

Suez, c'était il y a soixante ans !

Il y a soixante ans, le 5 novembre 1956, au matin, était déclenchée l'opération « Hamilcar »¹.

Cette opération avait pour but de reprendre le contrôle du canal de Suez par les troupes franco-anglaises. Cette voie de communication importante pour le trafic maritime international, dont notamment le pétrole évitait ainsi de transiter par le Cap de Bonne- Espérance en Afrique du Sud ; elle avait été nationalisée par le « Raïs » égyptien le colonel Nasser en juillet 1956. Ce canal était jusqu'à cette date exploité par la compagnie du canal de Suez dont les actions étaient détenues à 50% par les français, dès l'origine et à 21% par les Anglais, par rachat des parts égyptiennes en 1875.

Le corps expéditionnaire français, commandé par l'amiral Barjot et le général Beaufre, était la force A.

Préparatifs : Vu par un militaire, affecté à l'intendance.

Pendant la phase de préparation de l'opération et la mise sur pied de la base de transit et d'opération (B.T.O) à la caserne Andéoud à Marseille, dès le

mois d'août 1956, sont arrivées sur place et acheminées vers le camp de Carpiagne :

- La 728^e compagnie de fabrication de pain créée à Epinal (C.F.P)
- La 640^e compagnie mixte subsistances, habillement (C.M.S.H) mise sur pied à Trèves et renforcée par une section de ravitaillement et transport en viande en provenance de Donaueschingen.

Ces deux unités ont été par la suite acheminées sur Chypre en septembre 1956 où a été créée une base avancée sur cette ile de Méditerranée orientale sous domination britannique à l'époque. La compagnie de fabrication de pain s'est installée sur le camp « Michel Legrand » situé dans une plaine entre Nicosie, la capitale, et le port de Larnaka, près de la localité de Pyroi. Les subsistances militaires prennent place sur le port de Limasol sur la côte sud proche de la base aérienne d'Akratiry.



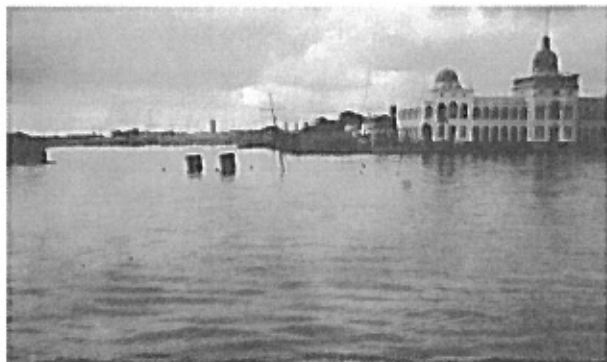
A Chypre tout est sous contrôle britannique ; ils veulent tout chapeauter, le couvre feu est institué, la chaleur est épouvantable sous la poussière et les vents de sable. Les services et les différents éléments français sont dispersés sur l'île et le réseau routier mal entretenu n'arrange pas les choses. Les pluies torrentielles transforment les installations en borbier, l'intendance doit approvisionner des bottes en caoutchouc !

Après beaucoup d'atermoiements en raison des nombreuses hésitations de Sir Antony Eden, premier ministre de Grande-Bretagne, et de modifications dans l'ordre d'opération sans cesse imposées par l'état-major britannique, sous la pression de Guy Mollet, président du conseil, pressé d'aboutir et de récupérer le canal, l'ordre d'attaque est enfin donné. Ceci avait pour effet de soulager les Israéliens, qui eux avaient commencé les opérations, sans hésiter, avec notre approbation, et supportaient seuls le poids de l'affrontement dans le Sinaï contre l'armée égyptienne, depuis le 29 octobre 1956.



Le gros du corps expéditionnaire embarqué, pour une part à Marseille et pour une autre part à Alger, avait rendez-vous devant Malte pour faire convoi commun escorté par des navires de guerre à destination de l'entrée du canal. Après un premier convoi maritime d'assaut parti d'Alger le 22 octobre 1956, comprenant des L.S.T (landing ships transport), et transportant le personnel et le matériel de l'échelon d'assaut amphibie de la Légion et des troupes de la 10^{ème} Division Parachutiste, les départs de navires se succèdent pour former six autres convois maritimes, deux rapides et quatre lents.

Sont partis de Marseille, le cargo « Gange », des messageries maritimes, avec des éléments du 13^{ème} Génie, du G.T 505 et de l'hôpital de campagne 461, « L'Athos II », transport de troupes des messageries maritimes avec le 1/6^{ème} Régiment de Tirailleurs Sénégalais, du personnel du 8^{ème} R.D et des membres de la



direction de l'intendance et d'autres personnels éparpillés. Leurs véhicules et matériels se trouvent à bord d'autres cargos. Le cargo « Aquitaine » de la compagnie Delmas-Vieljeux a à son bord la base de transit et d'opération. Le paquebot la « Marseillaise » des messageries maritimes est transformé en navire hôpital. Ces navires atteignent Port Saïd le 6 novembre. « L'Athos II » sur lequel nous nous trouvons mouillait bord à bord avec un porte-hélicoptère de la Royal Navy ainsi que d'autres unités du convoi à l'entrée du canal et du port. Du pont de ce porte-hélicoptères décollait sans cesse, toute la journée, une noria d'appareils qui allaient mitrailler, non loin, des objectifs situés en ville ou des installations militaires égyptiennes disséminées à travers toute la ville.

Le 7 novembre, dans la journée, nous fûmes mis à terre, par transbordement en L.C.T, à l'entée du canal sous la statue de Ferdinand de Lesseps, concepteur du canal. La base de transit et d'opération avec un effectif de 4 700 hommes doit assurer le soutien de 15 000 hommes et de 3 000 véhicules pour les quatorze premiers jours et 13 000 hommes supplémentaires pour les quatorze jours suivants. Toutes les formations arrivent de France, Allemagne et d'Afrique du Nord. Une partie de cette BTO a embarqué pour Chypre sur « L'Athos II » le 1^{er} septembre 1956 avec une partie du matériel réparti en plusieurs points de l'île selon les possibilités offertes (ou arrachées) par les Britanniques. Pour ma part, j'ai embarqué à Marseille le 31 octobre 1956 avec la direction de l'intendance de la force A. Je suis resté à Port Saïd jusqu'au 9 décembre, date à laquelle j'ai embarqué par avion « Nord Atlas » pour Chypre, muté à l'intendance où je suis resté jusqu'au 24 janvier 1957. Le gros de la BTO de Port Saïd, dont la direction de l'intendance de la force A, a été rapatrié sur Alger et Marseille aux environs du 20 décembre 1956 et passa Noël en mer sur le « Pasteur », fameux transport de troupes.

Bien qu'il y ait eu plusieurs formations de l'intendance faisant partie de cette BTO, je ne pourrai parler que de la direction de l'intendance



à laquelle j'appartenais. Le commandant en était l'intendant de 1^{ère} classe Robart ou l'intendant de 1^{er} classe Robert. J'ai eu l'un comme patron à Port-Saïd, l'autre à Tizi Ouzou en Grande Kabylie, mais je ne me rappelle plus lequel des deux ! Il y avait également un intendant adjoint de 3^e classe à Port Saïd dont le nom m'échappe ! Les bureaux de cette direction comportaient 15 personnes. Pour ma part, en tant que caporal, je tenais le service des fonds du corps expéditionnaire, étant à la fois chef et exécutant. Le 9 décembre, je suis affecté à Chypre avec cinq camarades pour participer à la fin des opérations et au démontage de la B.T.O. Que dire des formations de l'intendance de Chypre arrivées sur l'île à partir du 1^{er} septembre 1956 et que je n'ai rejointes que le 9 décembre ?

Il avait été créé à Marseille un élément de ravitaillement par air (E.R.A) qui fut transféré sur l'île. Bien que faisant partie de la B.T.O, cet élément de ravitaillement par air va, en raison de son éloignement, mener une vie séparée pendant la durée de l'opération. L'E.R.A comprend initialement un état-major et la compagnie de commandement et soutien ; mis sur pied par la B.E.T.A.P de Pau, la compagnie de livraison par air de Kehl aux F.F.A, le peloton d'arrimeur de la B.E.T.A.P et deux sections d'entretien et de pliage de parachutes fournies par Pau et Kehl soit environ 500 hommes et une centaine de véhicules. Porté à plus de 700 hommes et 240 véhicules après l'arrivée de la 310^e compagnie de transport par semi-remorque et de divers éléments rattachés à la C.C.S : B.P.M (bureau postal militaire), action sociale, économat, détachement prévôtal, l'E.R.A dépasse les 1200 hommes au début de septembre 1956. Dans cet organisme, l'intendance dispose d'une section de ravitaillement par air (un sous-officier et vingt hommes) fournie par la 640^e C.M.S.H (compagnie mixte de subsistance-habillage), embarquée sur « l'Athos II » à Marseille le 31 août avec une boulangerie de campagne de la 728^e C.F.P. Le personnel débarqué à Limassol assure le déchargement du matériel au port de Famagouste au sud-est de l'île. Le 1^{er} octobre, la

3^e section de la C.F.P procède à la mise en place de la boulangerie et assure une première fourniture de pain frais dès le jour suivant. D'autres formations de l'intendance existaient outre la C.F.P, la C.M.S.H et la direction. Il faut retenir qu'à l'époque je n'étais que simple caporal, affecté à un emploi bien précis à la finance et je ne pouvais pas avoir un aperçu global de la situation et de toutes les formations existantes. En ce qui concerne ma mutation à Chypre, il y avait là un service complet avec bureau et exploitation, C.F.P et magasins, le tout étant installé sous tentes. Le patron était l'intendant de 3^e classe Kandel, rien à voir avec le commissaire général du même nom. Il avait pour adjoint l'intendant-adjoint Alnikine, le chef de mon bureau étant le capitaine Vergent.

Cette intendance soutenait les troupes prépositionnées sur l'île depuis le mois de septembre, en grande partie légionnaires et parachutistes, réceptionnait les cargaisons expédiées par bateau ou par avion, les stockait et les distribuait. Elle resta sur l'île jusqu'à la fermeture définitive de la B.T.O, fin février, début mars 1957. Cette base fut rendue à l'armée britannique.

Pour ma part, je rejoignis Marseille le 28 janvier 1957 après quatre jours de traversée sur le paquebot « La Marseillaise » réquisitionné avec tout son équipage. C'était son dernier voyage sous pavillon français avant sa vente aux Italiens. Tous les personnels d'active et du contingent furent récompensés par un témoignage de satisfaction à l'ordre du régiment pour la troupe et à l'échelon supérieur pour les sous-officiers et les officiers.

L'apparition de la boule de pain à la française est une heureuse surprise pour nos militaires présents sur l'île depuis le 27 août ; en effet, il sont habitués à manger des rations anglaises avec du pain de mie sans croûte, agrémenté de vin local, genre Campari, acheté à la NAAFI, l'équivalent anglais des économats. En raison de la faiblesse des ressources locales et de l'impossibilité d'importer des légumes et de la viande de France en raison d'embargo destiné à préserver la santé publique des gens de l'île, la troupe est condamnée à un régime de treize repas de bœuf assaisonné par semaine. Cette situation s'aggrava encore avec l'arrivée de l'échelon d'assaut dont le maintien en condition physique aurait exigé plus d'égards ! Les conditions de travail très pénibles et l'alimentation à base de conserve entraînaient de nombreuses maladies, des diarrhées, entérites et même des débuts de scorbut. On constatait également une recrudescence des accidents sur

la route et dans les cantonnements. Ce qui saisissait dès l'arrivée sur l'île, c'était l'atmosphère tendue qui y régnait, partout des sentinelles anglaises baïonnette au canon et des murs de barbelés. Sur tous les camions militaires de l'armée anglaise, un guetteur avec mitrailleuse prête à intervenir. A intervalles plus ou moins rapprochés, des ordres stricts règlent le couvre feu et les heures de circulation. Il est interdit de sortir sans arme ; il y a beaucoup de contraintes.



L'hostilité dont sont victimes les Anglais ne s'étendait pas curieusement aux Français qui étaient vus par la population d'une manière très favorable. Des manifestations de sympathie à l'égard de nos soldats se sont même produites et j'en ai été le témoin. Cet état de chose créait des envieux et une certaine jalousie pour ne pas dire une mésestime cordiale. Pour nous distinguer des britanniques, nous avions sur notre manche un écusson tricolore siglé C.F.E. Mais n'empêche qu'il valait mieux, pour nous, sortir sans arme ou arme enchaînée à son ceinturon pour ne pas se la faire voler car c'était un article apprécié et recherché par l'équivalent chypriote du FLN vis-à-vis des Anglais.



Epilogue

Après un succès complet, qui aurait dû s'achever par la prise définitive du canal par les Franco-anglais et l'écrasement total de l'armée égyptienne dans cette zone, l'histoire en a décidé autrement.

Les Israéliens s'étaient emparés de la bande de Gaza, de l'ensemble du Sinaï et se trouvaient sur la rive orientale du canal et sur la mer Rouge.

Pendant ce temps avait lieu en Hongrie une révolution contre les soviétiques avec les conséquences que l'on connaît. Devant la menace d'une intervention soviétique et la dérobade américaine, l'opération de reconquête du canal se termine par un fiasco ! Le cessez-le-feu fut accueilli avec soulagement par les Anglais mais avec beaucoup de colère et d'amertume par les Français.

Un fiasco lourd de conséquences. En Algérie, l'expédition de Suez a privé l'armée française d'excellente troupe qui est restée l'arme au pied à Chypre en attente. En France le pouvoir civil ne sort pas grandi de cette affaire. Sur le plan politique, le bilan est catastrophique. Nasser, malgré sa défaite, sort grand vainqueur, le nationalisme arabe du Moyen-Orient au Maghreb se déchaîne, le camp occidental a reculé. Savamment exploité par la presse égyptienne, le repli franco-anglais apparaît comme une déroute : ce que les Egyptiens ont fait, les Algériens peuvent le faire : rejeter les français à la mer ! Le FLN prend conscience de l'isolement de la France et du poids de l'intervention internationale.

L'année 1956 se termine donc très mal pour la France, d'autant plus que sur le terrain, en Algérie, les combats s'intensifient !

1. Hamilcar : chef carthaginois. Après avoir combattu les romains en Sicile, il réprima la révolte des mercenaires de Carthage (240-238 av Jésus Christ) et conquiert l'Espagne en 237-229. Il est le père d'Hannibal. 🌟

**Colonel Jacques DE CARMANTRAND
DE LA ROUSILLE**

*Vice-président honoraire de l'association nationale des
officiers du commissariat de l'armée de terre et porte-drapeau
de la section UNC de Heimsbrunn-Galtingue*

Le transport de troupes "Pasteur"

Parmi la centaine de bateaux réquisitionnés pour participer à l'expédition de Suez il en est un qui retient toute notre attention, il s'agit du « Pasteur ». En effet, ce navire transport de troupes a marqué une génération de militaires affectés en Indochine. Il effectuait la liaison Marseille- Saïgon-Marseille via l'Inde, la Mer Rouge, le canal de Suez et la traversée de la Méditerranée.

Ce navire a été construit aux chantiers navals de Saint Nazaire en 1938. Peu de temps après avoir pris la mer, il fut très renommé du fait qu'il transporta les fonds en or de la banque de France à Halifax au Canada, en toute sécurité et discrétion, pour être soustrait à l'occupant allemand.

Plus tard, le « Pasteur » fut aménagé en transport de troupes et servit la France avec gloire.

Luxeusement aménagé, il pouvait accueillir sept cent cinquante passagers. Lorsque tout fut démonté et modifié, il était capable de transporter quatre mille militaires, ce qui fait cinq fois plus que prévu. Les salles à manger furent équipées de hamacs serrés les uns contre les autres. La piscine servit au stockage des pommes de terre !

Après la guerre, ce fut le seul bateau d'origine civile décoré de la Croix de la Légion d'Honneur. Après 1945, il transporta uniquement des militaires en partance pour l'Indochine comme la Légion Etrangère, les Troupes de Marine et les troupes régulières de l'armée française.

Après la campagne de Suez, fin 1956, la France proposa la vente du vieux vétéran. Ce fut la compagnie « Lloyds » qui acheta le « Pasteur » pour la somme de soixante cinq millions de marks. Elle le transforma en bâtiment de luxe et le rebaptisa « Bremen ». A cette époque, M. Michel Debré, Premier Ministre, était sidéré et prononça les paroles suivantes : « Je trouve scandaleux et honteux pour notre nation qu'un bâtiment décoré de la plus haute distinction se voit contraint de pendre la nationalité d'un pays que nous combattons encore il n'y a pas très

longtemps ! » Toutefois faut-il remarquer, ce navire n'a jamais transporté de troupes contre l'Allemagne entre 1939 et 1945.

En 1959, le « Bremen » entreprit une ligne régulière Brême- New-York. Ce grand hôtel flottant, cinq étoiles, avec un équipage hautement qualifié transporta les plus grandes stars et vedettes du moment ainsi que des hommes politiques. A partir de 1972, le « Bremen » devint déficitaire sur sa ligne ; c'est alors qu'un riche armateur grec, M. Dimitri Chaudis dépensa la bagatelle de quarante millions de marks pour en faire l'acquisition. C'est ainsi que pendant de longs mois, le bâtiment navigua sur toutes les mers sous le doux nom de « Regina Magna » avant que l'âge ne se rappelle à lui. Après trente quatre années de bons et loyaux services, le moteur principal tomba littéralement en morceaux. C'est ainsi que M. Chaudis, en 1976, transforma sa « Grande Reine » en hôtel flottant en Arabie Saoudite.

Rebaptisé « Filipinas Saoudia 1^{er} » il servit plus tard de dortoir aux immigrés jusqu'en 1980. La même année, une firme chinoise de récupération de vieux métaux l'acheta au prix de la ferraille soit six millions de marks. Son dernier voyage se fit en remorque pour son démantèlement à Yach-Siung à Formose. Mais le malheur frappa, à la sortie du golfe d'Aden et pour des raisons inconnues le navire sombra en pleine mer. Après enquête, l'assurance maritime « Lloyds » affirma que personne ne pouvait être suspecté d'avoir causé ou aidé à cet accident et c'est ainsi que le 15 septembre 1980, la somme totale de l'assurance fut versée au ferrailleur. Un témoin, le timonier du remorqueur hollandais M. Frans Schepers raconte : « le matin du 6 juin 1980, après cinq jours de mer, avec un vent sud-ouest de force 9, à l'imprévu le bateau s'inclina de 5 degrés à tribord. Le 7 juin, le gite s'accrut à 12 degrés et le 8 juin au matin, il avait plus que doublé. Le soir le remorqueur fut obligé de lâcher les amarres pour ne pas être entraîné par les 32 000 tonnes à 3000 mètres de fond. Une nuit entière encore, l'amas de ferraille combattit

contre les vagues. Le lendemain à huit heures, par beau temps, l'ex- bâtiment majestueux se couchât par tribord. Peu de temps se passa jusqu'à ce que le bâtiment piquât du nez en expirant un immense jet de suie par la cheminée. L'eau entra avec fracas dans la carcasse de métal. A 8H47, un dernier soupir et l'océan l'engloutit définitivement. C'est ainsi que cet ex-luxueux paquebot, après quarante deux ans de

service maritime, trouva sa fin dans la tombe du marin qui meurt glorieusement en mer. ❀

**Colonel Jacques DE CARMANTRAND
DE LA ROUSILLE**

*Vice-président honoraire de l'association nationale des
officiers du commissariat de l'armée de terre et porte-drapeau
de la section UNC de Heimsbrunn-Galtingue*

