

Naviguer dans le Canal de Suez, ça n'est pas si simple...

La traversée du Canal de Suez à bord de l'Arion a été un des moments forts de la croisière des Amis des Musées de Châteauroux, qui a eu lieu du 7 au 14 mars 2010, et dont tous sont revenus ravis.

Je ne reviendrai pas ici sur l'histoire du canal de Suez, achevé sous l'autorité de Ferdinand de Lesseps en 1869, histoire qui a été rappelée par plusieurs conférences au cours de la navigation. Mais j'évoquerai plutôt, avec le regard non plus de l'historien mais du marin, certains aspects de la navigation sur le Canal, qui ont pu surprendre les passagers. Les caractéristiques hydrauliques de la navigation en canal, et la nécessité de prévenir tout risque de collision, dont les conséquences techniques et économiques seraient évidemment catastrophiques, rendent compte des particularités du transit dans le Canal de Suez, qui est plus complexe qu'il ne semble au premier abord.



Il est nécessaire de comprendre, en effet, que les phénomènes hydrauliques qui se produisent dans un canal sont bien différents de ceux constatés par un navire en pleine mer. D'une façon très schématisée, un gros navire y est semblable à un piston, obligé de creuser sa place dans l'eau de l'étroit conduit du canal. Un bourrelet d'eau se forme à l'avant et sur les

côtés du navire, tandis que se crée un vide à l'arrière. Tant que le navire reste au milieu du canal, les filets d'eau s'écoulent de façon identique de deux côtés. Mais dès qu'il s'écarte du milieu du canal, le bourrelet d'eau devient légèrement plus élevé sur l'un de ses côtés que sur l'autre, ce qui a pour effet de générer des embardées qui rendent alors le navire difficilement contrôlable à la barre. Ces phénomènes sont encore plus manifestes lorsque deux navires se croisent, les avants ayant tendance à s'attirer.

Ces caractéristiques hydrauliques expliquent plusieurs particularités de notre navigation sur le Canal de Suez, qui ont intrigué plusieurs des voyageurs de la croisière.

D'abord, elles impliquent que, durant la traversée, le navire soit dirigé par des pilotes spécialisés, car il ne suffit pas de faire suivre au navire une route, comme en mer, mais il faut aussi connaître les causes supplémentaires d'embardées qui proviendront du canal et de son relief immergé. C'est pourquoi on voit, à diverses étapes du trajet, monter à bord ces pilotes expérimentés, amenés par des petites vedettes, qui vont prendre le contrôle du navire sur une portion du trajet.



Ensuite, et même si le passager profane a l'impression que la largeur du canal le permettrait, il est exclu que deux navires de gros tonnages se croisent dans le canal, car ils seraient à cet instant difficilement contrôlables et les risques de collisions élevés. C'est pourquoi la navigation dans le canal ne se fait pas librement, mais sous forme de convois de navires progressant en file indienne, convois qui amorcent leur mouvement à des horaires précis, et ne se croisent jamais dans les parties

canalisées du trajet. La gestion de ces convois est coordonné par le poste de contrôle du trafic, situé à Ismaïlia à peu près au milieu du trajet, qui suit le mouvement de chacun des navires et leur donne des ordres de ralentir ou d'accélérer, à la manière des aiguilleurs du ciel.

Le convoi des navires qui remonte du sud (Suez) vers le nord (Port Saïd), et qui comporte généralement une vingtaine de navires (dont nous avons fait partie), amorce chaque jour son mouvement à 6 heures du matin. L'ordre des navires dans le convoi est programmé à l'avance, et il n'y a nulle tolérance pour les retardataires. Il effectue son transit complet, sans croiser de navires en mouvement, et sans effectuer d'arrêt jusqu'à Port Saïd. A Port Saïd les navires de croisière comme l'Arion, qui font escale en fin d'après midi, empruntent l'ancienne branche (ouest) du canal, tandis que les plus gros cargos continuent leur route sans arrêt en empruntant la nouvelle branche du canal, plus large et creusée un peu plus à l'est.

Les navires qui se dirigent vers le sud, de la Méditerranée à la mer Rouge, effectuent leur transit en deux convois, d'une dizaine de navires chacun.

Un premier groupe, constitué par les navires de plus grand tonnage, amorce son mouvement depuis Port Saïd à minuit, de sorte qu'il atteigne le Grand Lac Amer (au 2/3 du trajet) peu avant que n'y arrive le convoi parti du Sud à 6 heures du matin. Les navires de ce premier convoi mouillent dans le lac, étendu à cet endroit, pour laisser passer le convoi remontant, puis reprennent leur route au sud vers Suez. Ce sont tous ces navires qui semblaient flâner dans le Grand Lac Amer au moment de notre passage.

Un second groupe, constitué par des navires de plus petit tonnage, amorce son mouvement depuis Port Saïd à six heures et demie du matin, de sorte qu'il atteigne l'ancien lac Ballah (au 1/3 du trajet), en empruntant la branche ouest de la double voie du canal, dans laquelle il attendra le passage du convoi montant qui emprunte, lui, la branche est. Ce sont ces navires qui semblaient stationnés au milieu du désert lors de notre passage au niveau de Ballah.



Ces contraintes font que, finalement, le nombre de navires (20 environ, dans chaque sens) qui transitent quotidiennement dans le Canal de Suez, sans écluses, est sensiblement le même que celui qui transite dans le Canal de Panama, pourtant avec des écluses. Ferdinand de Lesseps avait donc tort de récuser, par principe, les écluses pour Panama...

Christian Moreau

Charlotte d'Albret 1480-1514

Le mariage entre le duc d'Orléans, cousin et filleul de Louis XI, et la fille de Louis XI, Jeanne de Valois ou Jeanne de France est quelque peu forcé. Elle a douze ans et, lui quatorze. Jeanne est laide, bossue et d'aspect chétif. Le jour des noces, le duc proteste encore : « il n'entendait point ni ne vouloit donner son consentement à ce moment. » Lorsque Charles VIII meurt sans descendance vivante, ses trois enfants étant morts, on fait appel au duc d'Orléans, de la branche puînée des Valois, qui devient Louis XII. Louis XII aime Anne de Bretagne, la veuve de Charles VIII, son cousin. De plus il existait une clause qui stipulait, puisque Louis XII n'était pas

le descendant de Charles, qu'il devait épouser sa veuve pour lui succéder. D'autre part l'annexion définitive de la Bretagne dépend de cette alliance. Louis XII demande au pape Alexandre VI Borgia l'annulation de son mariage avec Jeanne. Il invoque les causes suivantes : Absence de consentement de sa part, mariage effectué sous la contrainte et les menaces, parenté entre les deux époux, absence de consommation du mariage.

Jeanne de son côté réfute l'argument de parenté qu'elle affirme n'avoir pas connu. Quant à la non-consommation du mariage, elle allègue que l'honnêteté lui interdit de s'expliquer nettement.