que surgisse à grand renfort de klaxon un genre de jeep « made in URSS » dont descendent trois officiers égyptiens aux épaulettes chamarrées ...

Accueillis à bord ils demandent à voir le commandant.

Comme je leur dis qu'ils l'ont en face d'eux en ma personne, je mesure une incompréhension totale dans leur regard, et ils insistent... pensant s'adresser au second du bâtiment !

J'ai pourtant mes trois galons sur chacune de mes épaules, mais cela ne semble pas suffire ...Le moins gradé d'entre eux et qui sera notre correspondant tout au long du séjour débloque alors la situation ! Il s'appelle « *Galeb* », parle un excellent français et nous confiera par la suite qu'il a gardé de son séjour à bord de la Jeanne d'Arc dont il a fait à titre étranger la croisière autour du monde, un souvenir impérissable.

Il explique donc à sa hiérarchie présente à ses côtés, que bien qu'à leurs yeux je semble apparemment trop jeune (faut croire que je ne fais pas mes 40 ans que je viens d'avoir il y a deux jours !!!) je suis réellement le commandant de ce navire.



Impressionnés ou dubitatifs (qui sait ?) ses accompagnateurs en conviennent finalement, et nous commençons les échanges en français et en anglais où je saisi que pour eux j'aurai le surnom de « Baby Face » qui au sein de la base de la marine égyptienne ne me

quittera plus durant tout notre séjour !

Conclusion si vous ne voulez pas passer pour un « vieux », allez déminer à Hurghada ...

Fin du Tome I

PVV