

L'ÉPOPÉE DE *NORMANDIA* AU SUD YÉMEN

Janvier 1986

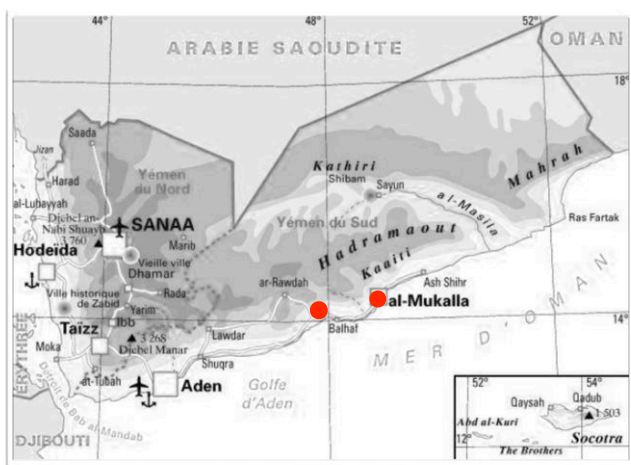
D'après le récit du commandant Adolphe STÉPHANT et divers documents

LE YÉMEN

En 1986, le Yémen se divise en deux républiques :

- La république arabe du Yémen, qui a sa façade sur la Mer Rouge avec le port d'Hodeïda et la capitale Sanaa ;
- La république démocratique populaire du Yémen, qui correspond plus ou moins à l'ancien protectorat britannique, avec les ports d'Aden et de Al-Mukalla. Nous l'appellerons dans notre récit : le Sud Yémen.

Ce pays oscille incessamment entre la réunification des deux républiques, suivi presque aussitôt d'une guerre civile menant à la partition. Tout cela est une question de tribus, de religion.



RoRo *NORMANDIA*

En ces tous premiers jours de 1986, *NORMANDIA* - Sud Cargos-SNC - est envoyé sur un voyage en Mer Rouge, avec les escales à Assab, Aden et Djibouti.

Il se trouve le 13 janvier 1986, dans le canal de Suez, quand on apprend quand on apprend qu'un coup d'état s'est produit à Aden, qui débouche sur une guerre civile.

Nous sommes concernés car Aden est sur la liste de nos escales.

RÉQUISITIONNÉ

Nous sommes au mouillage sur rade d'Assab, attendant une place à quai, quand le dimanche 19, à 23 heures, nous recevons une communication urgente de MARINE DJIBOUTI qui nous annonce que *NORMANDIA* est susceptible d'être réquisitionné pour évacuer

des ressortissants français et étrangers au Sud Yémen.

On nous indique aussi qu'il sera placé sous le commandement tactique de la frégate *DE GRASSE*.

Une deuxième communication, avec M. Philouze de la S.N.C., confirme la réquisition.

Enfin une troisième, avec MARINE DJIBOUTI nous donne l'ordre d'appareiller et faire route sur le groupe *DE GRASSE*, qui navigue au large d'Aden, et de veiller en permanence la station radio Djibouti Marine.

EN ROUTE VERS BAL-HAF

Après avoir appareillé dès minuit, *NORMANDIA* est en route libre le lundi 20 à 00h30 et passe Perim à 5h30.

À 5h36, un message de l'avis-escorteur *DOUDARD DE LAGRÉE* nous transmet le message : «Ralliez le point de rencontre 13°40'N - 48°00'E»

À 12h00, *NORMANDIA* est au sud de la Pointe Elephant, au large d'Aden.

À 13h00, contact VHF avec le yacht royal britannique *BRITANNIA* : silence radio.

Il croise le groupement français composé de la frégate *DE GRASSE*, du navire atelier *JULES VERNE*, des avis-escorteurs *DOUDARD DE LAGRÉE* et *AMIRAL CHARNER*.

DOUDARD DE LAGRÉE, *NORMANDIA* et *l'EDIC 9091*, ce dernier déjà sur zone, sont chargés de récupérer des personnels d'Elf-Aquitaine, Schlumberger, ACEP et CFE sur une plage, située à 30 km dans l'ouest de Bal-Haf.

C'est le seul moyen d'évacuer ces gens, la guerre civile règne sur le pays, les pistes des aéroports sont bombardées, la route dangereuse, il ne reste plus que la mer.

BAL-HAF

Le mardi 21, à 19h00, *NORMANDIA* arrive au point de rendez-vous : 13°20'N - 48°00'E.

Il y retrouve *DOUDARD DE LAGRÉE* et *l'EDIC 9091*. Tout ce monde se concentre dans un rayon de 1.000 mètres.

Dès l'arrivée, un «zodiac» ramasse le commandant Adolphe STÉPHANT pour un briefing sur le *DOU-*

DARD DE LAGRÉE, pour mettre au point l'opération de récupérations.

À 20h30, le commandant est de retour. Il est accompagné de trois militaires de *DOUDARD DE LAGRÉE*, dont un enseigne de vaisseau. Ils vont installer un E/R UHF sur l'aileron de la passerelle. Il permettra



des liaisons permanentes, discrètes, entre les navires et aussi vers la terre et ELF, ACEP, CFE et SHLUMBERGER.

Ces militaires, en civil, seront les bienvenus à bord, pour seconder l'officier radio Alain MORDELET qui, depuis Assab, a veillé nuits et jours, sans pouvoir se reposer.

En s'approchant de la terre, le vent d'Est faiblit à force 2 à 1, la mer belle devient plate.

Le début du flot aura lieu vers 1h00 du matin, ainsi que le coucher de la Lune. La dépose des commandos JAUBERT aura lieu dans des conditions idéales.

ÉVACUATION DE BAL-HAF

À 21h00, *NORMANDIA* met en route, suivant des routes, des allures diverses, aux ordres du *DOUDARD DE LAGRÉE*.

À 23h45, les «zodiac» du *DOUDARD DE LAGRÉE* sont à l'eau, avec une trentaine d'hommes du commando marine JAUBERT. Ils sont pris en charge par l'EDIC 9091, qui suit *NORMANDIA*.

Tandis que le *DOUDARD DE LAGRÉE* reste en dehors des eaux territoriales, au-delà des 12 milles, *NORMANDIA*, ses feux de route allumés, suivi de

l'EDIC, continue et pénètre dans les eaux territoriales yéménites, à vitesse réduite, sur un moteur : RV 303.

Vers minuit, la veille de *NORMANDIA* aperçoit dans la nuit noire, pendant un court laps de temps, la lueur d'un projecteur balayant la rive, semblant venir d'une des nombreuses casemates de la défense yéménite. Ouf ! Il s'avérera qu'il s'agit des phares d'un véhicule 4x4 d'EFL, sur la route en lacets descendant du massif de l'Hadhramaout.

À 00h50, mardi 22 janvier, *NORMANDIA* stoppe à 5 milles de la côte et reste en dérive. Le sondeur indique 35 mètres de fond.

Il se fait dépasser par l'EDIC, entouré par les «zodiac» et ses deux LCPS.

À son tour, celui-ci stoppe à 2 milles de la côte.

À 1h10, appels de phare de la rive : 2 éclats de 5 secondes, toutes les 5 minutes. Les embarcations se dirigent vers la plage.

À 1h20, deux «zodiac» des commandos reconnaissent la plage, sécurisent les lieux et contactent ELF. Surpris par l'opération d'encerclement et en même temps soulagé.

À 1h30, tous les rescapés, 51 personnes, dont 11 Français, prennent place dans les «zodiacs» et les LCPS, qui quittent la plage. Les véhicules sont abandonnés.

À 1h40, route sur *NORMANDIA*.

À 2h00, recueil des 51 personnes par la porte arrière abaissée (1). Cette plate-forme permet d'accueillir, en même temps, les deux LCPS et un «zodiac» qui amènent 46 personnes. Un autre «zodiac» en amènera 6.

Ils sont pris en charge par le chef mécanicien, le maître d'équipage et deux matelots. Ils sont conduits au carré des officiers, où le cuisinier Alain GILARD leur a réservé un petit déjeuner copieux. Puis on leur trouve des cabines, ou des fauteuils, afin qu'ils puissent se reposer.

À 2h10, fermeture de la porte arrière, remise en route sur les deux moteurs afin de s'éloigner le plus rapidement possible de la zone hostile.

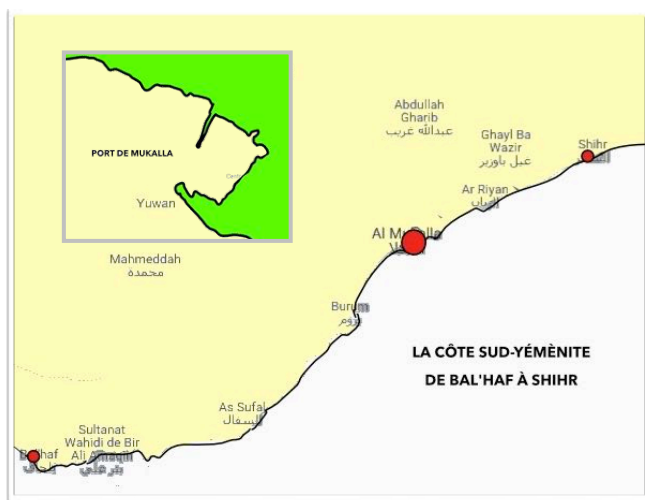
Entre les appels de phare et la fin des opérations il s'est écoulé moins d'une heure.

À 3h30, *NORMANDIA* est en haute mer, hors de vue de la terre. *DOUDARD DE LAGRÉE* a récupéré ses embarcations et ses commandos. Le groupe est stoppé, à la dérive se tenant dans un cercle de 1.000 mètres.

(1) On avait le choix : entre la coupée, peu pratique à utiliser à la mer par des gens avec des sacs à dos et des bagages à main, ou bien l'accès au garage par la porte arrière abaissée.

TRANSBORDEMENT SUR L'EDIC 9091

NORMANDIA étant désigné pour aller chercher dans le port d'AL-MUKALLA d'autres réfugiés, afin de lui éviter un aller-et-retour sur Djibouti, il est décidé de transborder ses passagers sur l'EDIC.



Mercredi 22 janvier, à 10h30, *NORMANDIA* à vitesse réduite, constante de 5 noeuds fait route au 90, avec un vent de force 1 à 2, une mer belle à peu agitée.

À 10h35, il ouvre sa porte. L'EDIC s'approche par l'arrière.

À 10h40, les deux navires sont porte sur porte. Les passagers passent de *NORMANDIA* sur l'EDIC.

À 10h45, Les personnes sont transférées, l'EDIC s'éloigne.

À 10h50, *NORMANDIA* ferme sa porte et se met en route.

Cette opération conjointe Marine Nationale - Marine Marchande est une première. Elle n'a pu se faire que dans les très bonnes conditions de vent et de mer rencontrées.

Les 51 personnes seront de nouveau transbordées, au large d'Aden, sur le *VILLE DE STRASBOURG* de la N.C.H.P.

À 10h55, *NORMANDIA* reçoit un nouveau message : «*Faites route sur position à 15 milles dans le sud d'Asb-Shir*».

AL-MUKALLA

Il faut évacuer 171 personnes, d'ELF et ACEP ainsi que des familles roumaines, travaillant sur un chantier à proximité de Shir, à une trentaine de milles au Nord-Est de Al-Mukalla.

Al-Mukhalla est un petit port, avec deux places à quai où il possible d'aller à quai et pourront, avec l'accord des autorités embarquer les réfugiés.

À ce moment, le mercredi 22 janvier, *NORMANDIA* n'a pas l'autorisation d'entrer dans le port.

EN ROUTE POUR MUKALLA

Dès 11h05, le mercredi 22, à la réception des ordres, il met en route, de concert avec *DOUDARD DE LAGRÉE*, pour un point à quelques milles dans le Sud de Al-Mukalla.

Il y arrive, à 22h00, et se met à la dérive.

Le jeudi 23 et le vendredi 24, la situation reste la même. En contact permanent avec l'escorteur.

Ce vendredi 24 à 23h00, un message de *DOUDARD DE LAGRÉE* : «*Vous embarquerez du personnel militaire*» - 6 personnes dont 2 officiers.

Au matin du samedi 25, la situation reste la même, puis dans la nuit du samedi au dimanche 26, la situation se débloque : un bateau chinois, sur rade, appareille pour Djibouti, un autre, de même nationalité, à quai, appareille, lui-aussi pour Djibouti.

NORMANDIA pourra prendre sa place à quai dans la matinée du 26.

À 6h00, il a un contact avec les autorités portuaires, qui donnent la permission de mouiller sur rade.

À 6h05, mis en route sur deux moteurs.

À 7h30, manoeuvré pour mouiller à 8h00, avec 5 maillons.

À 10h05, arrivée de la commission du port, palabres, mais pas de fouille du bord.

À 11h25, autorisation d'accoster. Pilote à bord, viré, assisté par le remorqueur *30 NOVEMBRE*.

À 12h15, accosté tribord à quai, au poste RoRo n°2, en attente de l'embarquement des passagers.

L'EMBARQUEMENT À AL-MUKALLA

L'embarquement des réfugiés se fait à partir de 22h40.

Ils arrivent par des cars qui les débarquent juste devant la porte du garage.

Là ils sont accueillis par l'équipage et les marins militaires. Ces derniers, installés derrière une table, contrôlent leur identité, fouillent leurs bagages et distribuent des tickets de repas et de petit déjeuner.

Ils ont conduits ensuite vers les lieux de repos : cabines et tous les lieux disponibles où ils pourront se reposer ; certains dormiront dans les camions qui sont chargés sur le pont supérieur, d'autres sous le pont abri. Toutes les capacités d'accueil sont occupées.

L'embarquement prend fin le lundi 27, à 1h30 du matin.

À 7h20, le pilote monte à bord, *NORMANDIA* appareille.

À 7h55, le pilote débarque et à 8h00, il est en route libre sur Djibouti.

ETA Djibouti, le mardi après-midi.

L'ACCUEIL DE 171 PASSAGERS

Le bord doit faire face à une situation vraiment «*inhabituelle*» ; accueillir dix fois plus de personnes que son équipage.

Le cuisinier Alain GILLARD a préparé 600 repas et petits déjeuners. À l'arrivée à Djibouti, l'inventaire de la cambuse est facile à faire : plus rien.

Pour la propreté, le maître d'équipage, aidé efficacement par les marins du *DOUDARD DE LAGRÉE*, lave les ponts deux fois par jour.

En coupant l'eau douce entre les repas et durant la nuit, nous réussissons à éviter la pénurie. Le service machine réussit à installer une douche sous le pont-abri.

Les pathologies bénignes, heureusement rien de grave, sont soignées par le lieutenant R. COCHET.

Embarcations et engins de sauvetage ; n'en parlons pas !

DJIBOUTI

Dans la matinée du mardi 28, nous sommes survolés par un Bréguet *Atlantic* et deux mirages.

LE MOT DE LA FIN

Je remercie l'équipage de NORMANDIA - aidé par les six gars du DOUDARD DE LAGRÉE - qui a su, dans des circonstances difficiles, gérer une situation de crise à laquelle il n'était pas préparé. 222 ressortissant évacués du Sud Yémen sont arrivés sains et saufs à Djibouti.

Signé : Adolphe STEPHANT - Commandant de NORMANDIA. (1)

À 13h45, fin de la route libre et à 14h10, pilote à bord.

À 15h00, accosté au poste 6, la porte est sur le quai. *NORMANDIA* ressemble à un navire de croisière avec ses passagers souriants, affable et ... soulagés.

Ils ne manquent pas de remercier l'équipage de *NORMANDIA* et tous ceux qui ont participé à cette odysée.

À 15h30, les autorités montent à bord.

À 19h00, début des opérations commerciales. C'est la fin de l'opération «SUD YÉMEN».

L'ÉQUIPAGE DE NORMANDIA

Commandant	: A. Stéphant
Second-Capitaine	: Cj. Évrard
1 ^e lieutenant	: CH. Morin de la Pilière
2 ^e lieutenant	: R. Cochet
Officier Radio	: A. Mordelet
Chef Mécanicien	: F. Lepasant
2 ^e Mécanicien	: Y. Le Vaou
Maître d'Équipage	: A. Hervé
Matelot	: G. Berthélé
Matelot	: R. Colin
Matelot	: G. Bocher
Matelot-Garçon	: A. Sénoville
Novice	: F. Vingtrois
Ouvrier mécanicien	: L. Bihannic
Ouvrier mécanicien	: L. Collet
Aide mécanicien	: D. De la Blandinière
Cuisinier	: A. Gillard

(1) Cet article est la recopie du récit paru dans le n°12, du Bulletin n°12 de l'A.A.N.C de décembre 2002.