

Comité Marseille Fos Calanques

5 Novembre 2020

## FD – spéciale

**Mots de femme Commandant**



J'ai passé 34 ans à la mer.

La fonction de commandant est sous-entendue lorsqu'on entre dans une des prestigieuses écoles supérieures de l'enseignement maritime, c'est le rôle auquel on se prépare, même inconsciemment. Mais bien sûr, le commandant d'un navire est désigné par l'armateur qui décide à qui il va confier ses navires. Donc, ici pas de liste d'avancement systématique, il faut avoir prouvé sa vaillance au cours du temps passé dans les fonctions subalternes... puis de moins en moins subalternes...

Les officiers de Marine Marchande ont une formation polyvalente : ils apprennent à naviguer mais ils apprennent aussi à réparer et entretenir les moteurs et tout ce qui est technique à bord. A la fin de sa formation, alternant temps en école et temps en mer comme élève (pont ou machine), un officier commence sa carrière. Il embarque comme lieutenant à la passerelle et travaille comme officier pont puis, après deux ou trois ans, il se voit confier un poste d'officier mécanicien. Après quelques années en machine, l'officier se voit transféré à nouveau dans un poste d'officier pont. Et comme ça pendant toute sa carrière, de grade en grade : second mécanicien puis second capitaine, acquérir de l'expérience sur un navire et de l'aisance dans le travail. Jusqu'au poste de Chef Mécanicien qui est déjà un bel aboutissement lorsqu'on connaît la complexité des équipements sur les navires modernes.

Sur un navire le rôle et le travail de chacun est important : tout l'équipage, tous les maîtres, tous les officiers sont essentiels. Chaque personne est formée à la sécurité, à la lutte contre les incendies, à la vigilance pour veiller au bon fonctionnement du navire, veiller à la santé et la sécurité de tout un chacun, surveiller la mer et protéger le navire qui est notre seul refuge.

Un équipage est, de par sa formation, tout à fait capable d'estimer compétent son plus proche collègue mais aussi d'évaluer la confiance qu'il peut mettre dans ses autres collègues, y compris ses supérieurs hiérarchiques.

En tant que femme je sais que j'ai été évaluée et jugée avec d'autant plus d'acuité que nous ne sommes pas nombreuses à avoir choisi ce métier.

Dès mes premières minutes à bord, comme élève, accueillie par un Maître d'équipage plus âgé que mon père, j'ai su que j'aurai ma place à bord, mon genre ne serait pas un problème mais la confiance qu'on pouvait placer en mes capacités serait déterminante.

Il en a été ainsi durant toute mon évolution dans le milieu maritime. Et il en est de même pour tous les autres membres d'un équipage : qui voudrait naviguer avec des incapables, des incompétents dangereux ?

De par mon genre je me suis heurtée une fois à une barrière qui ne devait son existence qu'aux préjugés sexistes. En effet j'ai dû convaincre pour obtenir mon premier embarquement comme officier mécanicien, ça a marché, au point même que je ne parvenais plus à obtenir mon retour au poste d'officier pont pour conserver mon brevet (moitié pont et moitié machine à renouveler tous les cinq ans).

Ça a fonctionné et le poste de Chef Mécanicien m'a été confié, une belle promotion, un beau titre de gloire.

Là aussi, mes compétences ont été testées, par le Commandant du navire lors de ma

première affectation comme Chef Mécanicien.

Cet homme n'avait pas d'à priori, il voulait savoir s'il pouvait compter sur son mécanicien en chef en cas de problèmes techniques. Il m'a demandé de réparer quelques « bricoles » à la passerelle de navigation. J'étais officiellement invitée à boire le thé à la passerelle tous les après-midis à 16 heures. Et j'apportais le testeur électrique au lieu des petits gâteaux. Puis la machine du navire s'est mise à nous faire quelques blagues, c'était un navire pas très jeune et les équipements donnaient quelques signes de faiblesse. La bonne humeur régnait, la confiance s'installait, entre les membres de l'équipe machine autant qu'entre le Commandant et l'équipe machine.

J'ai débarqué de ce navire en étant plus forte, plus confiante en moi, car j'avais su gérer, faire mon travail correctement et reçu l'assentiment de mes pairs.

Et puis, un jour j'ai été convoquée par le Directeur d'Armement de la compagnie. La CMA-CGM, troisième armateur mondial, propriétaire et affréteur de centaines de navires dont des porte-conteneurs gigantesques, avait décidé de me confier le commandement d'un de ses navires.



PORTE- CONTENEURS 8500 EVP

Le Directeur d'Armement, lui-même ancien Commandant, n'avait pas non plus d'à priori. Il m'a demandé si le poste de Commandant m'intéressait. Il avait sur sa table mon dossier, des notations d'autres commandants avec qui j'avais navigué en tant que Chef Mécanicien, des notations d'autres commandants avec qui j'avais navigué comme Second Capitaine. Le jugement que mes pairs avaient porté à mon sujet lui avait suffi pour désirer me convoquer pour me jauger par lui-même.

J'ai ressenti de la fierté, mêlée d'un peu de trac. Je suis partie faire un stage de simulation des manœuvres et j'ai reçu ma première affectation sur un navire de la ligne Antilles. Mon équipage n'a pas moufté, j'ai fait mon travail de capitaine, nous avons pris la mer après

une tournée du Nord dans les ports français de la côte Atlantique. Un peu de mauvais temps car c'était l'hiver, une dépression à éviter en Atlantique et à l'arrivée aux Antilles mon équipage m'a fait la surprise de me chanter une chanson spécialement écrite pour moi, racontant « Capitaine Tatie emmenant son navire aux Antilles ». Une fois de plus, l'assentiment de mes pairs, la confiance de mon équipage et surtout l'expédition maritime menée à bien.



Ma formation d'officier de Marine Marchande faite d'expérience autant que de connaissance m'a permis d'aborder avec sérénité ma nomination au poste de Commandant. Il n'empêche que l'on se sent toujours sur le qui-vive à la mer ou au port. Toujours consciente de l'énorme responsabilité qui est la mienne en tant que Commandant voilà le sentiment que j'ai ressenti en prenant un commandement. Je ne peux pas parler pour les autres mais je crois que c'est le sentiment que l'on a que l'on soit homme ou femme. Aux professionnels de la mer, capitaines des autres navires, équipages, pilotes, remorqueurs, lamaneurs, agents, dockers... tous ceux que j'ai croisé parce qu'ils venaient travailler sur le navire que je commandais, il ne venait pas à l'idée d'imaginer que l'Armateur de cet énorme Porte-conteneurs, le Capitaine d'Industrie tenant le troisième rang mondial pouvait avoir joué aux dés pour nommer le Capitaine commandant son navire. Aux détracteurs possibles, aux « seulement surpris » je dis encore qu'un armateur ne confierait pas son navire à n'importe qui.

Danielle Commandant chez CMA CGM