

De Pérignon à Tindouf



Claude Millé

Mise en page par Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Jean Bartissol, René Bourneton, Jean-Claude Cros, général Serge Douceret, Graves, René Galiani, Max Guillaud, Roger Lantz, Claude Millé et Pierre Piron.

Les dessins sont de Claude Millé.

Couverture : Autoportrait de Claude Millé.

*Remerciements à Michel Mariet, du Club des Anciens Sahariens :
www.3emegroupedetransport.com/CLUBANCIENSSAHARIENS.htm*



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Juin 2019
ISBN 979-10-97541-09-5
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Balma et Pérignon	1
Le voyage	6
Tindouf.....	16
Fin 1957	26
Janvier 1958	40
Février 1958	46
Mars 1958	52
Avril 1958	60
Mai 1958.....	58
Juin 1958	76
Juillet 1958	88
Août 1958	94
Octobre 1958.....	98
Novembre 1958.....	106
Décembre 1958	116
Janvier 1959	122
Février 1959	128
Mars 1959	140
Avril 1959	154
Mai 1959.....	168
Épilogue	178
La tour de Merkala (par le général Serge Douceret)	182
Album photo	185



▲ *La caserne Pérignon à Toulouse*

▼ *Le hangar à ballons de Balma à l'époque des Aérostiers, vers 1923*



Balma et Pérignon

Courant octobre 1957, j'attaque mon neuvième mois à l'armée de l'Air à Toulouse, caserne Pérignon, une vieille caserne de 1900 avec ses étages et ses grandes chambrées en plancher. Elle avait servi, dans les années 20, aux Aérostiers et certainement avant à la Cavalerie, puisqu'il y avait un mur garni d'anneaux scellés (et pas sellés), pour attacher les chevaux. J'y mène une vie pépère. J'ai été pistonné par le commandant Paret, de la 5^{ème} Région Aérienne de Bordeaux, un copain de papa. Cela m'a évité d'aller en Algérie où la guerre continue. Le mot guerre est tabou. Ceux du contingent, aussi, car certains y laisseront leur vie, ou en reviendront éclopés. En France, la majorité des Français ne se sent pas concernée par cette guerre, sauf ceux qui y ont un des leurs. Tous les vendredis, je pars en permission, avec ma vieille *Vespa*, soit à Caudiès, soit à Mazamet chez mon pote Jean-Pierre Teyssié.

Le 1^{er} octobre, je suis nommé caporal, (j'y tenais, uniquement pour ne pas avoir à monter la garde). Je suis secrétaire à la SRG (Subdivision Radio), une partie de la BE 727 (Base-École des Transmissions), je suis planton, et je partage une chambre au 2^{ème} étage avec un nouveau. Mon copain Gélis, secrétaire de la SRC (Subdivision Chiffre), pâtissier de Blagnac, a été muté à Fès, à une autre école des Transmissions.

C'est la belle vie, on distribue le matin les clés aux chefs de promotion des classes d'élèves (classes d'adjudants, de sergents). Parmi eux, quelques femmes (PFAA). Des couples se sont formés. Le soir, après le repas, ils viennent chercher une clé de salle de classe pour étudier, je suis donc un taulier !

On va parfois au tir, à la caserne Niel, en Chausson. Mais ce n'est pas une mule ni une pantoufle, le Chausson est une marque de bus. On met la MAT 49 dans le filet à bagages du bus, au-dessus de nos têtes, mais un jour, j'y suis allé avec mon scooter *Vespa*, le pistolet-mitrailleur attaché avec un sandow sur le porte-bagage arrière. J'ai ainsi traversé Toulouse. Le GIGN n'existait pas ! Au champ de tir, nous portons le casque, mais il est drôle ce casque d'équipage de char de 1939, avec un cimier, un bourrelet de cuir devant et un protège nuque derrière. Le colonel de Gaulle, à la tête de son régiment de chars, en 1940, portait le même. Les magasins de l'Armée devaient en posséder de grands stocks inutiles, pour les fourguer en 1957 aux rampants de l'armée de l'Air. Pour le tir couché, ce protège-nuque nous empêche de relever la tête, le casque bascule en avant, nous cachant les yeux. Tous plient leur calot en deux et l'insèrent entre leur tête et le casque, ce qui leur donne un air de clown (un peu plus ou un peu moins !). Moi, je m'en fiche, puisque j'enlève mes lunettes, afin que le recul du fusil MAS 36 ne me casse un verre. Ainsi, je ne vois même pas la cible. Mes balles se fichent (tiens, comme moi) dans le plafond ou dans le sol du champ de tir couvert. *Pan pan !*

Et à l'exercice, quand nous portons ce casque d'un autre âge, le vent s'engouffre dedans, ça siffle. En avril-mai, à la fin des *classes*, dans les allées ombragées de platanes de la vieille caserne Pérignon, a lieu un grand défilé des recrues de la classe 57/1, au son des *Dragons de Noailles*, marche assez lente, et une prise d'armes où je me fais remarquer : un général de la Région Aérienne, suivi d'une ribambelle d'officiers supérieurs, nous passe en revue. Nous sommes figés au garde-à-vous quand un commandant de la suite m'aborde : *Je suis Paret* (le copain de papa), *ça va ?* Mis en confiance par la rencontre d'un pays, je lui serre la main et, très décontracté, je discute avec lui, abandonnant le garde-à-vous sous les yeux effarés des sous-offis instructeurs. Qu'est-ce que j'ai pris comme savon, ensuite :

— *Mais vous êtes inconscient, de parler à un commandant sans rester au garde-à-vous !*

C'était un crime de lèche-majesté, absolument impensable pour eux qui, depuis deux mois, me saoulaient avec le respect, le salut, la déférence, la discipline.

Auparavant, j'avais accompli, en février-mars, mes classes à Toulouse-Balma, une ancienne base de ballons puisque subsistait un gigantesque hangar de béton appelé le *Hangar à Ballons*.

Lors de l'incorporation, le premier jour, on nous avait distribué nos tenues militaires : tenue de ville, de combat, de sport. Et les chaussures, de ville (basses, en cuir noir), de sport (tennis), de marche (lourds godillots cloutés).

Quand nous marchions au pas sur la Côte-Pavée (c'est son nom) menant à la caserne Pérignon, d'abord nous faisons un vacarme infernal avec nos clous, ensuite il y en avait toujours plusieurs qui glissaient en dérapage incontrôlé, *Holliday on ice !*

Le jour de l'incorporation donc, parmi les *Bleus*, étaient deux jumeaux hauts de plus de 1,90 m au garrot. Ils chaussaient du 48 ou du 50 et le magasin d'habillement, bien sûr, n'avait pas leur pointure.

Pendant des semaines, le temps qu'on leur construise leurs bateaux sur mesure, ils manoeuvraient leurs demi-tours à droite et leurs présentez-armes au milieu de nous, vêtus du treillis bleu, mais chaussés de leurs tennis personnels, alors que tous nous portions les élégants godillots cloutés que portent actuellement tous les jeunes, sans les clous mais d'une manière si uniforme. Retour inattendu d'une mode qui a marqué nos vingt ans.

Ce premier jour à l'armée, j'avais encore gaffé. On passait la journée de bureau en bureau, pour une visite médicale, pour des formalités administratives, etc. Et il fallait chaque fois présenter des pièces militaires, carnets d'habillement, livret de vaccination. À un moment, nous passions un à un devant un sergent quand mon tour est arrivé, il m'a tendu sa main pour que je lui remette un document. Moi, j'ai vu une main tendue, je la lui ai serré, sous les yeux interloqués de tous !

À Balma on rigolait beaucoup, sachant qu'on ne risquait pas beaucoup la mise à la porte. Au réfectoire (repas du soir à 17 heures), on fauchait les calots ou les quarts en aluminium de certains pour les passer au tranche-pain. Le gars se retrouvait avec deux demi-calots ou la moitié de son quart, soit deux huitièmes. Mais allez boire votre pinard dans un ou deux huitièmes.

Les tables étaient pour 16 soldats. Je me plaçais toujours du côté de l'allée, par où arrivaient les plats, c'était la place des plus âgés (j'avais trois ans de plus que les autres), ou des plus culottés. Place stratégique, puisqu'on se servait les premiers. Les plus timides se situaient au fond, si bien que, lors d'un repas dit *bon*, lorsque le plat arrivait à eux, il ne leur restait plus de morceau de viande. J'en rougis encore de honte.

Dans notre chambrée, nous étions quatorze, à bien nous entendre : Lacombe, *Le Curé*, sujet à des crises d'épilepsie (à cette époque, on ratisait large pour le service militaire, je connaîtrai un gars, à Pérignon, incorporé et borgne !), Mannibal et *Mac Cormick*, deux paysans de l'Aveyron, Rogari, un instituteur, Saint-Quelque chose, un chauffeur de taxi de Luchon, Raynaud, de Toulouse, qui disait toujours *bouducon* et d'autres dont ma mémoire a effacé le nom. Rogari, l'instit, était le seul qui se lavait. Quand le clairon nous réveillait à 6 heures, en février, l'eau des lavabos, qui n'était pas chauffée, n'incitait guère à de longues ablutions. C'était mieux de passer au lit une demi-heure de plus.

Celui de Luchon, très noir, possédait un visage tout velu. Il s'était fait avoir avec le très classique coup du permis de conduire. On avait demandé qui le détenait, le permis. Il pensait conduire une jeep en disant oui, et il s'était retrouvé à déménager des meubles, à bras, tout l'après-midi.



▲ ▼ *Le Hangar à Ballons de Balma, monument historique*



Nous portions la tenue de combat durant la journée. Elle consistait en un treillis bleu dont un ceinturon de cuir serrait la veste et de guêtres de *GI* (leggings) de couleur kaki et lacées, enserrant le pantalon et portées sur les croquenots cloutés. Une bonne blague consistait à nouer les lacets qui pendaient chez certains. Quand le gars se relevait, c'était la gamelle assurée. En parlant de gamelles, rondes, elles servaient à de copieux baptêmes arrosés quand on les plaçait, remplies d'eau, en équilibre sur une porte entrebâillée. J'avais perfectionné le système en installant une seconde gamelle sur de longs clous, au-dessus du cadre de la porte, télécommandée par une ficelle. Cela réussissait toujours, un gars arrivait, voyait la porte entrebâillée et, méfiant, l'ouvrait du bout du pied, déclenchant la première chute d'eau. Immanquablement, il restait sur le pas de la lourde à fanfaronner :

— *Les gars, j'ai prévu le coup, on ne m'a pas comme ça, etc.*

On ne lui laissait pas le temps de terminer sa péroraison, il recevait le coup de grâce quand on tirait la ficelle, *plouf*. À l'eau, ne quittez pas !

Mac Cormick, ce n'était qu'un sobriquet, donné par l'institut, parce que, agriculteur, il nous parlait sans cesse de son tracteur. Certains soirs, Mannibal, qui était bien plus futé que lui, nous divertissait au coucher de son voisin. *Mac Cormick* dormait au premier étage d'un ensemble de lits superposés. À côté, Mannibal dormait sur un lit simple, face au mien, près de la porte. Moi, j'avais la poubelle, à côté, lui, il avait le balai.

On attendait le coucher de *Mac Cormick* comme les courtisanes attendaient celui de Louis XIV, à Versailles. Il dormait dans sa chemise bleue du jour. Il ôtait son slip et son futsal puis, les fesses à l'air, il escaladait le lit du bas. Mannibal attendait ce moment, se saisissait du balai et *frrr*, il lui frottait le derrière avec. L'autre jurait, menaçait. Mais le lendemain, il ne pensait déjà plus à la menace du balai de Mannibal et il s'élançait vers son lit, gracieusement, dans la même tenue. L'hiver se termine, le matin, nous rampons en short et en pull, sous les barbelés, dans la gelée blanche qui nappe les terrains et les prés de Balma. Nous nous entraînons à des exercices de close combat. Je viens de découvrir celui qui sera mon meilleur copain, Jean-Pierre, de Mazamet. Comme cette espèce d'exercice est trop violent à notre goût, nous nous mettons toujours ensemble, ainsi les prises sont-elles molles et sans risque.

Je prends froid et je vais à l'infirmerie. Le major me prescrit des ventouses. Je me revois, le dos garni des flacons de verre où l'infirmier a fait préalablement le vide à l'aide d'un coton huilé qu'il enflamme. On me place sur un brancard à roulettes, devant une grande fenêtre vitrée, pour laisser les ventouses faire leur effet. Et *vlan*, voilà tous les infirmiers qui viennent reluquer les femmes des PFAA défilant dans la cour. Pour mieux voir, ils ouvrent la fenêtre en grand et je sens un air glacé me caressant le dos. Les ventouses me feront le plus grand bien !

Revenons à Pérignon, où je suis depuis avril-mai.

Il n'y a pas de WC dans les étages, aussi, pour ne pas descendre du deuxième où logent les plantons, nous urinons sur les planchers des vastes couloirs en marchant pour répartir les odeurs et les traces. Une variante consiste à opérer dans le vide de la cage de l'escalier (cependant, la poésie reste toujours présente).

Avec Jean-Pierre, s'il pleut, pour partir à Mazamet en *Vespa*, nous empruntons les imperméables noirs du colonel et du lieutenant-colonel du Commissariat de l'Air où Jean-Pierre travaille. Il est amoureux platoniquement d'une jeune civile brune, Madame Pécontal. Comme nous tous.

Le midi et le soir, avec le planton de la SRC (le Chiffre), nous allons chercher à manger aux cuisines dans de grandes gamelles rondes en alu, superposées. Une anse de transport coiffe le tout.

On les lave dehors, dans un bassin d'eau froide où nagent des yeux de graisse, quand elles en sortent, elles sont encore plus sales et graisseuses.

Tout baigne, bien qu'il n'y ait pas de rapport avec la ligne précédente, jusqu'au jour... jusqu'au jour où Jean-Pierre surgit, affolé :

— *Mimile, tu es sur la liste des départs pour l'Algérie. Tu vas à Tindouf!*

Il a vu ça sur un courrier arrivé au Commissariat de l'Air. Je suis atterré. On vérifie, c'est exact. *Mille sabords*, quel pépin, moi qui me croyais à l'abri jusqu'à la fin.

Tous me disent :

— *Tindouf est une base disciplinaire où se trouvent les Bataillons d'Afrique, il n'y a que des cailloux, on crève de chaleur.*

Je passe une mauvaise journée, jusqu'au moment où, en portant le courrier dans un bureau, un sous-off me dit :

— *Mais non, Tindouf c'est la belle vie, la petite base sans discipline, les chasses à la gazelle, la liberté.*

Cela tempère mon angoisse.

Puis, prévenir la famille à Caudiès et rassembler le paquetage. La date du départ reste fixée au 22 octobre. Une semaine avant, j'ai la crève, je tousse. On me place un cataplasme adhésif. Dernière permission à Caudiès où je ramène la *Vespa*. Retour le dimanche 20 octobre.

En quittant la maison, j'ai vraiment le cafard, je prétexte des motifs futiles, genre :

— *J'ai oublié un truc à l'intérieur*, pour revenir dans la maison.

Ces multiples allées et venues s'opèrent sous l'escorte de la chatte *Minette* qui n'y comprend rien, mais qui sent qu'il se passe un événement important. Alors, elle me suit.

Mon oncle Louis m'amène, avec sa camionnette au plateau découvert, à Quillan d'où je dois prendre l'autorail. Dernière vision du pays, dernière image ancrée dans ma mémoire. Nous montons le col de Campérié, je suis derrière, à l'air (et pas derrière à l'air, ça compte, la virgule). À ma gauche, les flancs de la montagne ont leurs teintes d'automne, l'or et le rouge des hêtres se mêle au vert des pins et des sapins, cependant que dans ma tête je ressasse le récent exploit des Russes : le premier vol du *Sputnik*, 1, 84 kg en orbite autour de la terre en 96 minutes.

Attente de quelques jours à Pérignon. Paquetage ficelé dans le sac bleu. J'ai reçu un imper noir et on m'a échangé le lourd et affreux casque de 1939 contre un casque moderne, américain. Il comprend un lourd, en acier, pratique pour monter des oeufs en neige, selon Christian Gélis, pâtissier à Blagnac, et un léger, en plastique. On peut aussi mettre sa lessive à tremper dans le casque lourd. Merci *Omo*.



1957 Casque de l'Armée de l'Air
à Toulouse Pérignon....

Adieux à Jean-Pierre, Farinelli, Philippe Escarpil-Inchauspé, Oscar, Cabral, Robert Tribillac. Je laisse à celui-ci le soin de ramener au village un cache-nez, un pot de confiture et deux bouteilles de cherry-brandly.

Puis, *aléa jacta est*, allez jacter à la gare de l'Est, comme le disait Jules, avant de franchir le Rubicon (comme la lune).

Le voyage

Mercredi 23 octobre 1957

Départ à 15 heures de la gare Matabiau. Lacombe, celui qu'on appelait *Le Curé*, ancien séminariste de Millau, est du voyage, avec deux autres. Il est maigre et sujet à des crises d'épilepsie. Il va à Oran.

Nous prenons un train spécial venant de Nantes et de Rochefort. À Toulouse, il est déjà bondé d'aviateurs. Je voyage assis sur mon sac à paquetage. Le train est lent, avec des arrêts interminables : une heure à Pezens, une heure à Béziers, une heure à Nîmes, deux heures à Rognac où on attend en vain des camions venant du camp de transit de Sainte-Marthe.

Nous atterrissons à une heure du matin à Marseille, gare des Abeilles. Les camions transportent le bétail jusqu'au camp de transit. Une horreur. Baraquements immenses, couchettes de toile sur trois étages. Toute la courte nuit, des punaises trottent sur mon visage.

Jeudi 24 octobre 1957

On nous réveille à 5 heures 30 du matin. Pas de lumière. Les camions nous conduisent sur le port, au pied du *Ville-d'Alger*. Il est 7 heures. Nous attendons, nous ne serons pas en retard.

Départ à 11 heures.

Les côtes de France s'estompent. Le *botpipeul* entame sa traversée. Logés à l'avant, dans un entrepont, 320 soldats de l'armée de l'Air, entassés sur des chaises-longues, voisinant avec Arabes, femmes et enfants. Odeur de fauves. Jusqu'à 17 heures : fort vent, vagues, soleil fort. Le bateau danse. À l'intérieur, les estomacs chavirent. Je reste sur le pont, drapé dans l'imper (c'est plus chaud que drapé dans sa dignité), à l'abri d'un brise-lames. Ça va tout juste. Le plus dur, c'est d'aller aux toilettes, dans l'entrepont où les marins ont tendu de grosses cordes pour qu'on puisse marcher en s'accrochant. Effectivement, il faut s'accrocher car les sanitaires sont un immense cloaque avec des évacuations bouchées (des cloaques qui se perdent) et un plancher où cinq centimètres de vomi clapotent avec la gîte du navire. Tout n'est que beauté, luxe, calme et volupté. La bouffe est ignoble, absolument immangeable. D'ailleurs, l'organisation des repas est telle que l'on ne peut pratiquement pas manger. Nous sommes regroupés par dix, sans nous connaître. Chacun a reçu un ticket blanc numéroté. Moi j'ai un 22. Un chef de plat, tout aussi inconnu, détient le ticket rose qui lui permet de retirer les gamelles aux cuisines pour les 22. Pour que les gars se retrouvent, c'est une autre histoire.

D'ailleurs, pendant que je m'évertue à expliquer ce machin à un lecteur qui ne fait pas l'effort de comprendre, le chef de plat des 22 arrive, porteur d'une immense gamelle de pâtes et viande en sauce, en essayant de ne pas la renverser dans le roulis. Le malheureux est blanc-vert, il oscille, titube et hop, il vomit dans le plat. Quand je disais que c'était immangeable (avant, puis après). *Le Curé* me donne un comprimé qui m'endort jusqu'à 19 heures. Nous mangeons nos rations données à Toulouse, puis nous veillons en haut des escaliers, dehors, à écouter un transistor.

Couché à 21 heures.

Vendredi 25 octobre 1957

J'ai dormi jusqu'à 6 heures dans un coin d'entrepont, roulé dans ma capote de drap bleu. Matinée sur le pont, au soleil, à regarder grandir la côte algérienne. Qu'est-ce qui nous attend, là-bas ?

14 heures, arrivée à Oran. Nous sommes amenés vers Châteauneuf, une caserne des Tirailleurs algériens dominant la ville et le port.



Souvenir



CAMP de S^{TE} MARTHE



de mon passage



MARSEILLE



▲ ▼ *Au camp Sainte Marthe et le Ville-d'Alger, avec le fameux ticket repas*



C'est encore un lieu de transit. Au réfectoire, situé dans la cour, on mange debout à des tables hautes en ciment. Ainsi, personne ne s'attarde à table. Nous restons 50 pour Colomb-Béchar, et quatre pour Tindouf.

Je fais la connaissance de Serge Guitteny, mécanicien SNCF (Le Pellerin, Loire-Atlantique), René Picard, qui se fera appeler ultérieurement *L'Homme*, et Yonnet, de retour de permission. Il me rassure définitivement sur Tindouf : c'est une petite base aérienne, formée des navigants et du DTO 47/540 (Détachement en terrain opérationnel), 200 hommes, commandés par un lieutenant. On y mange très bien, faible discipline, cinéma.

À Châteauneuf, nous pouvons enfin nous raser, nous dégraisser et changer de vêtements, car ça commençait à sentir le chacal. Nous attendons, nous écrivons le courrier. Nous rêvassons, au soleil, en haut des murs, en essayant de nous faire oublier car ici, la discipline est durement omniprésente, pour les Tirailleurs comme pour nous. Mais nous allons demain nous tirer ailleurs ! Repas du soir à 17 heures 30. La bouffe est presque aussi mauvaise que sur le *Ville-d'Alger* et nous mangeons debout. Nous partons demain, tant mieux.

Samedi 26 octobre 1957

Gare d'Oran. C'est la première fois que je vois une gare dans le style mauresque. Nous sommes 55, commandés par un sous-lieutenant un peu jeune et inexpérimenté. Dans le grade au-dessous, un caporal-chef et moi. Nous sommes chargés comme des mules, avec notre lourd sac à paquetage. J'ai en plus une petite valise personnelle.

Chacun porte, dans sa musette bleue, une partie des vivres pour le voyage : boîtes de corned-beef, sardines, pâté, fromage *Vache qui rit*, couronnes de pain. S'y ajoute enfin le bidon de fer-blanc gainé de drap bleu, à courroie de cuir. J'ai aussi des grenades dans ma musette, mais pas des grenades *boum*, des grenades *crunch*, celles qui se mangent, achetées sur le quai de la gare.

Avec le caporal-chef, nous portons aussi des cartons renfermant les 54 livrets militaires, carnets d'habillement, livrets d'instruction et de vaccinations. Et pour clore la liste de nos bagages, il faut encore ajouter 20 pistolets-mitrailleurs et 40 chargeurs pleins que j'ai dû distribuer aux gars avant de quitter la caserne. Les MAT 49 ne serviront qu'au décapsulage des bouteilles (la crosse, en fer s'y prête très bien). Les armes, ça ne devrait servir qu'à des usages civils. Nous n'avons ni sherpas ni porteurs noirs.

La horde barbare prend l'express d'Alger à 11 heures pour descendre, après une heure de voyage, à Perrégaux où nous devons continuer sur Colomb-Béchar, par le train à voie étroite.

Et c'est là qu'on rigole : on va aller prendre un train de marchandises qui nous attend (c'est une façon de parler) sur la voie de 1 m, plus loin (et non sur la voie 2, un mètre plus loin. C'est fou ce que ça compte, les virgules ! *Les lapins étaient sortis dès qu'on leur avait ouvert la porte* diffère de : *Les lapins étaient sortis, des cons leur avait ouvert la porte*).

Ahanements et cliquetis, martèlement de la meute à travers les voies et les aiguillages. C'est lourd, c'est loin. Je repars avec le cabot-chef pour faire un second voyage de cartons de pièces militaires et de restes de victuailles. Nous revenons en nage et exténués à la petite gare, un désert, plus de train ! Un gros capitaine nous interpelle :

— *Qu'est-ce que vous glandez là ?*

On lui explique, mécontents de l'étourderie de notre chef de détachement qui nous a oubliés (comme on est effectivement détachés du détachement, nous ne pouvons rien lui reprocher). On dirait du Raymond Devos, il est 14 heures.



▲ ▼ *Gares d'Oran et de Perrégaux*



Nous sommes conduits dans un cantonnement de l'armée de Terre, un ensemble de bâtiments autour d'une grande cour plantée de platanes, de tamaris et d'oliviers. Ça ressemble à une ancienne usine ou à une fabrique, avec des étages en béton et des alignements de piliers. Eau courante, foyer militaire.

Nous avons touché chacun, pour le voyage, huit boîtes de pâté, deux boîtes de sardines, deux boîtes de thon, huit boîtes de *Vache qui rit* et deux pains. Dans la cohue du départ et en ratant le train, nous nous retrouvons avec une cinquantaine de boîtes et sept ou huit pains.

Le capitaine nous a donné rendez-vous à 7 heures 30 demain matin pour nous permettre l'accès à l'express, l'*Inox*, qui est le seul train réservé aux civils et qui ne roule que le dimanche. Normalement, nous n'y avons pas droit.

Je profite du temps libre pour écrire aux miens. Je préfère me reposer et dormir dans un vrai lit que d'aller me balader dans Perrégaux, malgré le soleil et le ciel bleu.

Tiens, pour la première fois, entre Oran et ici, j'ai vu des djellabahs et des femmes voilées, c'est une preuve qu'il y a des Arabes, comme en France, où même les roues des vélos sont voilées !

Dimanche 27 octobre 1957

20 heures. J'écris d'un wagon de marchandises, à la lueur d'une bougie que j'ai eu la présence d'esprit d'acheter hier à Perrégaux.

Nous avons pris ce matin à 8 heures l'*Inox*, un train sur voie d'un mètre, tout inox, alu et sièges en bois verni et bar. Peu de voyageurs sur les derniers 200 km. Les trains ne se croisent que dans les gares. Neuf heures pour effectuer environ 400 km jusqu'à Aïn-Sefra. On roule souvent au pas, ce ne sont pas des travaux mais des déraillements dus aux attentats. Motrice sur le bas-côté, roues en l'air, grues du Génie, terrassiers escortés de militaires. Toutes les petites gares perdues sont gardées, entourées de grillages et de barbelés. Partout, des murs de sacs de sable entourant un canon, des engins blindés, la couleur kaki prédomine ! Le train rentre par un portail dans la gare et en ressort par un autre. La vie ne doit pas être rose dans ces lieux déshérités.

Une heure avant le départ du train, une draisine passe au pas sur la voie, des militaires à plat-ventre dessus, scrutant les rails. Puis, le convoi démarre, immuablement composé, dans l'ordre, des wagons plateaux chargés de rails, un wagon blindé bardé d'antennes radio et où ronronne un groupe électrogène, un ou deux wagons de soldats entourant ceux de marchandises et de voyageurs. La motrice est au milieu du convoi. C'est très sympathique.

Les côtes sont montées au pas par la diesel. Sur plat et en descente, pointes de 80 à 90 km/h.

Paysages de France sur les premiers 100 km : vignes, champs, bois, puis ce sont montagnes pelées, plateaux de terre rouge. Cette beauté sauvage me plaît, vue d'un train confortable, avec des noms nouveaux pour moi, comme Saint-Denis-du-Sig, Saïda, Mécheria, Le Kreider. Au hasard d'une gare, où des petits Arabes vendent des oeufs durs, je vois en plein soleil de feu, sur la terre jaune et dans la poussière, des Légionnaires s'entraîner à leur marche lente au son de l'hymne belge : *Tiens, voilà du Beaudoin*.

Nous arrivons à Aïn-Sefra à 18 heures. Devant nous, le train de marchandises que nous avons raté. Mais aujourd'hui, nous sommes passés à Saïda à 13 heures, alors que nos copains en sont partis ce matin à 6 heures. Ils ont mis 12 heures, nous, cinq !

Aïn-Séfra : petite ville, beaucoup d'animation à la gare. Foule. C'est dimanche et l'arrivée du train semble l'unique distraction.

Nous rejoignons le groupe, tous sont contents de nous revoir, ils nous croyaient disparus Dieu sait où. Nous restons trois dans un wagon de marchandises, à y dormir sur et sous quelques cou-



▲ *La Rafale, le train de Colomb-Béchar*

▼ *Attentat entre Duveyrier et Les Oglats*



vertures et capotes. Les autres, moins peinarde, couchent à 300 m sous des tentes de la biffe, sur la paille, le sous-lieutenant au même régime que les autres.

Le lendemain, nous arrivons à Colomb-Béchar, c'est à 300 km. Depuis Oran, toutes mes pièces militaires sont égarées, personne ne me connaît, mon nom n'est sur aucune liste, je suis un fantôme. Ça commence bien ! je continue ou je rentre à la maison ?

Lundi 28 octobre 1957

Hier, on a entendu jusqu'à 22 heures les bruits de la gare, grincements de freins, coups de tampons, ronflement des diesels puis, silence de la nuit. Il doit y avoir un couvre-feu. Nous repartons à 8 heures. Nous sommes 30 dans un wagon à bestiaux (36 hommes, six chevaux en long, car wagons plus petits, voie de 1 m et non 1,44 m).

Dans quatre jours, j'aurai 23 ans. Les trois années que j'ai de plus que les autres me donnent un peu d'ascendant sur eux.

Les paysages du Sud défilent, dans la lenteur du convoi. Il faudra 10 heures pour effectuer les 300 km. Pour avoir de l'air, nous roulons la porte ouverte, les jambes à l'extérieur, sur le marche-pied, mais la poussière nous couvre d'ocre rouge. Litanie des petites gares aux noms étranges qui défilent : Moghrar-Foutani, Dayet-El-Kerch, Djenien, Bou-Rezg, Duveyrier (quoique ce nom-là), Figuig (Figuig est au Maroc), Revoil, Beni-Ounif, Merirès, Bou-Aïech, Ben-Zireg.

Vers Béni-Ounif, la frontière Marocaine est très proche : tout le long de la voie, des barbelés escaladent le relief, courent en suivant les rails. Même les oueds asséchés sont barrés. Piquets de fer, traces de pistes parallèles aux barrières, chevaux de frise, barbelés électrifiés. De temps en temps, une tour de pierres maçonnées, garnie de meurtrières, toit en tôle ondulée surmonté d'un drapeau tricolore. C'est gai et pimpant !

À 18 heures, le train longe une grande palmeraie dans le soleil couchant. C'est très beau. Nous arrivons à Colomb-Béchar. Ouf !

Somme toute, c'était une promenade éreintante mais sans histoires. Il m'en reste beaucoup d'images nouvelles et colorées dans ma tête (mais le 14 novembre, à Tindouf, arriveront deux nouveaux ayant suivi en train le même itinéraire. La veille qu'ils passaient, le rail avait sauté 22 fois sur un kilomètre). C'est vrai que, voir des wagons tordus et calcinés, des rails arrachés, des ponts provisoires qu'on passe au pas et des enceintes de barbelés entourant un char ou un canon, tempère l'enthousiasme qu'on peut avoir pour la grandeur du paysage.

À Béchar, à la Base (CIEES 343, Centre inter-armes d'essais d'engins spéciaux), nous faisons enfin un vrai repas avec salade, steack et haricots verts. Nous couchons dans un vrai lit.

Mardi 29 octobre 1957

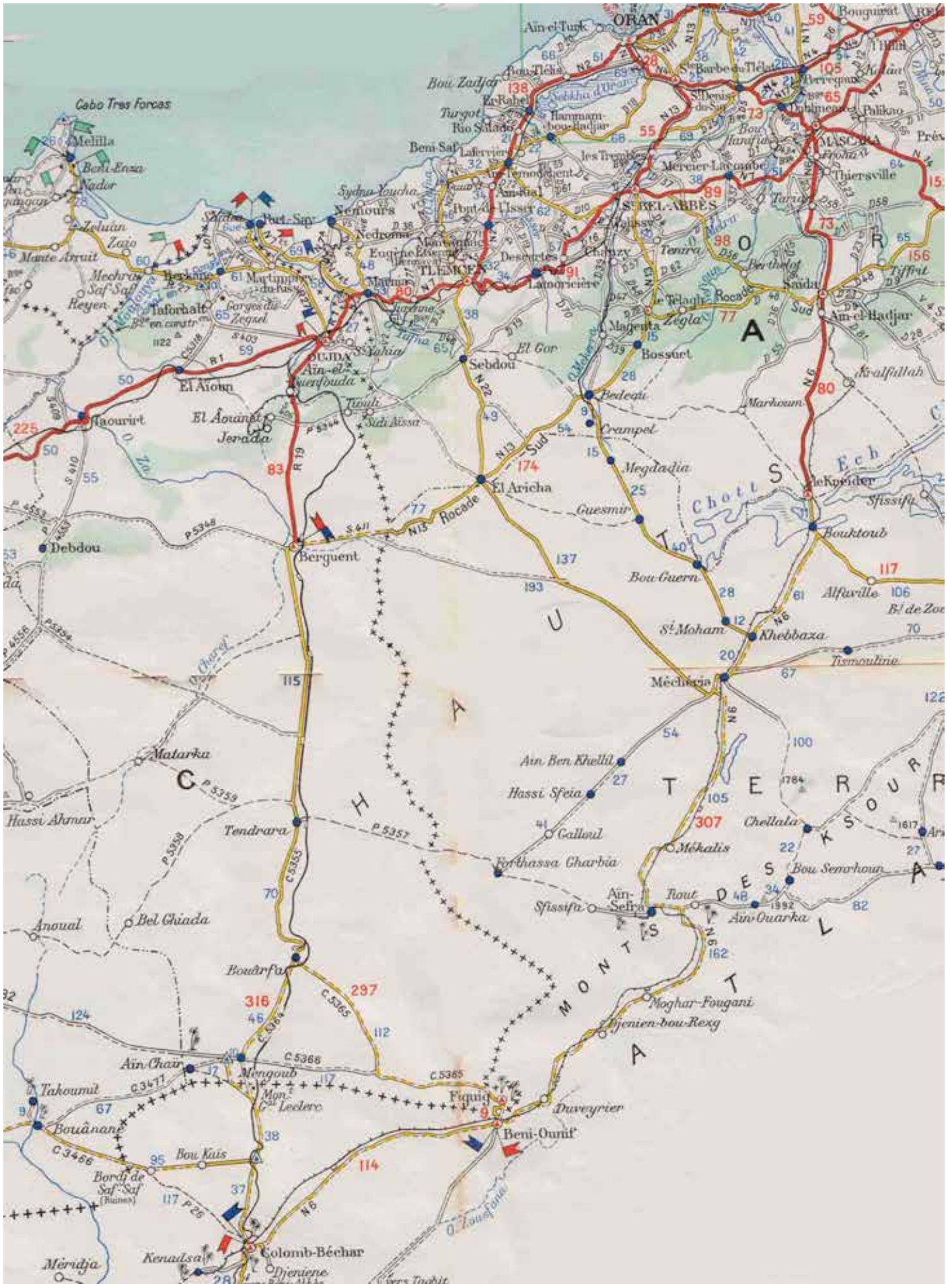
Une grande base, la tenue, la discipline et les corvées (grimace). Soleil chaud. Je me décrasse à des lavabos extérieurs. Depuis 10 jours, j'avais mon cataplasme collé sur la poitrine, j'entreprends de l'ôter mais je suis obligé de le décoller des poils à l'aide de ciseaux. Opération délicate qui me laisse à la fin un splendide carré blanc.

À côté, arrive un Commando de l'Air, martial dans sa tenue léopard. Le *Rambo* se méprend sur les origines de ma marque et me demande :

— *Qu'est-ce que c'est comme blessure de guerre ?* (Je comprends blessure de guerre).

— *Ce n'est rien, c'est un cataplasme !* Je réponds, honteusement.

Je retrouve Rouch, un copain du lycée, ainsi qu'un ami de Lanta, des télécoms. Pas étonnant, cette base est une vraie ville.



D'Oran à Colomb-Béchar en passant par Perrégaux, Saïda et Méchéria

Mercredi 30 octobre 1957

Toujours le soleil, l'ennui de cette base sans âme et l'attente d'un vol pour Tindouf. Je vois passer une grosse fusée noire, tractée sur remorque. Normal, c'est le CIEES. Ils tirent à Hamaguir, à 100 km dans le sud-est. Quelques années plus tard, la France, qui ne recule devant aucun sacrifice, fera aussi exploser des bombes atomiques, à 500 km plus au sud, à Reggane, au lieu de les essayer bêtement rue Saint-Honoré, par exemple, la rue du Locataire de l'Élysée (à noter que lors de la recherche d'un site pour des essais atomiques, des esprits éclairés envisageaient même la Corse et son Désert des Agriates, entre Calvi et Saint-Florent. Depuis, il y a eu d'autres explosions d'essais, en Corse, mais c'est pour tester la solidité des bâtiments des DDE, des Centres des Impôts ou de France Télécom !).

Mais tout ceci nous éloigne de 1957 et du Sahara.

Mardi 31 octobre 1957

On s'envole à 11 heures dans un *Noratlas*, les quatre de Tindouf. Premier vol de ma vie (à part, plus jeune, quelques cerises par ci par là).

Chaleur au sol, grande fraîcheur en haut. Étendues jaunes, cailloux, maigre végétation. Trous d'air, estomac malmené. On se fait face, les 30 passagers et au milieu : caisses, cantines, cartons, tubes, bidons, sacs militaires et valises. Bruit des moteurs assourdissant. 2 heures 25 de vol, à 320 km/h et 2 500 m d'altitude.



Dans la Rafale, hommes 36, chevaux 6 (en long), je suis à gauche avec un chèche

PAX

(7) BASE AERIENNE I45
N° I213/CDT. -

ORDRE DE MISSION COLLECTIF

Le ⁽¹⁾ Lt-Colonel COCHO Commandant la Base Aérienne I45 ordonne à

MM. (nom) ⁽²⁾ PICARD	(prénoms) :	René	(qualité) :	2° CL.	
GUITTENY		Serge		2° CL.	
MILLE		Claude		Cap.	DTO 47/540
YONNET		Claude		2° CL.	

De se rendre en mission à TINDOUF
Pour (Objet de la mission) : Rejoignent leur affectation

Par avion de transport militaire : NORD 250I Ligen 213 / B.2.
Date de Départ : 31 Octobre 1957
Date de Retour : /

Les Frais de Transport seront imputés au budget ⁽³⁾
de Imputation à l'Air Chapitre _____

Délivré à ⁽⁴⁾ S.P. 87.330 APN, le 30 Octobre 1957 19

Le ⁽⁵⁾ Lt-Colonel COCHO Commandant la B.A. I45

⁽⁶⁾

- (1) Nom et fonction de l'Autorité au titre de laquelle l'Ordre de Mission est délivré.
- (2) En lettres capitales.
- (3) Indication précise du Budget et du Chapitre du Budget auquel les Frais de Transport seront imputés.
- (4) Lieu d'établissement de l'Ordre de Mission.
- (5) Nom et prénoms, fonction ou titre de l'Autorité signataire.
- (6) Signature
- (7) Département Ministériel, Organisme Officiel ou Haute Autorité.

Le billet

Tindouf

Souvenirs de voyage.

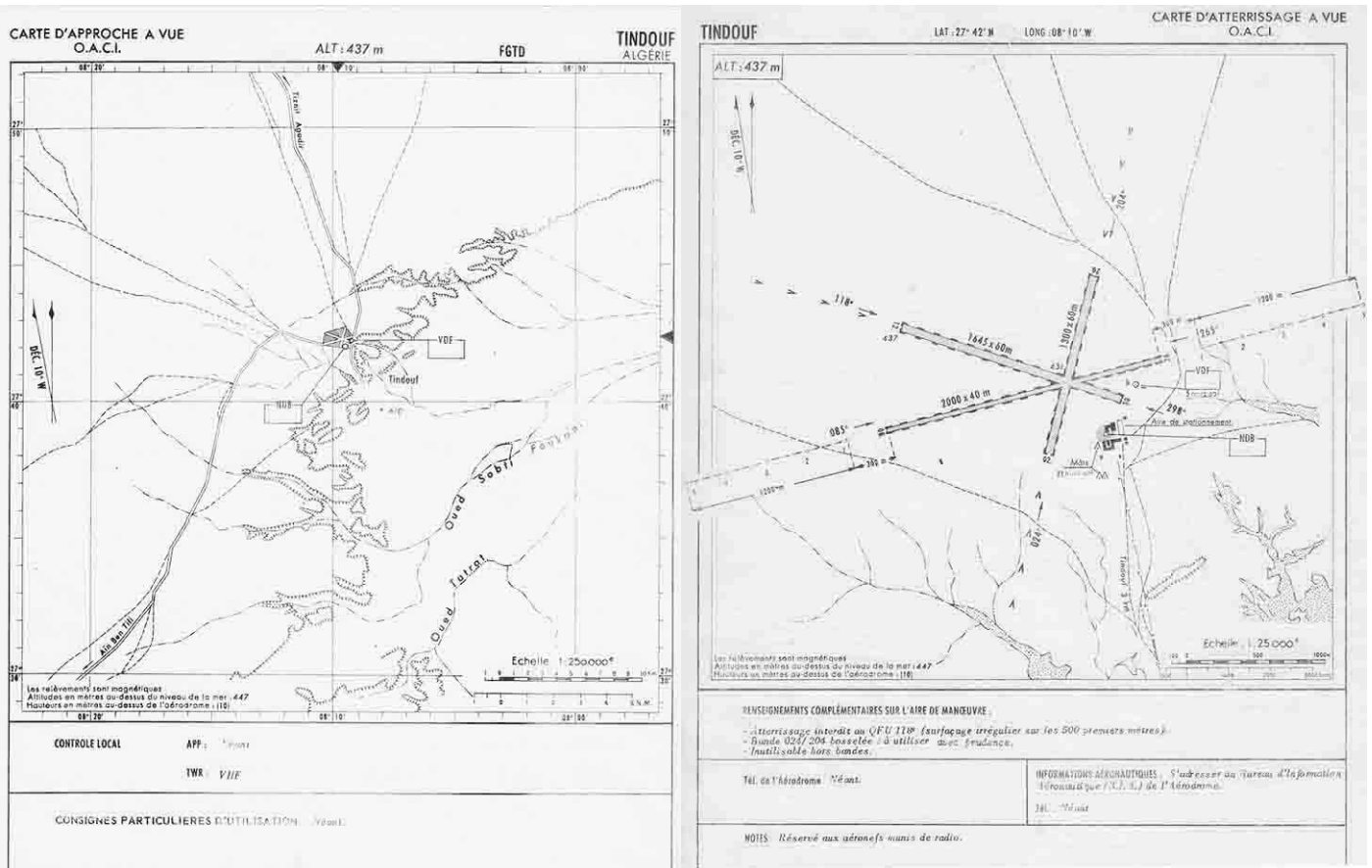
Atterrissage sur une piste de terre, on roule jusqu'à l'entrée de la Base. Bol d'air chaud à l'ouverture de la porte que je franchis un peu intimidé, d'autant que je suis entouré par une foule de barbus aux têtes insolites, d'aventuriers en short beige et chapeau de brousse, qui détaillent notre tenue de ville et notre air neuf.

Partout des murs de terre ou de sacs de sable, barbelés, blockhaus, pylônes, baraques en tôles, vieux véhicules, un bordj saharien aux murs blancs. La terre, la poussière, pas un semblant d'arbre. Ce n'est pas idyllique. Il est 13 heures³⁰. Nous mangeons dans un réfectoire assez récent puis, c'est l'heure de la sieste. Yonnet retrouve ses copains et nous trois, à l'ombre, assis sur nos bagages, nous attendons, un peu déçus de l'accueil.

Enfin, la situation se débloque. D'abord on nous loge, dans un *tonneau* qu'ils disent. C'est un baraquement en ciment, au toit rond en fibro-ciment. Ce ne sera pas un modèle d'isolation à la chaleur. On est 15, sur des lits Picots, trois x en bois pour les pieds et un cadre de bois (j'en connaîtrai ensuite d'autres cadres, aux PTT, qui seront de bois) qui tend une forte toile. Mince matelas, traversin, couvertures, sac à viande et moustiquaire montée sur deux arceaux. Le fléau, ce sont les mouches, il y en a partout. Les premiers jours, où je n'aurai pas de moustiquaire au lit, pendant la sieste, je placerais un journal sur le visage pour que les mouches ne me dévorent pas ! L'inconvénient de la moustiquaire c'est que l'on n'a pas d'air, alors, en définitive, sur les 19 mois que je passerai là, je ne l'utiliserais que l'hiver, pour avoir moins froid, mais pas l'été car on y étouffait. Les gars sont sympas. Je passerai un an au *tonneau* 66, puis j'irai loger avec les gens des Transmissions.

Il y a ici un échantillonnage de la France profonde : Kromwell, un Martiniquais riant et agile, Gianotti, un Parisien discret et doux, Richard, petit, mince, d'une bonne éducation qui détonne au milieu de nous, il conduit un camion Unic et il vient du Nivernais, Routhier, grand moustachu travaillant à l'Escale aérienne, *Jojo* Bador, de Fleurance (Gers), Rivet, un Limousin truculent, de Rochechouart, qui ne quitte jamais son pote Précigout parce qu'ils sont de deux villages voisins, Montambeaux, de Château-Thierry, est un sportif qui participe à des épreuves de marche à pieds, Delalleau, un Parisien hâbleur, Guitteny, arrivé avec moi, Loire-Atlantique, il sera le barman de l'Escale, Sibile, un timide, Lovato, de Laroque-Timbaud (comme celui qui sera mon chef, l'adjudant-chef Paillote), Nizet, de Grand-Pré, dans les Ardennes. Enfin, il y a Fournier (dont je n'ai aucun souvenir) et le gros Questroy, un gigantesque Chtimi de 110 kg, avec des petites lunettes de métal (celles fournies par l'armée), il est tellement joufflu que le bas des lunettes repose sur le haut des joues. La sueur a déposé du vert de gris à cet endroit, car il se lave quand il neige. À part Guitteny, Routhier et moi, tous sont chauffeurs ou travaillent au garage, ce qui sera ensuite pratique pour trouver un véhicule et aller se balader.

Chacun a son armoire vestiaire métallique. Il y règne un beau désordre : l'un a un bocal contenant une vipère à cornes vivante sur son armoire (frayeur, si le bocal tombe et se casse), certains y ont des bouteilles de vin. Un autre a attaché à un pied de son lit plusieurs daubs (lézards, de la race des uromastix, rien à voir avec les BD d'Astérix le Gaulois). Ils ont une ficelle qui leur enserre le ventre au niveau des pattes arrières. Toute la journée, ils tirent sur la ficelle et, comme ils ont des griffes, cela occasionne un raclement sur le sol cimenté qui empêche de dormir à l'heure de la sieste.



▼ L'aérodrome de Tindouf, la tour de contrôle et l'angle du Vieux Bordj



Mon lit est à côté de la porte en bois. Dans quelques mois, j'aurai froid, à cause de ceux qui referment mal la porte. Elle a le bec de cane de la serrure cassé. On a mis la poignée au dehors. Pour ouvrir de l'intérieur, il faut serrer le carré avec ses doigts, ce qui est malaisé. On entendra parler de tout ça à Noël.

Etant caporal, je suis responsable de la chambre, ce qui me vaudra ultérieurement les remontrances du lieutenant Salièges, de Saint-Paul-Cap-de-Joux (Tarn), qui commande le DTO 47/540. La seule fois qu'il passera une inspection dans les chambres, il trouvera la nôtre avec des litrons de vin partout :

— *Millié, je ne vous fais pas mes félicitations, votre chambre est la plus sale de la Base !*

Ben, il en fallait bien une...

L'après-midi de mon arrivée, je trouve un emploi, dans le service de l'adjudant-chef Paillole (un brave homme truculent, de l'Agenais. Je vais travailler à la Comptabilité, avec un soldat pied-noir de Perrégaux que je n'aime pas trop, François Jimenez, et un sergent, pied-noir aussi, bougon, tout frisé et je m'en foutiste, René Villegas (en 1957, le terme de Pied-Noir est considéré comme péjoratif, on ne l'utilise qu'avec prudence). Il y a aussi Paillole, dans le bureau voisin, avec le sergent-chef Buquen, qui s'occupe des Effectifs. Buquen est un grand Breton, peu tapageur, qui a en France une épouse vietnamienne et leurs quatre enfants. Il a traîné en Indochine.

Plus loin, se trouve le bureau du lieutenant Salièges qui nous commande, nous les rampants, qui constituons le DTO (Détachement en Terrain Opérationnel). Dans la même pièce où je suis, à l'opposé, se trouve le casier de tri et la table du vagemestre. Le poste est tenu par le sergent Faure, un Charentais qui a sa femme et ses enfants à Colomb-Béchar. C'est une pâte de gentillesse, ce sera mon grand ami que je seconderai souvent et que je remplacerai parfois lors de ses nombreuses permissions à Colomb-Béchar.

Quant à mon anniversaire, il est passé inaperçu (poil au dos...).

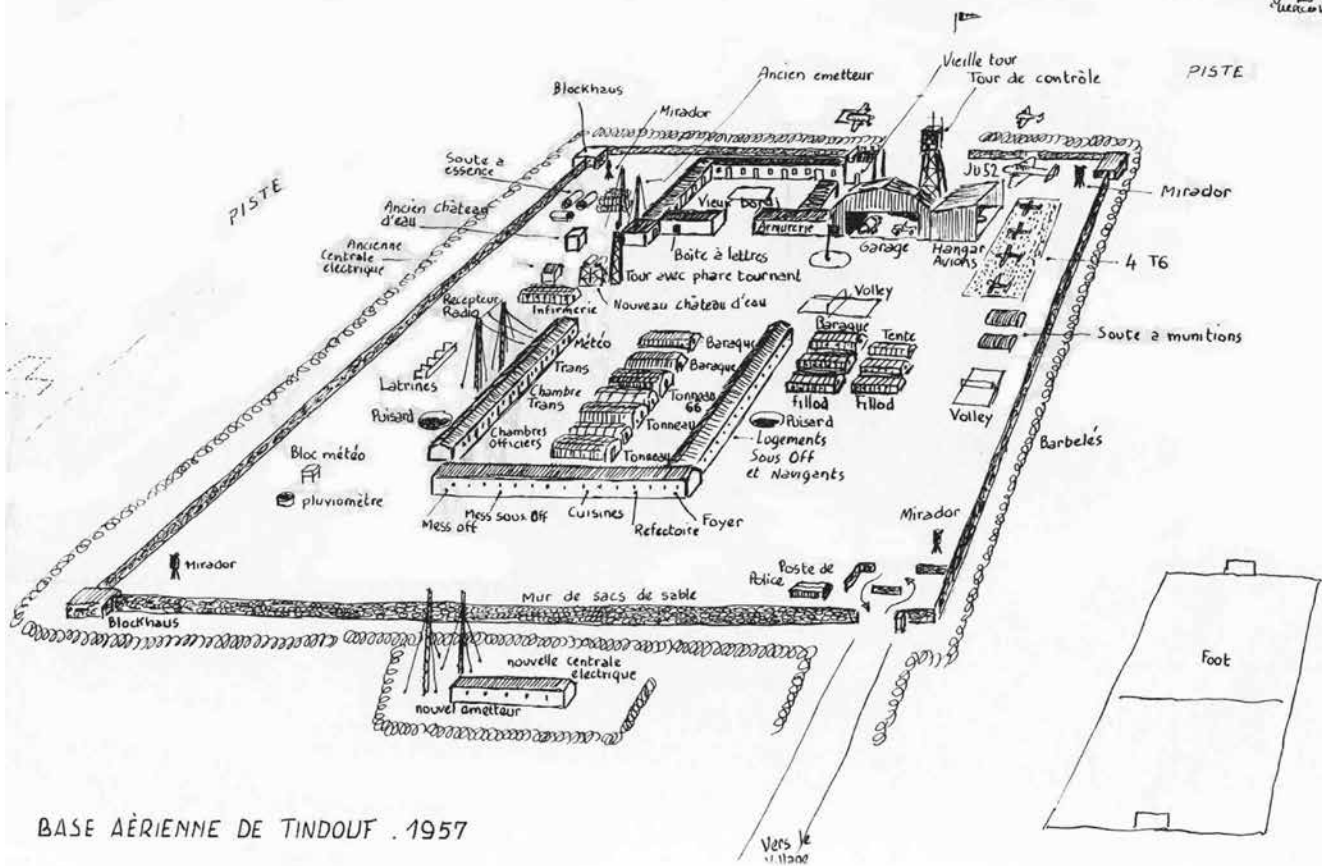
Vendredi 1^{er} novembre 1957

J'attaque ma nouvelle vie. Je comprendrai vite qu'il est crucial, ici, d'avoir une occupation, même s'il semble parfois que c'est superflu. Il est nécessaire d'avoir l'esprit occupé, à des futilités s'il le faut, sinon on devient vite fou (on m'a déjà parlé du suicide du sergent Z., peu de temps avant mon arrivée, d'une balle de MAT 49).

C'est en effet toujours pareil, les jours, les semaines, les mois. L'hiver, passe encore, mais plus on se rapproche de l'été, de l'enfer, plus on a chaud, plus on boit (il ne faut pas se désaltérer à la bière), plus on maigrit et plus on a les nerfs à fleur de peau.

Au début, le confort sera précaire, même si c'est déjà un cran au-dessus de la biffe. Je verrai continuellement la Base en travaux. Une aile de bâtiment en ciment, le Nouveau Bordj, en forme de U a été construite. Elle est équipée de sanitaires neufs, pas encore en service. Il faut aller aux latrines à ciel ouvert, une horreur. C'est une fosse de 10 m de long, 1 m de large et 2 m de profondeur, avec des planches en travers pour les pieds. Des murs de sable de 80 cm de haut en préservent l'intimité (quand on est accroupi). Mais quand on se relève, on montre ses fesses à ceux qui arrivent ! je me souviens du gros derrière de l'aumônier. On détournait pudiquement la tête. Et attention, la nuit, il fallait bien poser les pieds sur les planches, sinon, *plouf* !

Une nuit, la moitié de la Base avait eu une intoxication alimentaire. Il fallait voir les courses désespérées dans la nuit, le tâtonnement des pieds cherchant les planches salutaires, le ballet des torches trouant l'obscurité (et une lampe torche, aux WC !). Le jour, le soleil haut, on se faisait dévorer par les grosses mouches. Il ne fallait demander leur aérodrome d'origine. Heureux les



BASE AÉRIENNE DE TINDOUF . 1957



enrhumés au nez bouché, les autres étaient en odeur de sainteté. Moi, j'allais simplement aux fortifications, entre les barbelés et les murs de sacs de sable.

Ensuite, il s'est construit un collecteur et, plus loin, un champ d'épandage dans un dénivelé. L'endroit était toujours garni de gangas, perdrix des sables. Elles étaient grasses à souhait, mais non comestibles.

Fin de la chronique scientifique du Directeur de Cabinet. Mais quel lyrisme !

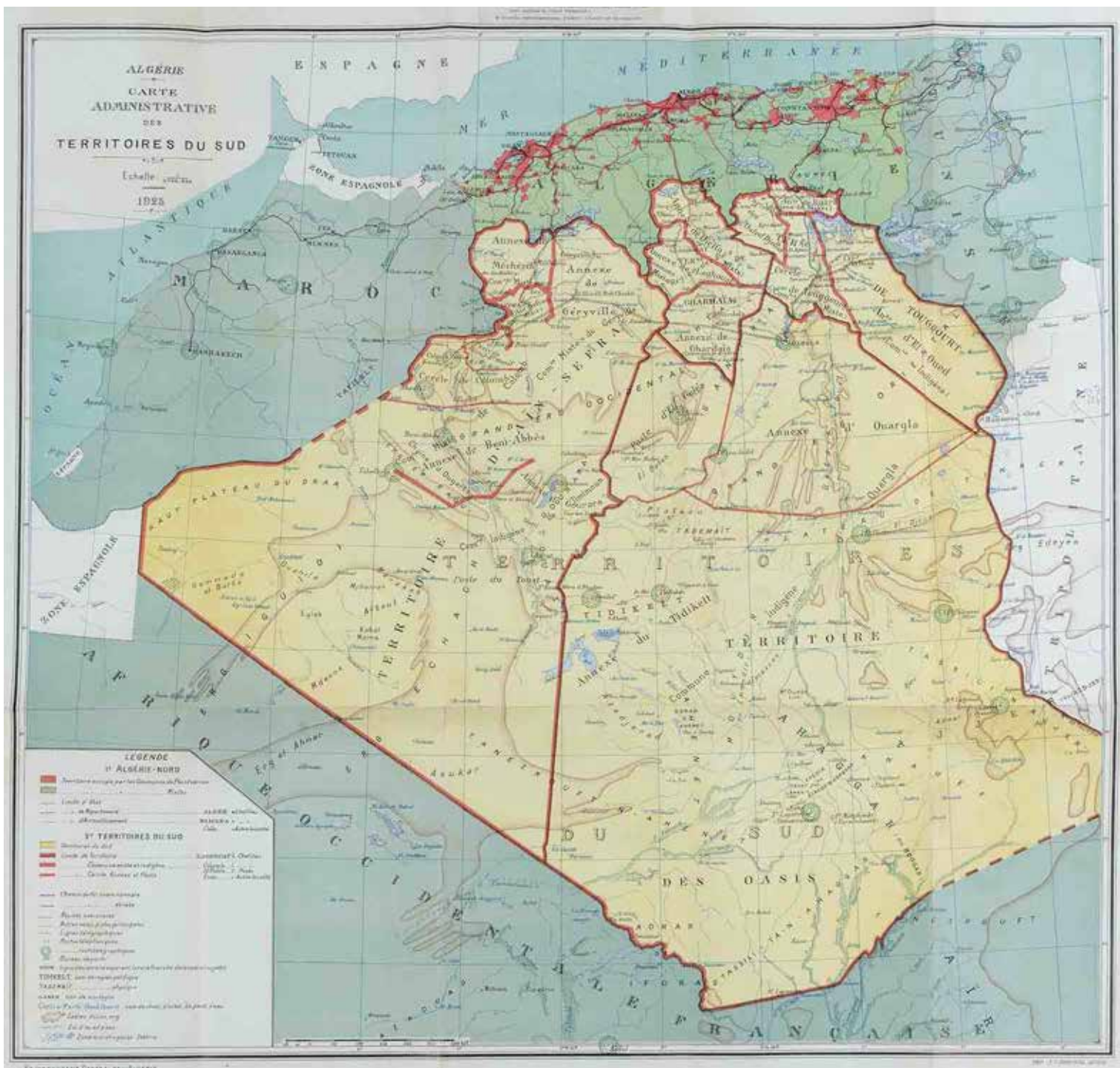
Les chambres des officiers et des sous-officiers étaient équipées de sanitaires. Antérieurement à la mise en service du collecteur, tout se déversait dans une ou deux grandes fosses, puisards à ciel ouvert, de 5 m de côté et 3 m de profondeur, remplies d'eaux usées (usées excessivement, souvent). Non clôturées, elles pouvaient s'avérer dangereuses, de nuit, pour ceux qui avaient un peu trop chargé la mule. Une nuit, inquiets, nous avons vainement cherché *Jojo* Bador qui avait bu et restait introuvable !

Petite Base en perpétuelle évolution, nous avons un ancien et un nouveau château d'eau, vastes citernes perchées sur des échafaudages en tubes. Un camion-citerne venait les remplir tous les jours, amenant l'eau (très bonne) d'un puits artésien situé dans le sud, à 30 km. Le puits de la Base donnait peu d'eau et ses trois galeries horizontales qui l'alimentaient, à 30 m de la surface, se bouchaient sans cesse. On y avait une fois descendu le sergent Nogrette, dans une nacelle confectionnée avec un bidon vide de 200 litres, en utilisant un portique, une poulie et le treuil du GMC. À l'aide d'une torche, il avait inspecté le bas du puits, mais le malheureux était remonté vert de nausée, la nacelle tournait doucement, sans arrêt, au bout de son câble.

Le foyer de la troupe était le seul d'Algérie-Sahara à servir du Porto et du Martini. Personne ne s'en privait. À 7 heures 30, on buvait café ou café au lait, mais personne n'allait au réfectoire, chaque chambre possédait un seau (anciennement seau de moutarde, reconverti), à tour de rôle, l'un de nous rapportait la boisson chaude aux autres qui la buvaient au lit. De là vient l'expression au seau du lit. C'était le Club Med !

Le mess des officiers avait ses fenêtres donnant sur une grande façade ingrate et nue. Aussi, les pilotes, qui prenaient de grandes libertés, avaient, un jour, à grand renfort de peinture, peint la mer, une plage, des baigneuses, des parasols et des voiliers. C'était plus reposant pour le regard. Menu du vendredi 1^{er} novembre : saucisson à l'ail, pâtes, salade frisée, boudin et raisins frais. Les vivres viennent de Marrakech, tous les vendredis. Trois rotations de *Noratlas*, de 4 700 kg. Une pour nous, deux pour la biffe. Mais nos nourritures sont plus variées car, au village, ils n'ont que des roulantes pour cuisiner leur méchant rata. Chez nous, parfois, les navigants vont en *Flamant* (bimoteur Dassault), à Agadir, chercher poissons et crevettes. Poulet le samedi ou le dimanche. Généralement, on mange bien le vendredi et la qualité décroît jusqu'au jeudi soir. La seule distraction est de manger et boire.

Il y a aussi le cinéma. Le machiniste monte du camp des BILA (Bataillon d'Infanterie Légère d'Afrique, au calot violet). Il passe des vieux films en 16 mm, noir et blanc. Parfois, on voit et on n'entend pas, ou alors on entend et on ne voit pas. La séance se passe sous le hangar avion, souvent le vent secoue les tôles ondulées, le son est inaudible. Chacun amène sa chaise en fer bleu des chambrées ou en bois verni des bureaux. En bois, c'est plus rigolo, car nous avons trouvé un jeu très intelligent : on choisit un gars gentil (c'est plus sûr), quand il est absorbé par le film, bien emmitouflé dans sa capote bleue (en automne et en hiver, les soirées sont très fraîches), on fixe avec une épingle un journal sous sa chaise de bois (le fer n'est pas bon) et on y met le feu. Le gars s'aperçoit qu'il brûle quand le journal est embrasé. Succès garanti ! Quand j'y pense, il y avait partout des panneaux *défense de fumer*. Mais nous ne fumions pas ! Le sergent-chef pilote Pierre



Tindouf est à l'extrémité ouest des Territoires du Sud, immense territoire de 2 000 kilomètres d'est en ouest et du nord au sud.

Le Décret du 14 août 1905 prévoit que ces Territoires sont administrés par l'Armée et les divise en quatre territoires (eux-mêmes subdivisés en cercles et annexes par le décret du 12 décembre 1905) : Aïn-Sefra, Ghardaïa, Touggourt, Oasis. Ce régime prend fin le 7 août 1957 avec la création des deux départements «sahariens», celui des Oasis (chef-lieu : Ouargla) et celui de la Saoura (chef-lieu : Colomb-Béchar). Lors de cette création, les zones situées au nord de l'Atlas sont rattachées aux départements correspondants de l'Algérie. Aïn-Sefra est rattaché au département de Saïda, Djelfa est rattaché au département du Titteri et Biskra est rattaché au département de Batna.

La frontière avec le Maroc, vers l'oued Drâa, mal définie, sera toujours source de discorde.

La région de Tindouf est la seule d'Algérie qui soit peuplée de Réguiabats. Les Réguiabats sont un groupement de tribus d'origine berbère établi également dans le sud du Maroc et le nord de la Mauritanie. La vie de ces tribus nomades est basée sur la pluie qui commande les déplacements de troupeaux.

Piron, se souvient que le lieutenant Crassous, chef du détachement T-6, l'avait envoyé en T-6 chercher une ampoule à Hassi-el-Mounir pour remplacer celle qu'avait grillé le projectionniste dans l'après-midi.

Au fil des jours, je ferai connaissance avec le village et sa population, ainsi qu'avec les autres militaires, tous dans des cantonnements autour. Le 3^{ème} BILA, à ne pas trop fréquenter, militaires de toutes armes purgeant une peine infligée par un Tribunal des Armées (vol, désertion, meurtre, refus d'obéissance, voie de fait envers un officier). Pas mal d'Arabes. Les BILA, anciennement à Tataouine (Tunisie), arrivaient par l'avion, encore en uniforme de leur arme. Matelots, aviateurs, en képi, en calot, en béret. Le lendemain, ils portaient le calot violet et, anonymes, travaillaient comme des bagnards. Il devait bien y avoir des pauvres types parmi eux. Leurs officiers et sous-offis avaient eux aussi de sales gueules, patibulaires, mais presque. Ils allaient en poste sur la zone interdite, à la frontière marocaine, à Oum-El-Achar, au pied du Merkala sur l'oued Drâa, et à Hassi-El-Mounir, sur le Zemoul. Les plus durs allaient aux Sections Spéciales à Tinfouchy, un poste perdu sur la piste, entre Tabelbala et Tindouf. En réalité, pendant la guerre d'Algérie, Tinfouchy était surtout peuplé de réfractaires, d'insoumis et d'objecteurs de conscience qui ne voulaient pas se plier à la vie militaire. Il y a eu des instituteurs qui n'avaient rien à voir avec le gibier de potence du BILA

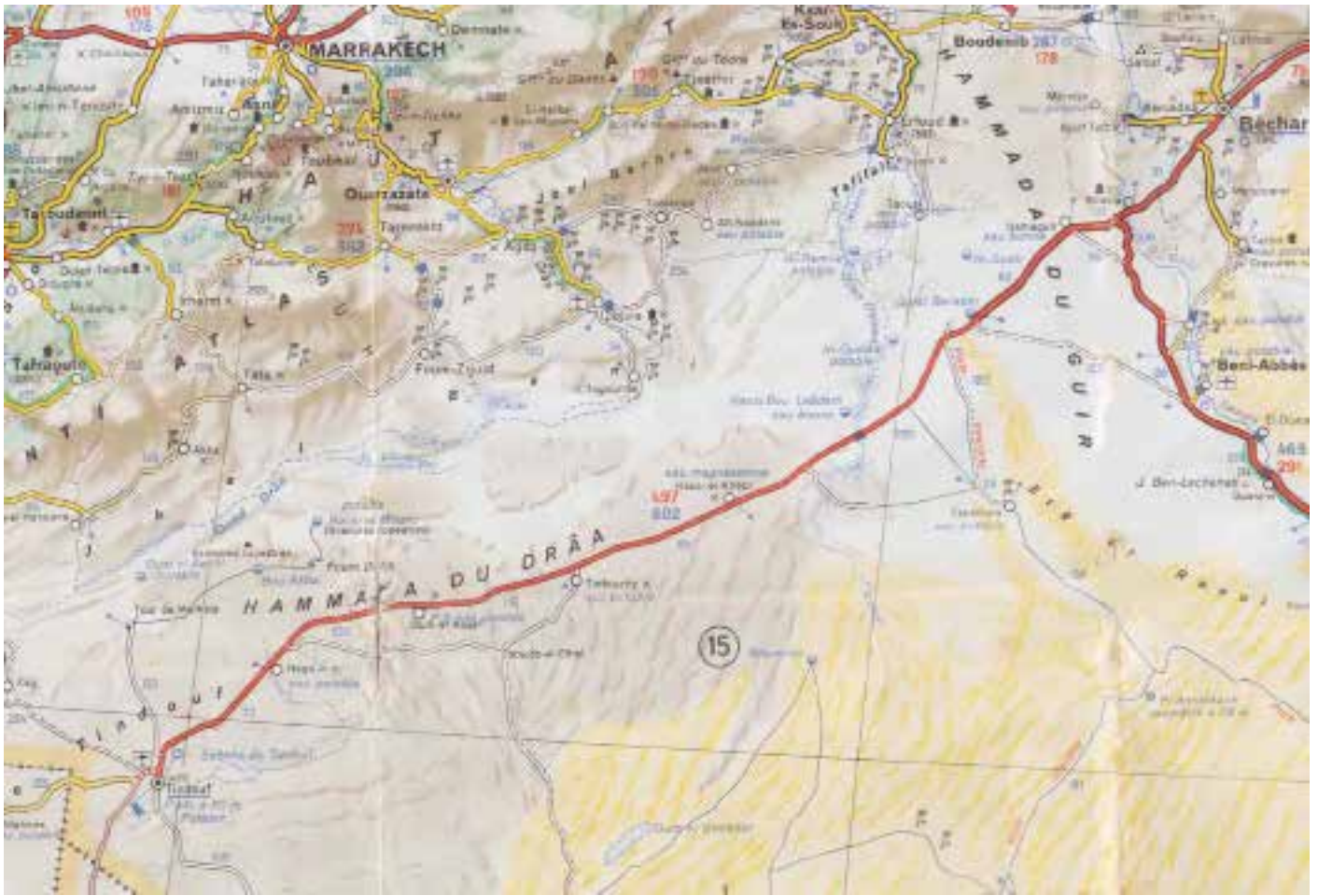
Pendant mon séjour, les évasions, disparitions, méfaits divers et violences des BILA émailleront la vie monotone de la garnison. Après aussi, sans doute.

La CSPAD (Compagnie Saharienne Portée Africaine du Drâa), ex Infanterie Coloniale, en majorité composée de Noirs. On recevait pour eux, en avions, de grands sacs de noix de cola dont ils se frottaient les dents pour les avoir blanches. En 1958, à l'indépendance de la Guinée, les Guinéens Noirs de la CSPAD avaient refusé de continuer à servir sous l'uniforme français. Ils avaient été consignés puis rapatriés par avion dans leur pays. Le camp s'appelait *Lajouane*. Le capitaine Lajouane commandait la 2^{ème} Compagnie saharienne portée africaine, il a été tué en 1956 au Markala.

D'autres petites unités stationnaient encore au petit bordj Laridon et au grand bordj Ressot : le Génie, le Train, les Subsistances, le BPM (Bureau Postal Militaire), la Santé, une partie de la Compagnie Méhariste de la Saoura, les Transmissions et, plus tard, la Gendarmerie. En annexe, s'y ajoutait, dans le village, un BMC (bordel militaire contrôlé). La majorité des filles étaient des Arabes venant d'Alger ou d'Oran (des bonnes dont les patrons partaient en vacances en France et qui venaient au BMC pour gagner de l'argent).

Quand une neuve arrivait, les officiers passaient les premiers, puis les sous-offis, puis la troupe (le moral est bon et les croupes sont fraîches). De là, elles étaient exportées vers Oum-El-Achar et Hassi-El-Mounir. Parfois, l'équipage du Ju 52 commençait les agapes, ensuite c'était l'officier du poste, etc. À la fin, elles repartaient faire des ménages à Oran pour un échange standard ou une révision générale. Prudent, je n'avais été au BMC que pour livrer des bières dont il se faisait une grosse consommation.

Sur la Base aérienne, située sur la hamada (plateau), à 4 km du village, en plus des rampants du DTO 47/540, commandé par le lieutenant Salièges, il y avait les navigants de l'EALA 4/72 (Escadrille d'Aviation Légère et d'Appui) avec quatre North American T-6, ceux du GSRA 78 (Groupe Saharien de Reconnaissance et d'Appui) avec deux trimoteurs Junkers Ju 52, ceux du GOM 82 de Bamako (Groupe Outre-Mer) avec deux bimoteurs Marcel Dassault MD 315 *Flamant*. Le transport depuis Alger, Colomb-Béchar ou Marrakech était assuré par les *Noratlas* (des groupes *Anjou*, *Béarn* ou *Saintonge*). L'Aviation Maritime d'Agadir assurait de temps en temps, quand



▲ *De Colomb-Béchar à Tindouf*

▼ *Tindouf, le bordj Laridon et le bordj Ressot*



ses vieux Junkers pouvaient voler, une liaison Agadir-Tindouf-Aïn Ben Tili-Fort Trinquet-Atar. Mais ceux-là avaient l'air terriblement indépendants. Un commandant coiffait tout ça. C'était Blanquart, dit *Callaghan*.

Au village, je fréquentais le facteur receveur des Postes, François Nirascou, originaire de Nice, un vieux Saharien vivant avec une femme arabe. Il buvait un peu. Il avait été Méhariste sous les ordres du capitaine Cauneille, de mon village. *Fufu* disait, en imitant l'accent rocailleux des Pyrénées-Orientales :

— *Ah ! oui, Auguste Cauneille, de Caudiès de Fenouillèdes !*

Et c'était prodigieux d'imiter un accent rocailleux, dans une phrase où il n'y avait pas de r.

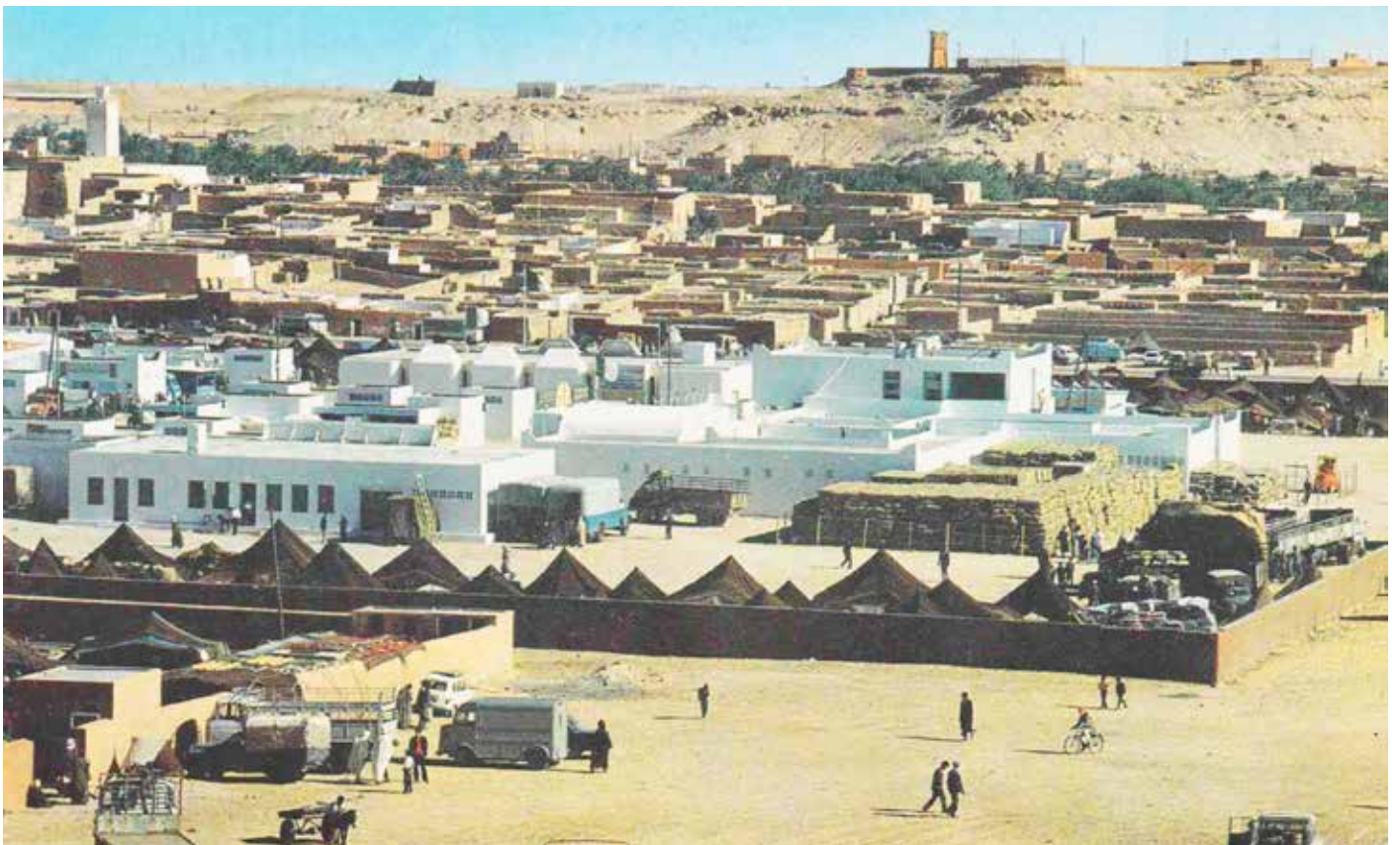
Dans sa poste blanche et sombre à la fois, entourée d'arcades, trônaient seulement quatre cases pour le tri du courrier. L'une, toujours vide, portait un nom magique qui me faisait rêver : Chegga. Comme dans le livre *L'Escadron Blanc*, de Joseph Peyré (El-Hank, El-Mzereb, Chegga...). François ajoutait :

— *Cauneille se plaignait de la chaleur, en soupirant des Boudiou !*

Je fréquentais aussi Abderhamane Merzoug, un riche commerçant, Senhour et Mantallah, les enfants du caïd Ould Abdallah et le Reguibat Hamidi Oujlahbib à la tête farouche de bandit des grands chemins. Mon sésame, avec eux, était Cauneille qu'ils avaient tous connu et apprécié, un officier des Affaires Indigènes étant à la fois un chef, un administrateur, un arbitre et celui qui répartit avantages et subsides.

Fait notable, au village, l'électricité (110 volts) n'arrivait pas partout. Beaucoup avaient encore des réfrigérateurs à pétrole. Certains, achetés à Oran ou à Marrakech, arrivaient en 1958 par avion ou par la piste de Colomb-Béchar.

Fin de la description du théâtre où l'action va se dérouler selon la règle des trois unités, chère à Corneille : Unité de temps (deux ans), de lieu (les cailloux de Tindouf), d'action (l'inaction).



Tindouf



▲ *Le DTO 47/540 (Détachement de terrain opérationnel), dans le Vieux Bordj, à côté du parking avions avec des Ju 52 et des T-6*

▼ *Le bordj Ressot, le village de Tindouf et le bordj Laridon au fond*



Fin 1957

Dimanche 3 novembre 1957

J'en suis encore à attendre une première lettre, cela fait douze jours que je suis parti et que j'ai écrit des dizaines de lettres au hasard des départs d'avions. Le dimanche, c'est un peu l'ennui puisqu'on n'a pas la distraction du travail. Alors rien, à part dormir, manger, laver son linge et regarder le match de volley.

J'ai été en jeep, le vendredi soir, au village pour la première fois. C'est décevant et tristounet. Une grande ligne droite goudronnée, au sortir de la Base. Quelques virages en descente pour quitter le plateau (hamada), on laisse sur la gauche le camp du BILA, sur la droite celui de la CSPAD. On arrive sur une esplanade bordée de cactus, de petits palmiers et de tamaris. Une école, une infirmerie, une poste, un tennis, un bassin piscine (plus bassin que piscine), une longue palmeraie, petits jardins, des puits, un village arabe pouilleux, des souks, un grand bordj blanc, un autre, moins important, juché sur une colline, un château d'eau, une petite mosquée, un cimetière arabe, un cimetière européen, un dépôt de carburant, des barbelés, un gîte d'Étape, des koubas (toits ronds), des baraques fillod et des tentes réguibats. J'oubliais le bleu du ciel, l'ocre du sol, le soleil de feu et les mouches. Les mouches dans les yeux des enfants dépenaillés, les mouches cachant les yeux des chameaux qui, avec leur laine abîmée, leurs liens de corde effilochée et leurs cris ronchons, ont toujours l'air de souffrir.

Ce dimanche a eu lieu une évasion au camp des BILA. Le gars a volé une jeep et a filé dans le désert. Quatre blindés légers de la CSPAD l'ont recherché ce matin, des avions de chez nous ont repéré le véhicule abandonné et ensablé. L'évadé avait disparu.

Sur la Base, une dizaine de chiens font ce qu'ils veulent, ils entrent dans les bureaux.

Vendredi 8 novembre 1957

J'ai eu hier onze lettres. L'overdose, jusqu'au soir, à lire mon courrier. Les enveloppes qui portaient SP 87965 ont mis deux jours, celles avec DTO 47/540 ont mis onze jours, parce que transitant par Colomb-Béchar.

J'apprends, par les journaux reçus au courrier, le suicide d'Antoine Guillamo, de Bolquère.

Il y a peu de récepteurs radio sur la Base, sauf chez les officiers et les sous-offs. On capte Radio Alger, parfois Radio Tanger, mais tard, le soir, quand l'émetteur de chez nous est arrêté.

Je suis allé en Dodge, avec Delalleau, au bordj Ressot. J'ai croisé des officiers méharistes en saroual noir, une grande Croix du Sud (Croix d'Agadès) cousue sur la couture du pantalon, je me dit :

— *On se croirait au Sahara !*

En revenant, à la nuit, un clair de lune éclairait les collines (garas). Très beau. Sur la route, à l'entrée du village, immobile, un Réguibat armé d'un long fusil.

La nuit, on entend le diesel du groupe électrogène. Le voltage est très oscillant, cela endommage souvent les frigos. Une nouvelle centrale est en construction, moderne, au-delà de l'enceinte. On érige les nouveaux pylônes de l'émetteur-récepteur radio.

Dimanche 10 novembre 1957

A midi, un demi oeuf dur, radis, tranche de thon, frites, rôti de veau, salade, orange.

Depuis peu, la partie nord du Rio-de-Oro est marocaine (province de Tarfaya, anciennement Maroc Méridional Espagnol). Cela rend les évasions des BILA plus hasardeuses.



▲ *Tindouf, la Base vue de la tour de contrôle*

▼ *Tindouf, la Base et le Vieux Bordj (Coll. René Bourneton)*



Je reviens du village en camion. J'ai vu les jardins, avec des carottes, des artichauts, des radis, des navets et des ceps de vigne ou des treilles.

Hier, vent de sable terrible, ciel rouge et rose, le *Noratlas* a eu du mal à décoller. J'ai dressé un plan de la Base, en perspective, assez précis, que j'envoie aux miens (encore un truc à se faire virer, si on lisait mon courrier !). Il y a actuellement ici, fin 1957 : 220 soldats, 41 sergents, neuf sergents-chefs, quatre adjudants-chefs, un lieutenant et un commandant, pas de raton-laveur, mais neuf chiens et une chatte. Les mouches ne sont pas à inclure dans l'inventaire.

Il m'arrive un ennui, le soir, on boit gentiment du mousseux dans la chambre. Je me tiens le dos appuyé au mur, quand un imbécile prend la bouteille vide et la jette. Malheureusement, elle ricoche, et *vlan*, je la prends sur la tranche d'un verre de mes lunettes qui se casse et me blesse au nez. Du sang partout. Allez, la fête est terminée.

Lundi 11 novembre 1957

Au bureau, je fais part de mes ennuis : comment réparer mes lunettes ? L'adjudant-chef Paillolle me présente le sergent Béros, chargé des achats de vivres à Marrakech. Celui-ci, bien gentiment, se chargera de les porter à un opticien afin qu'il les répare avant la rotation du vendredi suivant.

Dimanche 17 novembre 1957

À midi, attroupement dans la cour du Nouveau Bordj près du foyer, Cartalade, un de Clermont-Ferrand, *ancien* et grande gueule, s'expose vêtu de sa capote de lourd drap bleu, leggings sur les pantalons, souliers cloutés aux pieds. Il *pêche*, debout, devant une assiette remplie d'eau, armé d'une canne bricolée. Mais c'est pour rire, ce n'est pas une crise de délirium tremens qui, comme son nom l'indique, n'est pas épais (comme, d'ailleurs, le roman de Tolstoï, *Guère épais*).

Samedi 23 Novembre 1957

Un mois que j'ai quitté Toulouse. Je m'acclimate. J'écris beaucoup de lettres, j'en reçois énormément, avec un temps d'acheminement variable. Il fait plus frais, jusqu'à 10 heures du matin. Visite de l'ambassadeur d'Angleterre à Paris, prise d'armes, Méharistes, caïd en Peugeot 203.

Mardi 26 Novembre

Au dehors on entend (et même au dedans, d'ailleurs) des *pets* très secs qui font tout vibrer : tirs de mortiers, exercices. Depuis 4 heures du matin, interdiction aux véhicules de quitter la Base. Ciel gris. Ce matin, quelques gouttes de pluie. La nuit et le matin, il fait franchement froid. Dans la chambre, je couche près de la porte dont la serrure est démantibulée. Elle s'ouvre à chaque coup de vent. Cette nuit, le froid m'a réveillé, la porte s'était ouverte, par un *fort vent de noroît*. Aujourd'hui, le DC 3 (C-47) du lundi, ligne Colomb Béchar-Abadla-Tabelbala-Tinfouchy) est arrivé avec un jour de retard. Au cours d'une liaison Béchar-Oran, il était en panne à Méchéria, entre Oran et Aïn-Sefra. je verrai par la suite que les avions tomberont souvent en panne. Demain, un Breguet *Deux-Ponts* doit atterrir. Je ne veux pas rater ça, le pilote non plus sans doute.

Vendredi 29 Novembre 1957

Temps humide, ciel bouché. Très mauvaises conditions météo au Maroc, sur l'Atlas. Ce matin, le *Noratlas* venant avec les vivres de Marrakech, n'arrivait pas. Allées et venues inaccoutumées dans le bureau du commandant. Mines soucieuse, échange de messages avec la BE 707. On devinait un grave problème. Puis, connaissant la durée du vol et l'heure du décollage, on a fini par se rendre à l'évidence : l'avion s'était crashé. Ensuite, les avions du Maroc ont découvert l'épave, vers Ifrane de l'Anti-Atlas. Onze morts, cinq de l'équipage, deux biffins, deux mécanos, un adjudant et le pauvre sergent Béros, chargé des achats pour l'armée de l'Air. Béros était de l'Isle-Jourdain.



▲ ▼ *Déchargement du Noratlas*



Très gentil, c'est grâce à lui que mes lunettes étaient réparées. Mais, on l'a su par la suite, il était en train d'acheter pour lui des lunettes neuves qu'il n'avait pas encore payées. Nous recevrons, après l'accident, des lettres de rappel de R. Gimond, Opticien, 65 Rue Alexandre 1^{er}, Marrakech. Quand les hélicoptères d'Agadir sont arrivés sur l'épave du *Noratlas*, des montagnards marocains l'avaient pillée, volant aussi les bijoux et les dents en or des morts.

Samedi 30 novembre 1957

Le temps s'est bien rafraîchi, plus de mouches. Ce soir ça se remet au beau et le ciel est bleu. S'il y avait eu ce temps hier, l'avion n'aurait pas percuté la montagne. Demain, un aumônier militaire dira au réfectoire une messe des Morts, mais ça ne les fera pas revenir ! Ce matin, on envoyait un autre message vers Marrakech pour qu'ils envoient mardi un avion avec de nouveaux vivres, car évidemment l'avion crashé apportait à manger pour la semaine.

À 6 heures ce matin, 7°. Je découvre une drôle de combine qu'ont les *anciens* pour suppléer au manque de réchaud afin de faire bouillir de l'eau pour le Nescafé : une gamelle ronde, en alu. Par dessus on pose une simple règle de bois à laquelle on suspend, par un fil de fer, une lame de rasoir. On met une pince crocodile amenant le 110 volts d'une prise de courant sur la gamelle remplie d'eau et une autre pince sur la lame de rasoir, cela cause un court-circuit presque franc par l'intermédiaire de l'eau et elle bout instantanément. Mais parfois, cela fait disjoncter la centrale électrique. Dans ce cas, il faut faire tout disparaître en vitesse et préparer ses meilleurs *Pas nous, pas nous !* comme dans l'histoire du chasseur Belge en Afrique.

Note technique : l'eau bout à 100°, mais l'angle droit bout à seulement 90°.

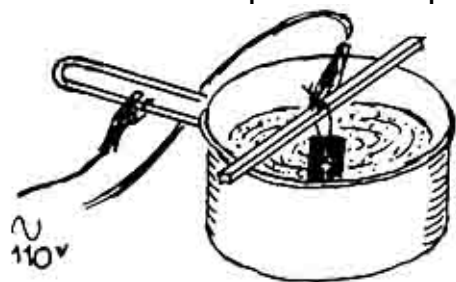
Plus tard, quand il fera chaud, je ferai connaissance avec la 2^{ème} réalisation du génie de l'homme blanc au Sahara : la *couille* (en Français dans le texte). Ce sont deux ou trois bouteilles, réunies par un sac, genre sac à patates. Deux c'est mieux, pour correspondre à l'appellation ci-dessus, même si le Dictionnaire de la Médecine essaie de nous démontrer que certains, gâtés par la nature, peuvent en avoir trois. On mouille le sac et on place les *couilles* au soleil. L'évaporation crée du froid, l'eau est fraîche. Bien sûr, il ne faut pas continuer à les laisser exposées, sinon c'est vite du pipi de chat. Moi, je n'en aurai pas, des *couilles*, car le mien, de génie, a trouvé mieux : ou je bois l'eau fraîche des *couilles* des autres, ou je donne des bouteilles d'eau à mon copain des cuisines, afin qu'il les mette dans la chambre froide.

J'entends encore la plainte atroce :

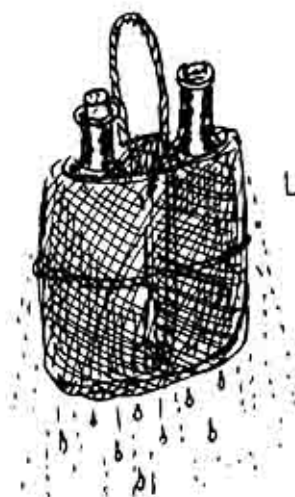
— *Quel est le salaud qui a bu l'eau de mes couilles ?*

Toute la tribu des Chtimi disait mes *coules*, ce qui était plus rigolo.

C'était la chronique scientifique du jour.



Pour disjoncter la Centrale Electrique...



Une "Coule" de Chtimi....



▲ *Le sergent Jojo Ageorges dans un Noratlas*

▼ *Noratlas n° 116 F-RASJ de l'ET 3/62 Sahara et Dassault 315 Flamant du GOM 86*



Dimanche 1^{er} Décembre 1957

13 heures. Au repas, on a eu du chameau. Ça ressemble au mouton, mais celui-là était dur et sentait fort. Nous manquons de viande. Les vivres frais arrivent le mardi et le vendredi.

Il paraît que dans le nord de l'Algérie il y a des inondations.

Actuellement, je travaille dans un bureau de comptabilité, mais le travail m'ennuie et, insensiblement, je me mets à aider le vaguemestre, ce qui me permet d'être plus indépendant.

Ah ! l'indépendance, ce sera toute ma vie mon violon *dingue*, comme disait Stradivarius, quand il tombait des cordes.

J'ai retrouvé beaucoup de types qui sont passés par Toulouse, à la BE 727, Base École des Transmissions. Staelen, sergent vaguemestre avant Faure, était élève à Toulouse-Pérignon. Je devais lui réexpédier tous les jours le *France-Soir* auquel il était abonné. Ce qui m'ennuyait, à la longue. Staelen est très gentil.

Les deux 2^{ème} classes de la soute à essence ont été mutés à un autre emploi : ils avaient un déficit de 16 000 litres. J'ai vu un pompiste effectuer le plein d'un Ju 52 : la pompe tournait, lui, il était sur l'aile de l'avion. Quand ça a été plein, ça a débordé. Le temps qu'il descende arrêter sa pompe, 50 litres se répandaient sur le sol ! Et aussi, tous ces briquets.

Au bureau, *Boulganine* vient de rentrer. C'est un chien de biffins qui rôde jusqu'ici. Un autre chien est couché dans le coin du vaguemestre, sur les sacs postaux. À ce bureau, pas de serrure ni de porte, seulement une porte-grille, à cause des mouches. Quant au téléphone, c'est un poste de campagne, à piles, dans une sacoche de cuir.

Jeudi 5 décembre 1957

On a reparlé du *Noratlas* de Marrakech : il s'est écrasé, a creusé un cratère et a pris feu. Les corps ont été dépouillés des habits, bijoux et dents en or. Des hélicos d'Agadir y sont allés. L'avion volait bas, à cause des nuages, mais il a pu être abattu par un tir du sol. Ce n'est pas la première fois que des T-6 de Tindouf rentrent avec des traces de balles en revenant de la frontière marocaine.

Le lit desséché de l'oued Drâa délimite la frontière marocaine. Une bande de terre large de 30 km y est déclarée *zone interdite*. Les avions tirent sur toute présence humaine ou animale. Animale, car des gens de l'ancienne Armée de Libération Nationale Marocaine, insoumis, trafiquants d'armes, fellaghas, passent parfois, cachés sous le ventre d'un chameau. En compensation, les avions reçoivent des *pruneaux*.

Pour le réveillon de Noël, nous cherchons des huîtres à Agadir. De temps en temps, des Ju 52 de l'Aviation Maritime, en descendant vers Fort-Trinquet portent du poisson et ramènent du porto et du whisky, car ici c'est moins cher.

En allant au village chercher du courrier, j'ai vu les murs de la future mairie qui sortent de terre.

On parle ensuite d'une église. On pourrait aisément s'en passer.

Samedi 7 décembre 1957

Il pleut, et pas mal. Hier, l'avion de Marrakech a fait demi-tour sur l'Atlas, le temps étant trop bouché. Les équipages ne prennent plus de risques.

J'ai aidé à payer la solde. Au début, il manquait 100 F, à la fin, j'avais 152 F de trop. Je ne sais pas compter.

AAC.1
Toucan
Ju 52
Julie
Junkers
au choix du lecteur !



LA LETTRE D'ALGÉRIE

A Tindouf...

Dans le Sud-Ouest algérien, typiquement saharien, les indications de kilométrage sur les bornes ou les flèches en bois plantées au carrefour de pistes, près des postes militaires, semblent vouloir vous imposer une gageure : ce ne sont plus des dizaines, voire des centaines de kilomètres qu'on vous prévoit, mais des milliers ! Tout ceci avec la philosophie de celui pour qui l'horizon n'est qu'un cercle parfait, pour qui le temps ne se compte pas en minutes mais en jours...

Ces conditions géographiques, ces distances démesurées, donnent toute son importance au travail de l'Armée de l'Air.

Le P.C. Air de Tindouf couvre quelques 280.000 km² qu'il lui appartient de surveiller et sur lesquels sont disséminés des petits postes qu'il faut ravitailler et visiter le plus souvent possible. Ceci pour des raisons de sécurité évidentes en particulier pour les postes situés sur la frontière, et aussi pour des raisons d'ordre psychologique, afin de marquer constamment notre activité et de rompre l'isolement plus sensible ici que partout ailleurs.

Pour tous ceux des petits postes du Dra, l'avion de Tindouf est le seul lien avec le reste du monde, et son arrivée signifie celle du ravitaillement frais, du courrier surtout, ou du départ en permission...

Moteurs en route

Tindouf, 7 h 30. Malgré la fraîcheur du matin, il est impossible de dormir. Depuis

dix minutes, les trois moteurs du « Toucan » et les deux du « Flamant » s'essaient à qui fera le plus de bruit. Comme tous les matins...

Le « Toucan » va effectuer un ravitaillement au profit d'Oum El Achar et Hassi el Mounir, deux petits postes situés sur les confins marocains, et leur distribuer



A Tindouf, il n'a pas été nécessaire de « construire une piste » : le terrain y est si plat et si dur... Chaque jour, les équipages des « Flamant », des « Toucan » et des « Broussard » en apprécient la solidité et... la rugosité.

vivres frais et courrier amenés hier à Tindouf par le « Noratlas » régulier. Quant au « Flamant », il assure une mission plus ingrate : reconnaissance à vue sur la frontière nord-est.

Honneur aux anciens : la vieille « Julie » s'élève sans hâte au-dessus de la piste en terre et met le cap au nord. Dans la carlingue de toile ondulée aux poutrelles croisées : le commandant du sous-secteur de Tindouf qui est en inspection, deux officiers sahariens, un Père Blanc. Et puis le frêt : cages de légumes et de vivres frais : qui parfument aujourd'hui le « Toucan » à l'oignon et au caroubier, sacs de pain et les sacro-saints sacs gris-bleu étiqguetés de rouge qui contiennent le courrier.

Sur la Hamada du Dra

Dans le « Flamant » qui a déjà couvert deux fois plus de chemin que le « Toucan », l'équipage, seul à bord, se livre aux joies toutes relatives de la reconnaissance à vue. Cette R.A.V. qui durera près de quatre heures s'annonce pénible. Le vent est d'est, et il n'en est pas de pire ici car il n'en est pas de plus chaud. A une altitude variant entre 100 mètres et quelques décimètres... le « Flamant » dessine de larges courbes au-dessus de la Hamada. Pendant quatre heures, pilote, navigateur et mécanicien scrutent inlassablement le sol, de leurs pieds à l'horizon, de droite à gauche, et s'usent le regard à ne rien négliger de chacun des maigres détails du relief.

Escale à Oum el Achar

Bien avant le contact radio de la « Julie », Oum el Achar a détecté le ronronnement des trois moteurs. La manœuvre a donc été plantée en bordure de la piste rustique : elle n'est déployée que

lorsqu'un avion est signalé. Aujourd'hui elle est gonflée par un vent plein est. Il n'est que 8 h, mais l'ombre est rare. Le « Toucan » se pose lentement comme en plané. Le commandant de poste accueille les visiteurs, tandis que le frêt est rapidement transbordé dans un camion, tandis qu'Oum el Achar apprend qu'il y a deux sacs de courrier!

Une demi-heure plus tard, le « Toucan » part sur Hassi el Mounir et prend à son tour le cap nord-est, loin derrière le « Flamant » qui ne va plus tarder à faire demi-tour.

Maintenant la R.A.V. se déroule le long de cette falaise qui borde la hamada du Dra. Relief hostile qui semble d'une autre planète, par son aridité, sa couleur, sa nudité. Néanmoins cette région avec ses quelques bouquets d'épineux, de thalass, d'herbes ligneuses est une région de pâturage pour les troupeaux de chameaux, de chèvres et de moutons qui appartiennent aux R'Guibâtes. Par endroits la falaise est coupée de failles orientées nord-sud qui tranchissent la frontière et qui demandent une surveillance toute spéciale.

Le thermomètre extérieur marque déjà 32° et dans une heure il y aura 10 ou 12° de plus. Plaqué contre le sol qui réfléchit le soleil, le « Flamant » se transforme peu à peu en étuve. Mais il y a encore 100 minutes d'essence et la R.A.V. continue

Tindouf, poste-clé

Tous les jours, « Flamant », « Toucan », et « Broussard » décollent de Tindouf pour surveiller l'Ouest saharien, vaste et inhospitalier. Carrefour de pistes, centre d'un territoire limité par le Maroc, le Rio del Oro et la Mauritanie, Tindouf joue un rôle de premier plan qui fait de lui le poste-clé de cet Ouest saharien.

Le GSRA 78 Tindouf (Groupe Saharien de Reconnaissance et d'Appui), créé en août 1956 à Colomb-Béchar, a la mission principale de surveillance de tout l'Ouest Saharien. Sa zone d'action, très vaste, l'entraîne jusqu'à Tindouf, en passant par l'oued Namous, le no-mans-land mal délimité de la frontière algéro-marocaine, les vallées des oueds Drâa, Bechar, Zousfana et du Guir, le Grand Erg Occidental, les djebels Antar, Bechar et Guettara, jusqu'aux palmeraies du Grand Sud. Il assure également des lignes régulières au départ d'Oran à destination de Méchéria, Sefra, Aflou et Tiaret. En 1957, il participe aux opérations de Timimoun. Le 29 juin 1957, lors d'une mission de bombardement dans le djebel Grouz, il perd un Ju 52 touché par le souffle et les éclats de ses bombes, l'équipage étant tué.

Doté de AAC.1 Toucan, il commence à percevoir en 1957 des C-47, puis des Broussard et des hélicoptères H-19. Son premier avion est appelé diversement : Ju 52, Junkers, Julie, AAC 1 ou Toucan. Dans ce document, les appellations Ju 52 ou Junkers sont utilisées car ce sont les plus répandues dans le grand public. Elles sont impropres, car elles ne devraient s'appliquer qu'aux avions fabriqués en Allemagne, mais la désignation des avions construits en France : AAC.1 Toucan est rarement utilisée.

Lundi 9 décembre 1957

Il pleut à verse. Il a plu toute la nuit.

Je gagne 1 614 francs, comme à Toulouse. Car ceux qui sont arrivés dans le Sud après le 31 juillet n'ont plus de primes. Ceux avant, gagnent 6 000 francs. Scandale également pour la prime de bivouac, les officiers et les sous-officiers couchent dans des locaux en dur et la perçoivent. Les soldats sous les tentes (car il n'y a plus de place pour loger tous les nouveaux), eux, ne l'ont pas.

Rivet, dans la chambre, me dit en patois du Limousin :

— Hé ! Cabot, micham tems per lou ca qué n'an pas de bouro (mauvais temps pour les chiens qui n'ont pas de poil épais).

Mardi 10 décembre 1957

Le DC 3 du lundi n'est pas venu. Il a plu toute la nuit de dimanche à lundi, tout lundi et toute la nuit de lundi. La piste est noyée. Hier, ça inondait partout, dans les bureaux et les chambres du Vieux Bordj, bâti en terre. Celle-ci coulait des toits et des murs. Le lieutenant Salièges, sous la pluie, aidait les soldats à placer bâches et tôles qui touchaient parfois les antennes de l'émetteur, gênant les liaisons radio. Ceux qui couchaient sous les tentes ont dû, vite, dresser un mur de terre autour. Notre *tonneau*, surélevé, n'a pas souffert.

Au village, l'oued débordait, 80 cm d'eau et un fort courant (quelques personnes se noient parfois, au Sahara, mais là, c'est du vice). Pour aller sur l'autre rive, les camions avaient de l'eau jusqu'au plancher. J'y suis passé ce matin, avec un Dodge 4x4, pour aller au pain et au vin. Le niveau avait déjà baissé, les enfants arabes s'amusaient à patauger. Au village, les constructions civiles ou militaires, en terre, ont pas mal souffert. Les toits et les murs fondaient. Et les toits ronds des koubas sont par terre. Avec un nom comme ça, c'est normal.

Mercredi 11 décembre 1957

Il ne pleut plus, mais il règne un brouillard terrible.

Aujourd'hui ou demain, nous attendons un avion. Depuis hier, la Base n'a plus de pain et nous mangeons des *biscuits de guerre*, salés. C'est là que cuit notre pain et la pluie a noyé les fours. Je suis le seul à taper dans mon stock de guerre et aux repas, j'ai mon vieux pain sec. Au village arabe, la plupart des maisons sont par terre, on parle d'un mort.

Nouveauté : les PTT ont installé une cabine téléphonique chez le receveur. Cela part en fil jusqu'aux transmissions de l'armée, puis en radio jusqu'à Béchar et par fil vers le nord. Hier, François Nirascou inaugurait la ligne en téléphonant au receveur de Béchar, on les entendait sur un poste de radio ordinaire.

Jeudi 12 décembre 1958

Ce jour, vent terrible. un *Dakota* est arrivé hier à la nuit, portant des montagnes de courrier. Psychologiquement, c'est salutaire, car le courrier, c'est sacré. Le personnage le plus important, dans un bled perdu, c'est le vagemestre, bien avant le médecin ou l'aumônier.

Un *Noratlas* est attendu, en provenance d'Alger, mais il ne peut pas venir : vers 10 heures ce matin, une tempête de sable s'est levée, impressionnante à voir (à voir, si on n'a pas les yeux fermés car, sans lunettes, on ne peut les ouvrir, les yeux). Ciel jaune, vent violent, la poussière s'infiltrait partout dans la chambre. Ma capote bleue se retrouvait toute jaune.

À 13 h, une tornade de pluie et vent lui ont succédé, pendant une heure. Mouillé, le sable ne volait plus, mais le vent a continué de souffler. Puis, ciel bleu et soleil. Bizarre temps !

À 14 h, je descends en jeep un télégramme au PBM. Au retour, la pluie retombe avec violence, nous obligeant à nous réfugier au foyer du 3^{ème} BILA. Il ne manque plus que la neige.

J'ai trouvé au bureau un vieux tampon *Escale Saharienne*.

Dimanche 15 décembre 1957

Tempête de sable. C'est infernal. Vagues de sable, sifflements du vent dans les pylônes. Tout est ocre-jaune, dans les chambres et les bureaux. On ne peut sortir qu'avec des lunettes et un chèche sur la bouche et le nez. Toute la journée, ça hurle et le ciel reste jaune.

Jeudi 19 décembre 1957

Cette semaine, il fait beau. Ciel bleu et soleil. On revit, après le temps de chien précédent. Dans la chambre, nous avons un poste, offert par les oeuvres sociales de l'armée. Mais on ne reçoit bien que jusqu'à 10 h du matin et après 8 h ou 9 h du soir. Quand une émission de la Base passe en morse, il ne reste plus qu'à tout arrêter. On capte Tanger, Alger, Rabat et Bruxelles, parfois Monte-Carlo. Sur Radio Alger, on donne les températures : hier, 13° à Tindouf.

Vendredi 20 décembre 1957

A 6 h du matin, 4°. Nous avons reçu par avion une ambulance, puis un chariot élévateur. La construction des égouts se poursuit.

Lundi 23 Décembre 1957

Noël est dans deux jours. Depuis longtemps, au *tonneau*, nous nous préparons, en utilisant le système D, en stockant les colis dont certains, comme moi, sont inondés. Ahmed, des cuisines, nous fera cuire une dinde et une gazelle. Les chauffeurs cherchent à se procurer des huîtres, soit par Agadir, soit par les Major, des Espagnols gérants du Gîte d'Etape, le seul hôtel restaurant à 500 km à la ronde.

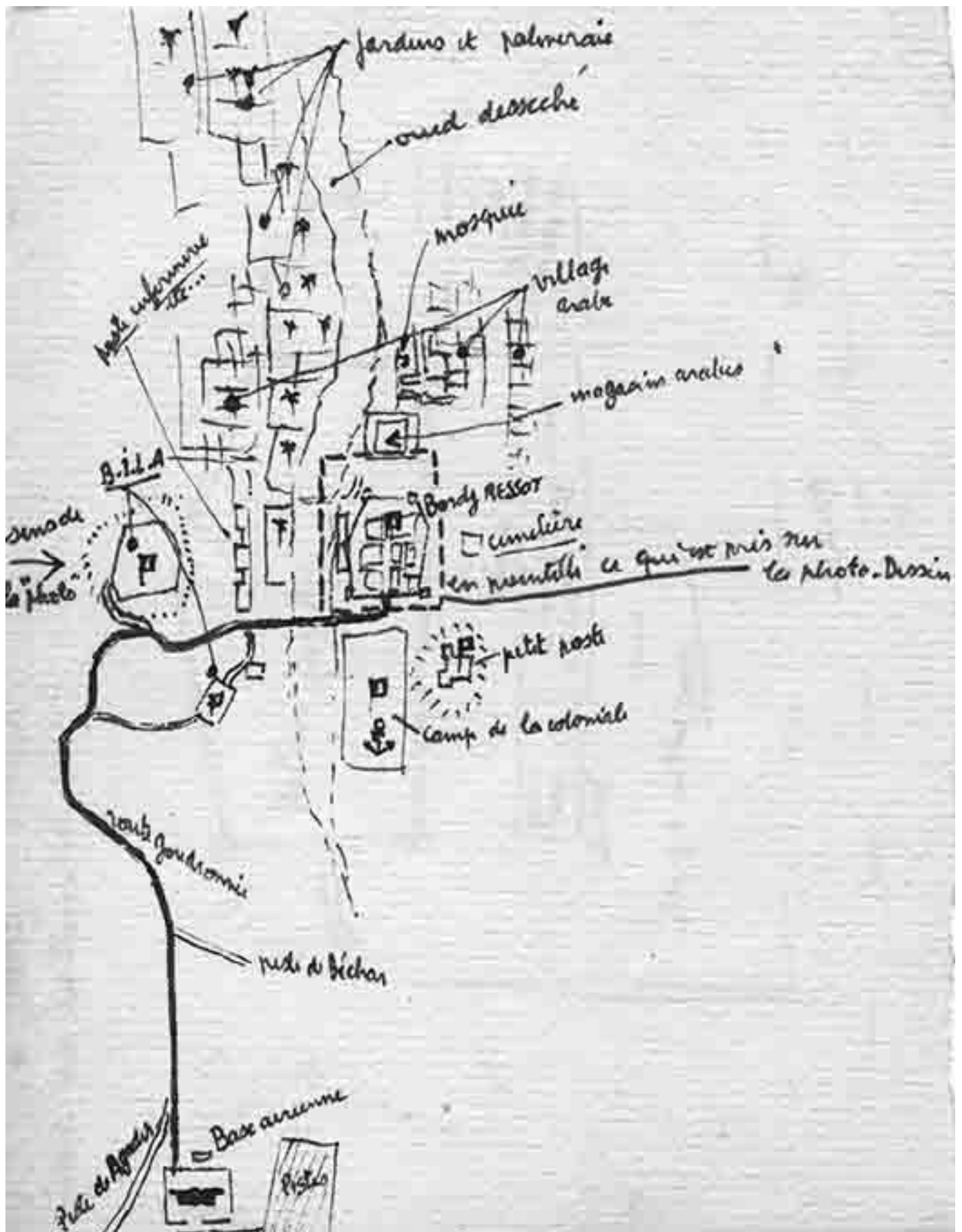
Faure, le vagemestre, est chez lui à Béchar, je le remplace et j'ai la clé du coffre.

Mardi 24 décembre 1957

J'irai au village chercher de l'argent pour payer les mandats, avec *Jojo* Bador qui, lui, doit trouver absolument du pain pour le réveillon. Ceux de la Base ont ramené sept gazelles de la chasse. Nous, on a celle offerte par un gars des Compagnies Sahariennes.

Minuit. On réveillonne, à 13, anisette, oeufs mayonnaise, langouste en boîte, cinq huîtres (de Marrakech), dinde, gazelle, biscuits, muscat, rosé. On a invité Picard (*L'Homme*). Il ne couche pas dans ce *tonneau* et je vais m'en apercevoir. Fanfaron, grand et très bien bâti, il se prend pour un surhomme, il parle de lui à la troisième personne, disant *L'Homme a soif, L'Homme va boire*, etc. Ce soir-là, on lui sert une demi mesure (dans le quart en alu) d'anisette blanche Liminana. Mais un autre, croyant que c'est de l'eau, lui complète par du rosé. *L'Homme*, par fanfaronnade, avale le tout, cul-sec. Il est KO pour le reste du réveillon, mais on fait tellement les ânes que personne ne s'aperçoit qu'il veut sortir pour vomir. *L'Homme* essaie d'ouvrir la porte sans poignée de serrure, il n'a pas l'idée, comme nous, de serrer fort dans ses doigts le carré du bec de cane. *L'Homme*, pendant que j'écris ces lignes, ne peut plus attendre et, *vlan*, il vomit sur ma petite valise placée sur la caisse-table de chevet de mon lit, située à 20 cm de la serrure !

Nous achevons à 4 heures du matin. Nous étions joyeux, mais on se forçait un peu. Il se dégageait un petit côté cafardeux de notre fête à laquelle on tenait tant. Moi, pompette, j'ai du mal à dormir, tout tourne, le lit tangué et roule, la mer est houleuse. De plus, dans mes rêves embrumés (ou est-ce la réalité ?), quelqu'un essaie de me délayer mes Pataugas. En dormant, je donne des coups de pieds à cet importun.



Plan de Tindouf

Réveillé à 14 heures le lendemain, ma tête éclate. Dans la chambrée, c'est un spectacle de désolation. Delalleau dort dans son lit, à côté du mien, sa tête touchant mes pieds. Ainsi, c'est lui qui, dans son délire, a essayé toute la nuit de défaire mes lacets ! Il dort toujours, je n'ai plus de lacets et on ne les retrouvera jamais (les a-t-il mangés ?). *Jojo*, lui, avait cassé un verre à quatre sous (pas quatre saouls). Il pleurait et voulait à tout prix nous donner plein de billets pour nous rembourser :

— *Je suis un salaud, je vous ai cassé un verre, pardonnez moi, j'ai honte, je ne recommencerai plus*, disait-il en sanglotant.

À mon réveil, je constate aussi que le revêtement moucheté qui décore si joliment ma valise, exploit de *L'Homme*, est sec. Quand je le reverrai, je pourrai lui dire de passer la seconde couche. C'est le jour de Noël, chacun sort doucement de sa léthargie.

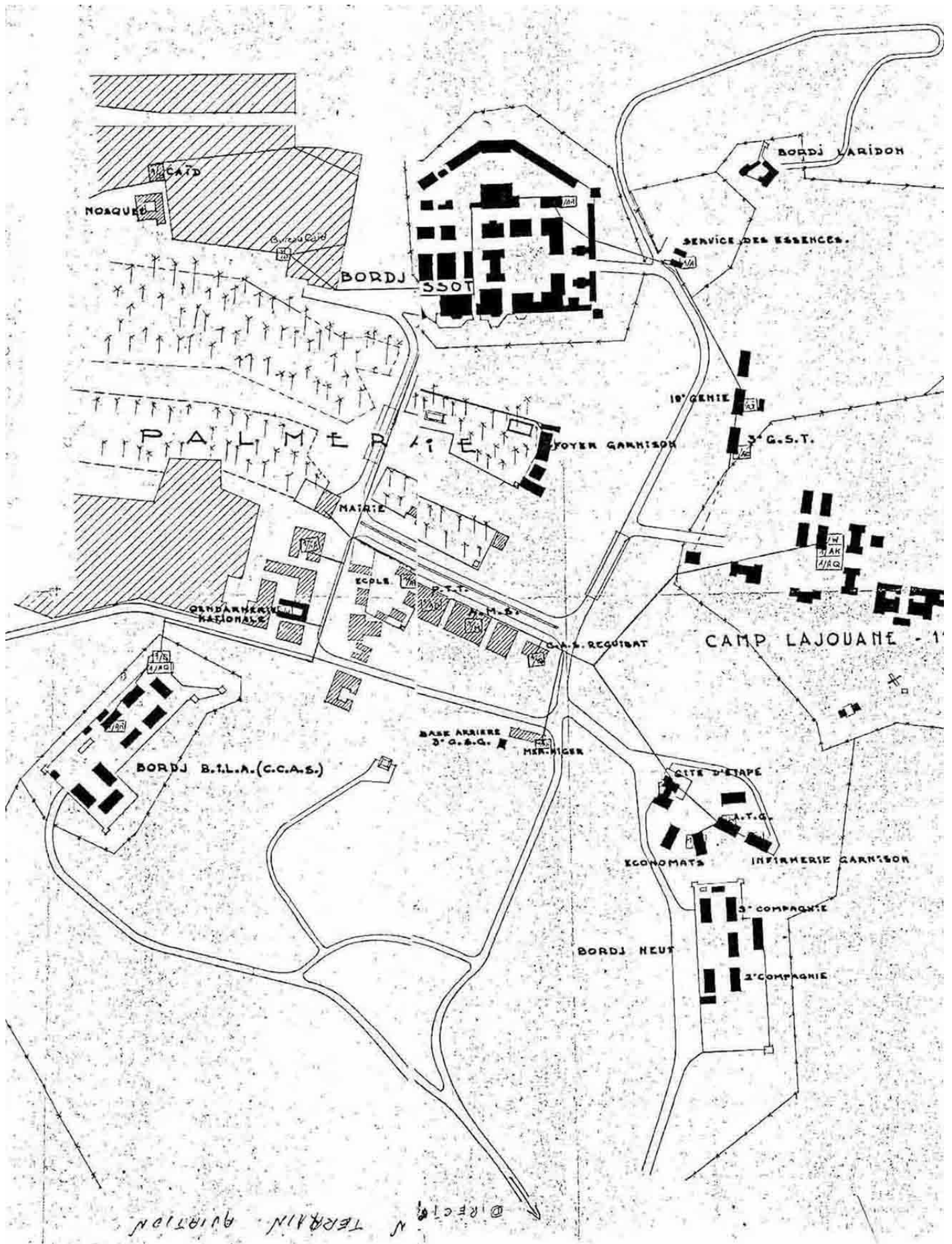
Le soir, je retravaille, j'ai 113 colis à distribuer. Hier matin, j'avais payé 137 000 F de mandats. J'ai eu un colis de Noël de l'armée : anisette, rhum, jus d'orange, pain d'épice, bonbons, crème Nestlé, lait sucré en tube.

Mardi 31 décembre 1957

Certains ont organisé une petite soirée où nous sommes tous invités : une scène dans le garage, des projecteurs pour éclairage et des couvertures pour rideaux. Chanteurs, accordéoniste, conteurs d'histoires, pitreries et deux petites saynètes. Costumes à la bonne franquette. Beaucoup de monde. Bonne soirée qui se termine à minuit.



Repas de Noël 1957



Tindouf en 1958, l'aérodrome est vers le bas de la carte

1958

Mercredi 1^{er} janvier 1958

Jour de l'An. Dire qu'en France, certains le fêtent dans la neige. Menu du midi : sardines, saucisson, pâté, poulet, petit pois, salade, gâteau, dragées, biscuits, banane, orange, café, vin blanc, une bouteille de Porto pour huit, cigarettes.

Vendredi 3 janvier 1958

La journée est terminée. Elle a été bien remplie à donner la paye à 200 gars. Il est 19 h, le poste diffuse une musique espagnole sur Radio Alger. Il fait bon, la porte est ouverte. Dehors, les occupants du *tonneau* prennent le frais en attendant l'ouverture du réfectoire, quart et couverts à la main.

J'ai la barbe en collier, comme presque tous ceux de ma chambre. Le lieutenant en fait la réflexion à tous ceux qu'il voit :

— *Vous me raserez cela, c'est dégueulasse.*

Dimanche 5 janvier 1958

Vent de sable. Je suis descendu au village avec une équipe de l'Aviation qui rencontrait au foot ceux des Transmissions. Un poème. On a trouvé l'autre équipe, mais ils n'avaient pas de ballon, ils comptaient sur le nôtre, et nous, sur le leur. Les Trans se sont rappelés qu'un ballon traînait sur un toit. Un gars est monté en s'aidant d'un poteau voisin. Manque de bol, c'était un ballon de rugby, une heure après ils trouvent enfin un ballon. On part au terrain, mais en sortant du bordj Ressot, notre chauffeur se trompe et engage son camion entre les murs et les barbelés. Les Trans, qui habitent le bordj, nous suivent comme des cons. Marche arrière et on arrive au terrain. Là, il manquait l'arbitre. Ecoeuré, je les quitte et je pars à la Base à pied. Je saurai ensuite que le match n'a pas eu lieu, le vent était trop fort et, à cause du sable, on ne voyait pas le ballon. Mais alors pourquoi en voulaient-ils un ?

C'était la chronique du RCT (Racing Club Tindoufin). Mais, pas tellement !

Lundi 6 janvier 1958

Je continue à recevoir des tas de colis, parfois même avec des bouteilles, jamais cassées.

Aujourd'hui, le temps est gris, puis il pleut l'après-midi. Ça a rien de saharien (De Gaulle, parlant de mon jeu de mots, m'avait dit : — *Je vous ai compris*).

Jedi 9 janvier 1958

J'arrive au bureau. Je suis le premier. Le clairon ne sonne pas à 6 h, comme en France, mais à 19 h 40. Au *tonneau* nous continuons à ramener le café, à tour de rôle, dans le beau seau à moutarde reconverti. Il est agrémenté d'une anse. On n'a pas de plage, mais on a du sable et une anse. Hier, j'ai goûté du whisky, pour la première fois, et je l'ai trouvé bien mauvais. Trente-huit ans après, mon avis n'a pas changé. Mon maître à penser, Pierre Desproges, disait :

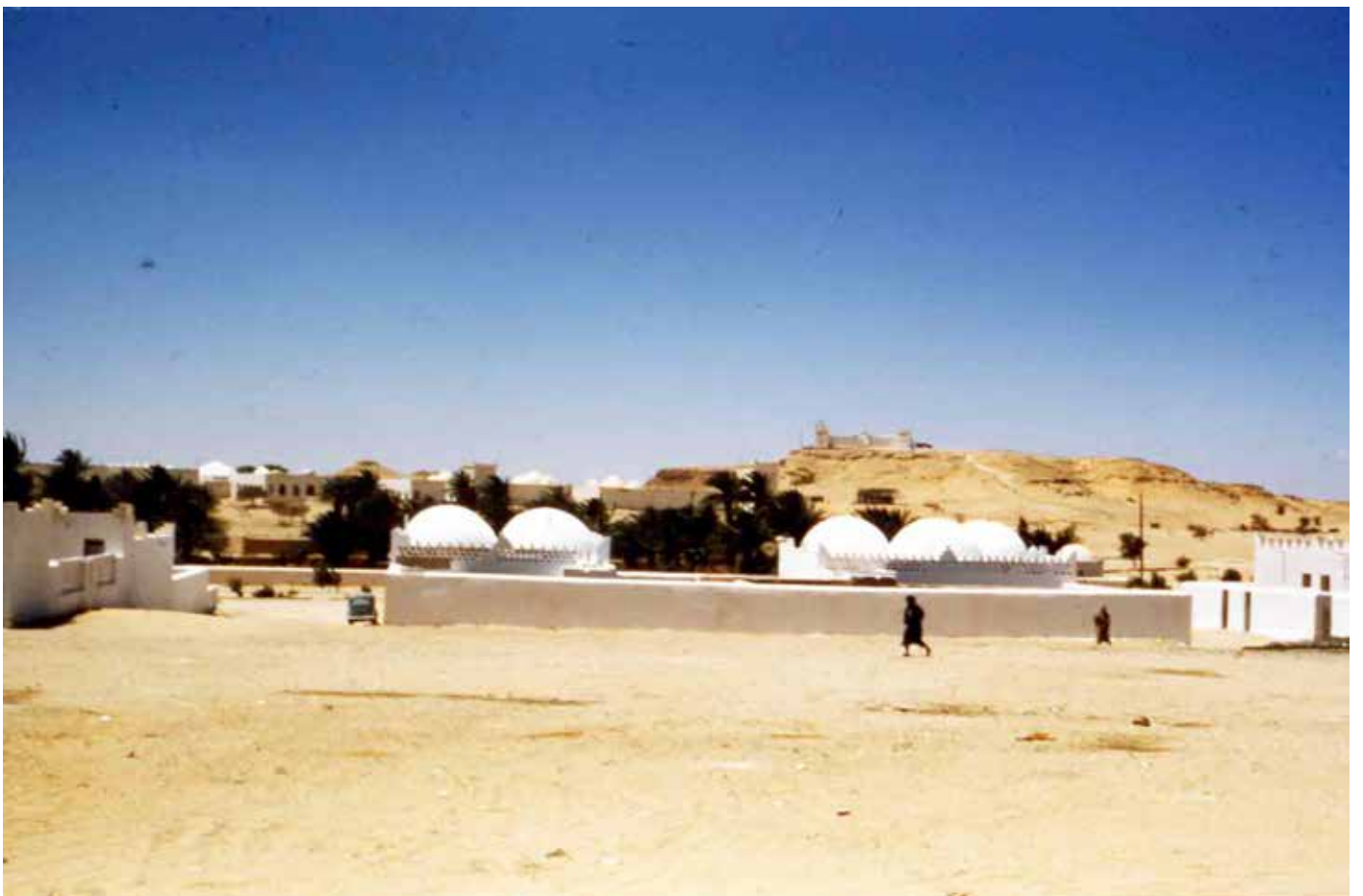
— *Le whisky est le cognac des cons, son bouquet évoque la salle d'emboîtement des vaccins anti-grippaux de l'Institut Mérieux.*

Moi, je ne suis ni pour ni contre, bien au contraire, car je ne veux pas me mettre à dos tous mes amis qui en boivent, sans pour cela être cons ! (quoique un ou deux, mais uniquement sur les bords). Souvent, pour mon travail, je tape à la machine des listes de commandes pour les cuisines. Je connais les quantités commandées et les prix. Par avion, c'est très cher. Le vin vient de Marrakech



▲ *Le bordj Ressot*

▼ *Tindouf (coll. René Bourneton)*



dans des tonneaux de fer. La bouffe de la biffe (joli à caser dans un poème, ça) vient par la piste de Béchar. Gros camions Unic, semi-remorques Willème, camions citernes avec escorte d'auto-mitrailleuses. Les chauffeurs portent une grosse ceinture de cuir pour tenir les reins, à cause des cahots de la piste qui est souvent en *tôle ondulée*.

J'ai rasé le collier pour les photos d'identité, ce soir. C'était finalement trop de travail. Je viens de rectifier une adresse pour un type du Pas-de-Calais. Je n'ai jamais vu un tel pourcentage d'illettrés dans l'équipe des nombreux Chtimis qu'il y a ici : belles têtes d'intellectuels, ils marchent les pieds en dedans, baragouinent leur patois et ne crachent ni sur le vin, ni sur *eul bièr*. Mais je me ferai beaucoup de copains chez eux. Certains sont noirs comme des arabes, ils s'appellent Lesage, Lemaire, Lefèvre, Lefèbvre et portent le calot ordinaire, appelé *Breguet Deux-Ponts*, parce que haut et disgracieux, en arrière ou de travers, signe pour moi que ce sont de *gros paysans*. C'est un jugement superficiel et un peu trop hâtif.

Fin du quart d'heure ethnologique, à fort indice de médisance.

Les travaux battent son plein, comme dit l'autre. Pose des égouts. Tuyaux de 35 cm de diamètre transportés en *Noratlas* depuis MRK (Marrakech). Il y a 30 tonnes à amener. À raison de 4 500 kg par voyage, pour 1 000 km aller et retour par voyage, ça revient cher. Mais tout le monde s'en fout ! *C'est grand, c'est beau, c'est généreux, la France*, disait le Grand Charles.

Dimanche 12 janvier 1958

J'ai appris le décès de la grand-mère de Ginette et Jean-Pierre. Elle s'est éteinte le 10, usée et fatiguée. Nos visites depuis Toulouse, à Mazamet, lui faisaient grand plaisir, autant de voir son petit-fils que toute cette équipe de jeunes fous et tapageurs.

Cet après-midi, les pilotes de T-6, dont Pierre Piron et Salesse, ont inventé un jeu original : ils ont construit un char à voile, avec des roulettes de queue, des cornières, un siège d'avion, un mât et une voile. Ils mettaient le char derrière l'avion et celui-ci, freins bloqués, accélérât à fond son moteur. Le char s'élançait, voile gonflée.

Il a fait un temps superbe.

Mercredi 15 janvier 1958

Il a neigé pendant quatre heures, à gros flocons, à Béchar. Température de zéro degré. La neige a fondu au sol. Ce n'est pas une plaisanterie.

Samedi 18 janvier 1958

11 h, branle-bas de combat. Les quatre chasseurs T-6 viennent de sortir, avec des roquettes sous les ailes, pour accompagner un convoi parti ce matin vers la frontière marocaine. Quarante-deux véhicules, camions, jeeps, citernes, ambulance, auto-mitrailleuses, tous peints couleur sable.

Tous les jours, je vais voir le barman de l'Escale, *Gaby*, un instituteur très croyant. Il a une voix de châtré et des minauderies de pédé, mais ses airs efféminés cachent une vraie gentillesse. Il dit : — *À mes élèves, je leur fais un cours sur les méfaits de l'alcoolisme, ici je sers des alcools tout le jour.*

Avec ses pourboires, il m'offre un Perrier ou un soda. Le temps n'est pas arrivé où, avant le repas de midi, on se paiera, à quatre, quatre tournées de porto Sandeman. Faut-il le regretter ?

Ces temps-ci, je reçois pas mal de lettres de copains de la vie civile, tous ont *mal tourné* : Velasco, dit *Zaaf*, vient de se marier, Cazeneuve, dit *Cazo*, est aspirant dans un bled perdu d'Algérie et mange avec son capitaine et ses deux lieutenants. Désarnaud, dit *Bébé*, est sous-lieutenant à Port-Liautey (Maroc).



Le sergent-chef Pierre Piron, pilote de T-6 de l'EALA 4/72 à Tindouf

Dimanche 19 janvier 1958

Temps couvert et un peu orageux. je descends au village avec un copain, à *explorer* et saisir des clichés locaux sur le vif : le boucher arabe, avec des mains crasseuses et gluantes, entassait dans une vieille balance à plateaux des bouts de viande immondes, poumons, oreille, un os. Du chameau. Le client protestait, parce que l'autre lui mettait un morceau qu'il ne voulait pas. Le boucher le remettait puis, il a pris une grosse aiguille et de la ficelle et a enfilé toutes les viandes dessus. Odeur forte et mouches en prime.

Vu aussi le réparateur de vélos. Deux ou trois étagères avec des pièces de rechange infâmes. Mais je n'ai jamais vu de vélos à Tindouf. Était-ce à cause du réparateur ?

Des Arabes jouaient aux dames sur le sol (normal, ils mettent les dames plus bas que terre). L'un avait des cailloux, l'autre des crottes d'ânes. Ils étaient très absorbés, heureusement que les crottes, elles, ne l'étaient pas !

Nous avons continué vers les jardins à converser avec trois Arabes et prendre ensemble le thé à la menthe. L'un tirait l'eau d'un puits avec un balancier et versait le seau dans une rigole, l'autre fermait à la bêche les sillons arrosés, en gilet et montre de gousset (le *chic*). Il disait :

— *On fait du travail arabe.*

Le troisième nous faisait voir les petits carrés de cultures : orge, trèfle, menthe, poireaux, choux, et un figuier, leur fierté.

Ils construisaient un bassin pour garder l'eau. Entre parenthèses, s'ils avaient su qu'il pleuve tant le lendemain, ils se seraient moins cassé le bol. Mais les dessins d'Allah sont impénétrables.

Lundi 20 janvier 1958

Il a plu toute la nuit, à torrents, avec des coups de tonnerre. Il pleut toujours. La cour est inondée, tout déborde.

A l'oued, rien de nouveau (comme disait César, pas Raimu, mais Jules, le visage rubicon, dans son discours fleuve, au Sénat. Sans commentaires !).

Samedi 25 janvier 1958

Aujourd'hui, grand remue ménage : la classe 56/1 (excellent cru, de deux ans d'âge), est libérée et part. On l'a su ce matin. Ce soir, un avion vient chercher la trentaine d'heureux élus. Ils bâclent leurs affaires, courent d'un bureau à l'autre et font saliver les autres d'envie.

Au bureau, nous sommes quatre : Paillole, à la face noire et hilare. Il supervise et on ne le voit pas souvent. Jimenez, le Pied-Noir de Perrégaux, s'occupe de la comptabilité matière qui n'est pas, comme on pourrait le croire, la comptabilité des WC, mais celle de toutes les factures de la Base Aérienne. Faure, sergent de Colomb-Béchar, est vagemestre. Il gère également le Foyer du soldat.

Moi, je fais un peu de tout, c'est à dire ce qui me plaît, et à petites doses. Mon activité se concentre sur les lettres, colis et mandats : tous, à l'état-major, disent que je connais cela à fond, puisque je suis des PTT. Je me garde bien de les contredire, puisque ça m'arrange, je peux ainsi sortir en auto au village, à la Poste aux Armées (BPM) où j'ai des collègues PTT sympas. Hélas, je ne peux conduire sans permis.

Cette activité de vagemestre me permet de connaître la vie privée des gens. Je sais par coeur les noms des chéries à qui écrivent les gars, les prénoms des épouses des officiers. Beaucoup inscrivent à cheval sur le rabat de l'enveloppe FPMB (*fermé par mille baisers*). Moi, je rajoute finement PTCMBA (*prépare ton c., ma b. arrive*). Ce qui est du meilleur goût.

Mois de					Janvier 1958				
2	P.	St Piron	T66 n° 385	1 30	1 30	1	Reconnaissance secteur	Mrk	
3	"	"	" 385	1 30	1 30	1	"	"	"
6	"	"	" 566	2 00	2 00	1	"	"	"
10	Pav.	St Pesteponis	N2501 n° 107	0 45	1 45	1	Mrk → Tindouf		
11	P.	St Piron	T66 n° 064	3 15	3 15	1	W 8021	RAV	
12	"	"	" n° 245	3 00	3 00	1	W 8023	"	
13	"	"	" n° 245	3 35	3 35	1	W 8025	"	
14	"	"	" n° 024	3 15	3 15	1	W 8029	"	
15	"	"	" n° 024	3 15	3 15	1	W 8031	"	
16	"	"	" n° 665	2 15	2 15	1	W 8035	"	
18	"	"	" n° 024	2 00	2 00	1	W 8040	"	- Après feu 0213 W
19	"	"	" n° 024	3 45	3 45	1	W 8041	"	
23	Pav.	St Mandroul	N2501 n° 5746	1 45	1 45	1	Tindouf → Mrk		
24	Pav.	"	" "	1 45	1 45	1	Mrk → Tindouf		
25	P.	St Piron	T66 n° 024	4 00	4 00	1	W 8051	RAV	
26	P.	"	" n° 024	3 30	3 30	1	W 8054	"	
28	P.	"	" n° 024	3 30	3 30	1	W 8059	"	
29	P.	"	" n° 665	1 00	1 00	1	Vol d'essai		
30	P.	"	" n° 329	2 30	2 30	1	W 8064	RAV	
31	P.	"	" n° 064	2 50	2 50	1	W 8067	"	
				50 55	1 00				
					51 55	20			

▲ Carnet de vol du sergent-chef Pierre Piron

L'EALA 4/72 (Escadrille d'aviation légère de l'armée de l'Air) a été créée le 1^{er} avril 1956 au Maroc, équipée de T-6. Après avoir entretenu un détachement important à Tindouf, elle s'y installe en janvier 1959.

En mars 1959, elle déménage à Méchéria, tout en entretenant un détachement à Tindouf.

Le daub et le palmier de son insigne représentent la faune et la flore de la région où opère l'unité.

Indicatif opérationnel : Chenil



▼ T-6 de l'EALA 4/72 sur la frontière marocaine



Vendredi 31 janvier 1958

Certains fêtent ce soir leurs 18 mois d'armée. Ils sont un peu gais et personne ne s'attarde sur le jus d'ananas.

À chaque soir de beuveries, le lieutenant Salièges effectue sa petite promenade de surveillance. Il se ballade, mains aux poches, et quand il juge que les bornes vont être dépassées, (Raymond Barre disait avec un admirable esprit d'à propos :

— *Quand les bornes sont dépassées, il n'y a plus de limites,*

il va au bar et vire gentiment les buveurs. Salièges est très intimidant et peu loquace. Avec son air de baroudeur, il est le seul à être chaussé de nails modèle *sable*, c'est à dire à extrémité carrée, le cuir revenant sur les orteils, afin d'éviter que le sable ne rentre dans les nails.

Mardi 4 février 1958

Nous venons de casser la croûte, à la chambre, entre copains. On a démoli une baraque en parpaings de terre et *Jojo* Bador en a amené un plein camion à des Arabes du village, en cadeau. Il en a ramené 18 oeufs qu'on fait frire un à un sur une mini poêle et un réchaud à alcool. C'est un peu long !

Ces temps ci, on ne peut loger tous les arrivants, ce soir, un capitaine-commissaire, en inspection de comptabilité, loge sous la tente, ce qui me comble d'aise.

Jeudi 6 février 1958

Le temps passe vite, déjà douze mois d'armée. Sur le dernier *Paris-Match*, j'ai vu un article consacré à la fille de Rainier : *Caroline a 12 mois*, en gros titres. Et alors? Moi aussi, j'ai 12 mois et on n'en parle pas

Le capitaine sur qui je ricanais parce ce que, avec ses galons, il couchait sous la tente, m'a passé un savon (la tante !). Il a inspecté mes comptes de vagemestre, visité le cahier des mandats et recommandés, en contrôlant les signatures. Manque de bol, quand je signe à la place des cuistots, auxquels je livre à *domicile* (avec des arrières pensées de rab de dessert) argent et colis, je signe n'importe quoi, jamais la même griffe. L'autre zouave, malin, a contrôlé plusieurs signatures différentes pour un même nom. Il m'a passé un sacré savon, et il avait raison :

— *D'accord, c'est des copains, mais suppose qu'un jour quelqu'un réclame, on peut t'accuser de détournement de mandats !*

Depuis deux jours, un *Noratlas* amène, à raison de deux voyages par jour, des fûts d'essence de Béchar. C'est très dangereux, ce transport là. Sa mission terminée, l'avion repartira à Mont-de-Marsan, en prenant du courrier pour Alger.

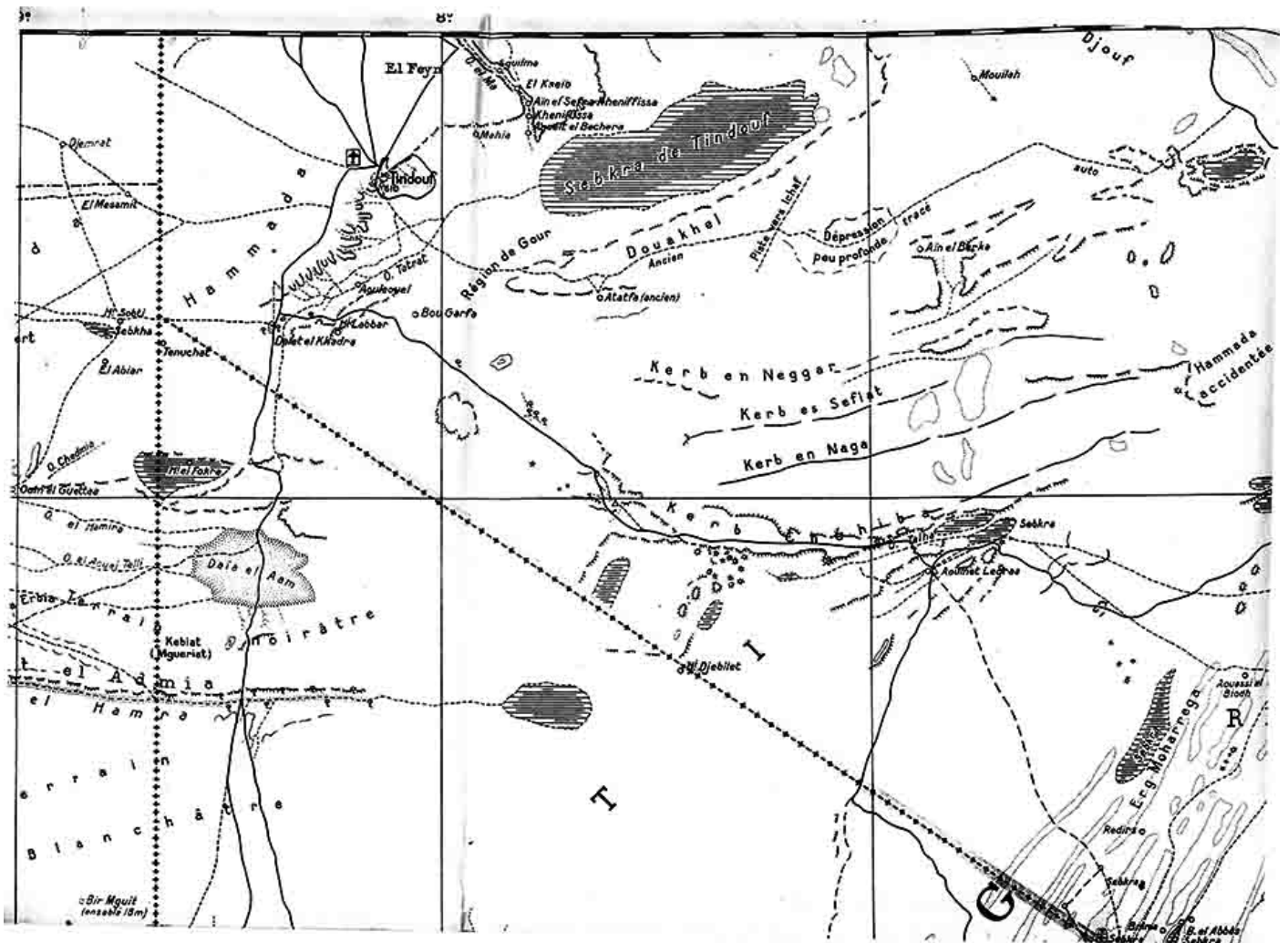
Temps irrégulier, il vente et fait frisquet. Le jour se lève vers 8 h 10, avec des levers de soleil magnifiques. Le soleil monte très vite, à l'horizon. Le clairon sonne quand il y pense, on va chercher le café au lait à 7 h 30 et on se lève à 8 h. Les T-6 font tourner leur moteur à 7 h mais, bien que cela soit à 50 m de la chambre, ça ne nous empêche pas de dormir.

Hier, avec le vent, le char à voile des pilotes naviguait dans la cour, sans le secours des hélices d'avion. Quand il est *désarmé* et à *quai*, derrière le grand mur où il stationne, on ne voit que le haut du mât et un bout de voile, c'est absolument insolite dans ces contrées.

L'autre jour, le juteux me disait :

— *Tu as tout de Saint-Germain-des-Prés.*

Il est vrai que pas rasé, avec un pantalon sans pli, un pull-over civil marron vert et un blouson troué et aux manches effrangées... Depuis, tout s'est amélioré, jusqu'à la prochaine fois.



▲ Sud de Tindouf
▼ Tindouf



Vendredi 13 février 1958

Il y a peu de temps, vers le Maroc, un avion d'ici avait repéré une grotte et aperçu un bidon. À la Base, ils ont cru que c'était un dépôt de carburant et ils ont essayé de le détruire. Ils y ont lancé 16 roquettes, sans résultat apparent. J'ai calculé qu'une roquette valait environ 160 fois ma paye d'un mois aux PTT.

Dimanche 16 février 1958

Visite dominicale au village, en quête d'images couleur locale, c'est à dire *sable*, mais toujours aussi délicates. Des villageois avaient tué un chameau et le découpaient par terre. Drôle de *merdier*, au sens propre (appeler cela *un sens propre* !). Un Arabe nettoyait les tripes, sans eau, les doigts pleins de... oui, certains en ont plein le dos, lui il en avait plein les doigts. Ils nous expliquaient où étaient le coeur, le foie, etc. Quelle belle leçon d'anatomie. C'était du Rembrandt. Mohamed Ali Ould Rembrandt.

Et en plus, on a pris des photos !

Plus loin, une dizaine de femmes réguibates dressaient une tente, sous la houlette d'une grosse. Dans un coin, une femme accroupie tripotait la tête d'une autre, allongée. Massage relaxant ou quête de poux ?

Quand on voit un Arabe lui aussi accroupi, c'est souvent qu'il fait pipi, sous sa djellabah. Quand il a terminé, il se *la* frotte avec du sable, ne pouvant faire ses ablutions à l'eau (ne soyez pas irritable). En attendant le camion du retour, nous regardons les joueurs de tennis, quelques civils, l'instituteur, le commandant de garnison, leurs dames et leurs mouflets. Tout cela semble bien loin de la guerre d'Algérie !

Lundi 17 février 1958

Nous apprenons que, à cause des événements de Tunisie, les lignes régulières d'avions militaires sont supprimées jusqu'au 25 février. Tous les appareils sont bloqués en cas d'évacuation des civils français. On expédie le courrier par un T-6 vers Marrakech ou par un de nos Junkers vers Béchar mais là, ensuite, l'acheminement est par voies ferrées. Aussi, pour que ma famille ne s'inquiète pas, j'envoie un télégramme qui, mal traduit, les inquiétera plus qu'il ne les rassurera. Quelque part sur le parcours, le message : *Simple retard courrier, cause absence avions*. sera remplacé par : *Simple retard courrier, cause absence*. Signé: *Evion*. Ce qui ne veut pas dire grand chose.

Jeudi 20 février 1958

Nous avons été ce matin, avec le juteux-chef et quatre gars, à l'Intendance, au village, en camion P45, chercher de la bière : 800 cartons, 14 000 boîtes (et moi qui ne l'aime pas !). Les chauffeurs mettent deux jours depuis Béchar, par la piste, en roulant à 60/70 kmh, sur le sable et les cailloux. Ce soir, Salièges, à qui je faisais signer une note, me demande où il doit apposer son paraphe en lançant en patois du Tarn :

— *Oun tes aco ? Aqui*.

Je réponds :

— *Aqui !*

L'homme des nails modèle sable a 28 ans. Un jour, parlant d'un général qui devait venir, il disait :

— *Le jour où il viendra, ce putain de général de merde*.

Au dessus, il y a le commandant Blanquart. Il commande aussi les navigants. Il vient de Saint-Dizier où il pilotait des avions à réaction. Il a un jour piloté, quand on revenait de Marrakech, le Junkers, qui est au réacteur ce qu'est la brouette par rapport à la Formule 1. Blanquart est un chic type, on

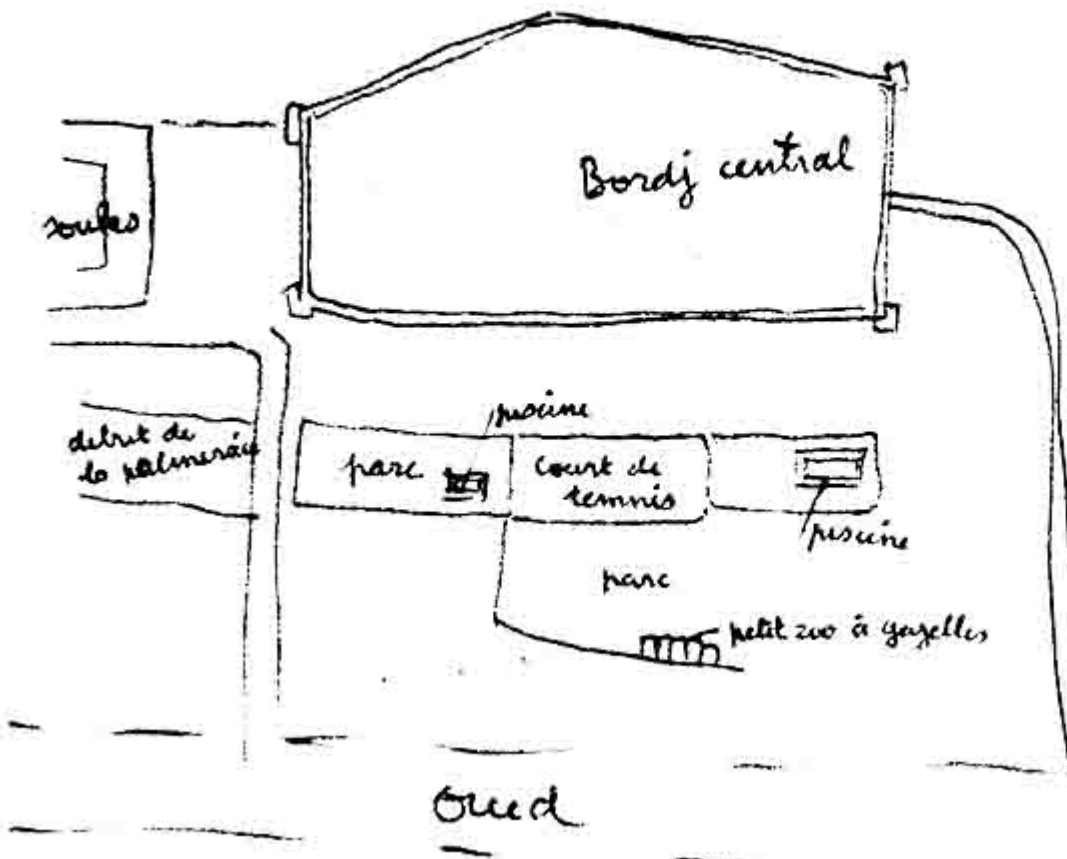


LE BORDJ DE TINDOUF, DANS SA BLANCHEUR ECLATANTE QUI LUI DONNE L'ASPECT D'UNE MAQUETTE D'ARCHITECTE, EST LA CLÉ DE LA PRÉSENCE FRANÇAISE DANS LE SUD.

▲ *Tindouf a les honneurs de Paris-Match*

▼ *Le plan de cette photo, par Claude Millé*

vue schématique du dessin



l'appelle *Callaghan* car il est féru de romans de la Série Noire. Larges épaules, bonne bedaine au-dessus d'un pantalon taille basse et bien serré, moumoute de navigant à petit col fourrure, calot fantaisie et fines lunettes noires, il a la démarche de John Wayne dans *Les Cavaliers* ou *Rio Bravo*. L'autre jour il va au bar et, bousculant un trouffion affalé, lui dit :

— *Barr'toi ou j'te bute.*

Hier, il rentre au bureau, Paillole voit la porte s'ouvrir sans savoir que c'est le commandant et gueule, avec l'accent d'Agen :

— *Je vous ai dit de fermer la porte, Sacré Nom de Dieu.*

En revenant du courrier, avec *Jojo*, nous passons aux souks. Nous rencontrons Bouchaïd, le boulanger, qui nous amène chez lui pour nous montrer des bijoux reçus de Marrakech, poignards et bracelets d'argent ciselé.

Vendredi 21 février 1958

Voilà une semaine qu'un avion est rentré d'un vol au dessus du Maroc avec un trou de balle (non, ce n'était pas un général, mais les traces d'un tir). Une balle a crevé la tôle, tapé sur une pédale (non, ce n'était pas un colonel) du pilote et ricoché sur la radio de bord. La balle, après ça, était inutilisable. Mais tous ces pilotes, pour nous les rampants minables, sont tous des jobards.

Une histoire savoureuse est survenue à un équipage. Savoureuse, enfin, ça dépend *dégoût*. Un T-6 était en vol avec, dedans, son pilote et, derrière, son navigateur, un sous-lieutenant. Celui-ci, aux prises avec une bonne *turista*, eût une *urgence maxima*. Que faire, en vol, dans une étroite carlingue ? Il *fit* dans une carte d'état-major puis la plia en quatre, ouvrit la verrière du cockpit et balança le tout à l'extérieur. Malheureusement, la carte s'accrocha à l'empennage et la profondeur fut maculée de couleur *caca d'oie*, harmonieusement. Gros succès, quand l'avion *Panthère Mouchetée* se posa sur la Base. Le sous-lieutenant y gagna une célébrité de pilote *de chasse* et de *sans papiers*, selon le dicton : *C'est dans le besoin qu'on reconnaît ses meilleurs amis*. Fin de la rubrique du Directeur de Cabinet.

Nous attendons prochainement quatre ou cinq fontaines réfrigérantes.

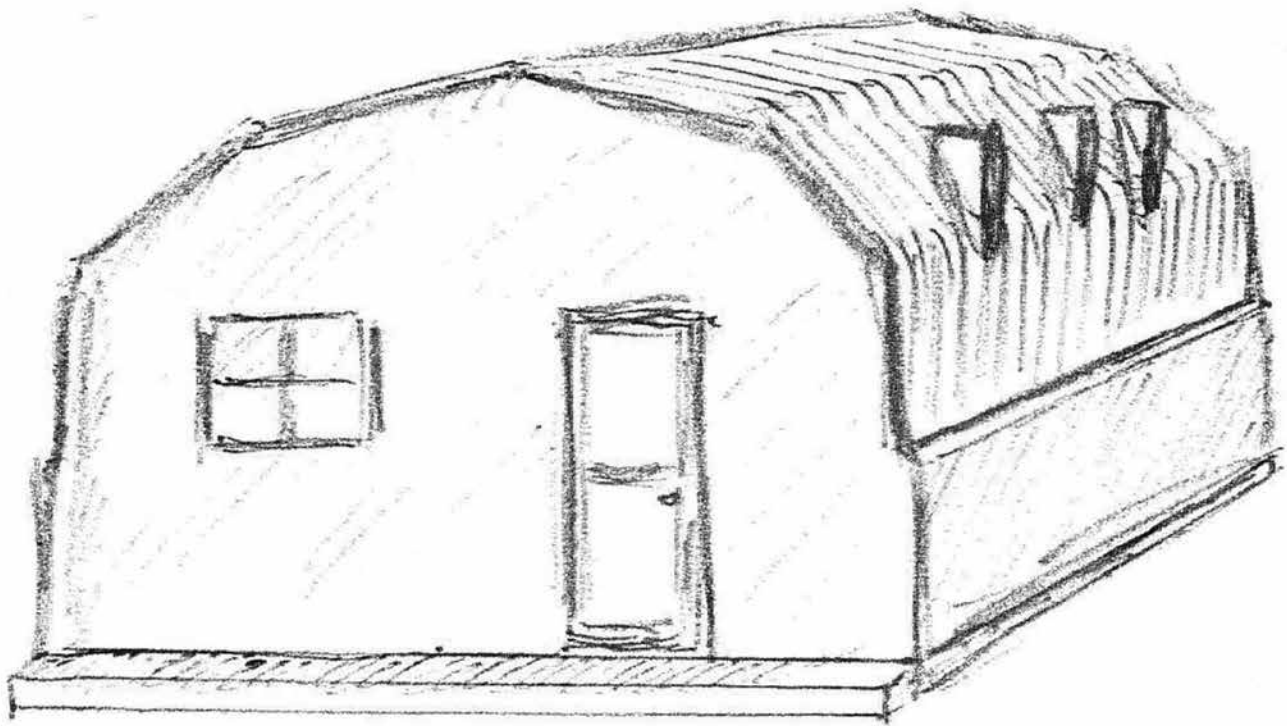
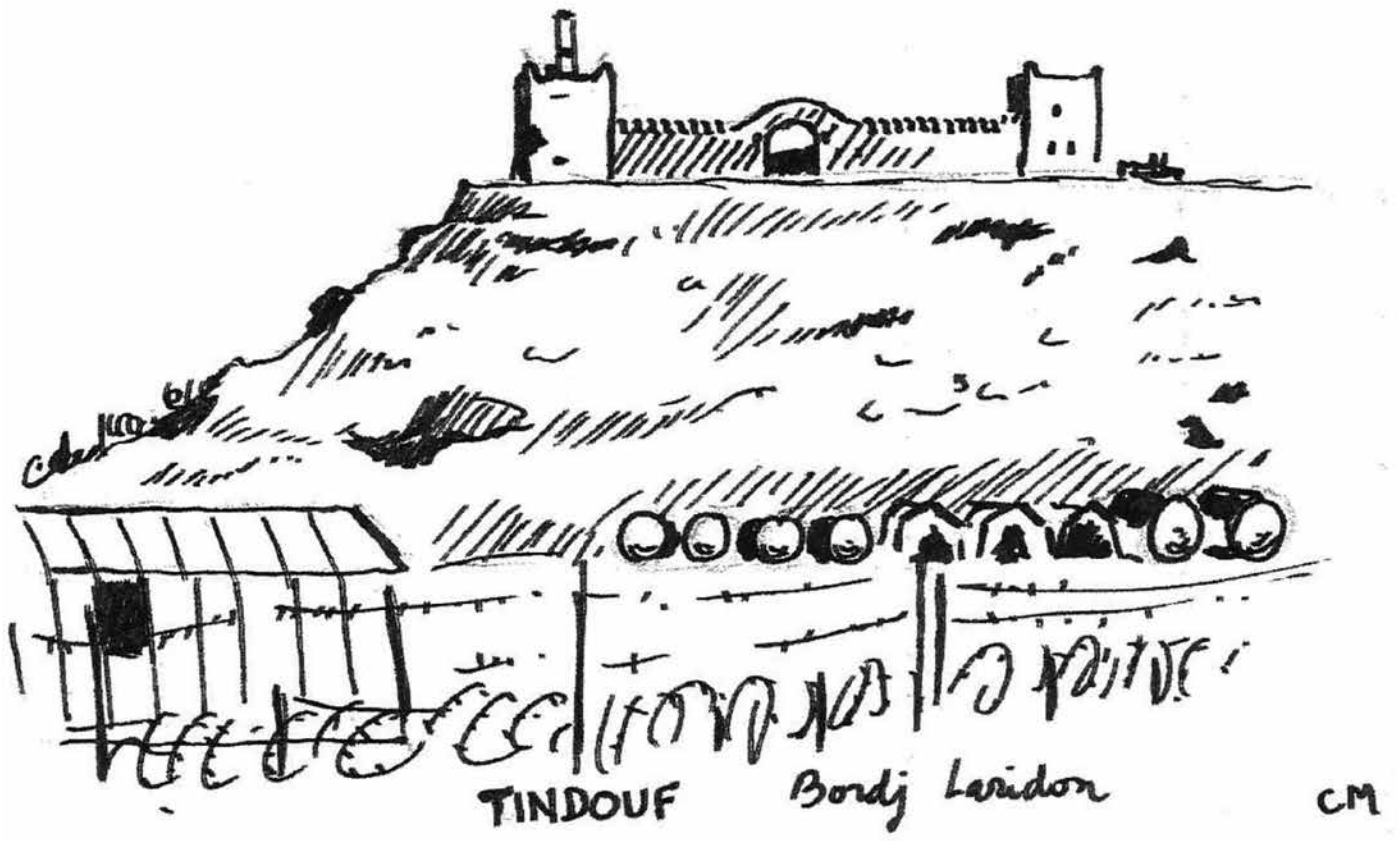
À 18 h, la sirène retentit chaque soir, elle avertit de l'imminence d'un tir de mine pour le creusement des égouts. Les cailloux montent haut dans le ciel, puis redescendent en mitraillant les multiples toits de tôle ondulée.

La journée, les T-6 s'entraînent au tir en tapant sur des vieilles constructions en terre abandonnées, au sud-ouest de la piste avions. On les appelle *Les couilles du Pape* parce qu'elles ont encore leurs koubas, leurs toits ronds. Mais elles diminuent à vue d'oeil. Bientôt, il n'y aura plus de *Couilles du Pape*. Pour ce qu'elles servent ! Que Sa Sainteté me pardonne.

Samedi 22 février 1958

Nous avons eu la visite d'un général, il a fallu astiquer, enfin, il a fallu que ce soit moins sale. J'ai lavé mon calot à l'essence (essence avion, parce que, plus volatile, elle ne sent pas), comme je lave mon treillis et mon blouson, dans un seau de 10 litres d'essence. Quand on a eu, auparavant, 16 000 litres de déficit...

On m'a raconté qu'à la Base Aérienne d'Oujda, au Maroc, l'an dernier, un général était venu en visite. Un anonyme lui fauché sa casquette aux feuilles de chêne d'or dans un bureau ou au mess. Et c'est cher, ces casquettes, à cause des broderies, étoiles, liserés et feuilles d'or fin. Le général était en fureur (et pas en führer). Et à la suite de cet acte aussi pénible qu'inqualifiable, la Base est devenue un modèle de discipline. De discipline de fer.



LE TONNEAU 66

CM

Ici, pour le fer, nous avons le gisement de Gara Djebilet avec, comme disait Raimu, des *milliasses* de tonnes. Mais il ne sera jamais exploité, parce que trop loin d'un port marocain. La morale de cette histoire, *où bien mal à qui, ne profite jamais*, c'est qu'on n'a pas fauché la casquette du général, parce que *pas cons, les mecs*, on tient à garder notre Club Med. *Ah! Med, alors.*

Nous finissons février. On dirait qu'on va vers la chaleur. Les après midi sont très, très agréables.

Lundi 24 février 1958

J'occupe mon oisiveté à peindre des pancartes pour les bureaux. Après un sublime *Crédit rigoureusement interdit pour le Foyer* et avant les panneaux *Attention Verglas* que je créerai par la suite, je conçois un insigne pour la Base. Par manque de sponsor, il restera à l'état de prototype, mais on le peindra en grand sur la portière de l'Unie, le camion citerne qui ramène l'eau du puits au château d'eau. Mais il n'était pas si terne que ça ! (soupir du Génie Méconnu).

Samedi 1^{er} mars 1958

Ce matin, paye à effectuer. Un gros boulot. Mais ici, le travail est considéré comme un dérivatif. Au réfectoire, depuis que nous avons le sergent Trichet, comme chef, c'est super. Il était cuisinier du général Salan en Indochine (il ne devait pas se marrer Salan). On a plus souvent des beefs frites et des oeufs mimosas, omelettes aux champignons, salade frisée, saucisses. Avec des desserts variés : fruits confits, langues de chat, crèmes. Quand je pense aux potes de l'armée de Terre qui mangent leur ragoût de la cuisine roulante, alors je compatis, puis je reviens me goinfrer, jusqu'au rot final. Hypocrite, va ! On a la table près de la porte des cuisines, pratique pour demander du rab. J'ai déjà posé une permission d'un mois pour août. Dehors, un accordéon joue, c'est un pilote de l'escadrille de T-6. Il fait des *rébiroulets*, un mot de languedocien que j'affectionne car ils sont nombreux, ces mots de patois d'oc, à être si imagés et d'une précision bien supérieure au français.

Lundi 3 mars 1958

Hier dimanche, j'étais au village en compagnie de Graves, de Gaillac, météo dans le civil (et dans le militaire) et de Lemasle. *Miquette*, la petite chienne de Graves, aux courtes pattes et au pelage blanc et noir, suivait en trotinant. Photos, avec mon nouveau 24x36, *Foca Sport*. Nous avons bu le thé à la menthe chez un vieil Arabe qui ne savait pas un mot de français. Il cassait un gros pain de sucre à l'aide d'un petit marteau de laiton, tout ciselé. Il attendait la mort, nous traduisait un jeune.

Ensuite nous avons croisé Ali qui travaille sur la Base, un infirmier arabe et un troisième bardé de médailles, amulettes et colliers. Il vendait un oeuf d'autruche. L'autre jour, il avait une peau d'autruche. Il s'en trouve quelques unes ici, dans les jardins. Elles viennent du Soudan. Ce qu'on appelle maintenant le Niger, le Mali et le Burkina Faso.

Ce matin, j'ai tapé le message de commande de nourriture pour la semaine à Marrakech : 800 l de vin, 1 200 kg de patates, 150 kg d'oranges, 120 kg de mandarines, 25 kg de fromage, 20 kg de carottes, etc. Menu de midi : artichaut, jambon cuit cornichon, poulet, petits pois, salade, deux mandarines.

Mardi 4 mars 1958

Le Ju 52 doit amener demain *Callaghan* à Meknès pour une conférence, via Marrakech. J'apprends qu'avec trois autres, nous sommes, en tant que plus méritants, autorisés à aller à Marrakech en permission, du 5 au 7 mars. Je saute de joie, car rares sont ceux qui ont été dans cette ville dont on entend parler sans cesse.

J'ai une liste de commandes de la part des copains. Certains me prêtent même de l'argent, car je suis fauché. L'adjudant-chef Paillole, mon chef direct, vient avec nous, c'est lui qui m'a pistonné.

Au sujet de Gara Djebilet, près de Tindouf

Gara Djébillet, on en parlait déjà beaucoup en 1957, on y avait trouvé un gisement énorme de minerai de fer à très forte teneur. De quoi faire le bonheur du pays qui le possédait. Premier hic, ce gigantesque gisement était à la jonction frontalière de trois pays : le Sahara français, la Mauritanie et le Sahara espagnol encore appelé, mais très improprement Rio de Oro. Les français, qui avaient dû beaucoup réfléchir sur l'avenir immédiat l'avaient placé évidemment dans le Sahara français. A la découverte, en 1953, personne n'envisageait qu'un jour le Sahara français appartiendrait à une Algérie indépendante.

Actuellement, en 2014, soit 61 ans après sa découverte, le fer de Djébillet n'est toujours pas exploité, car, si on regarde une carte, on voit que le gisement est, en gros, à moins de 400 km d'un port sur l'Atlantique qui serait en territoire marocain, puisque lors de la Marche Verte le roi Hassan II s'est emparé de l'ancien territoire espagnol du Rio de Oro (qui, géographiquement serait plutôt mauritanien). Déjà, la seule richesse de l'ancien Rio de Oro réside dans l'exploitation du gisement de phosphate de Bou Craa. Un transporteur industriel à courroie sur 90 km amène le phosphate jusqu'au port d'El Aïun (Laayoune en marocain), donc en territoire marocain. Mais les sahraouis du Front Polisario, aidés en armes et en bases arrières par l'Algérie ont souvent saboté le fonctionnement de ce transporteur. Le Maroc et l'Algérie sont en guerre larvée depuis leur indépendance respective. Le Maroc revendique depuis plus d'un demi-siècle Tindouf, Béchar et la région de Beni Ounif, près de Figuid.

Il est donc complètement exclu que l'Algérie puisse un jour acheminer le minerai de fer de Djebilet jusqu' à un port marocain sur l'Atlantique, comme le fait la Mauritanie vers Port Etienne et Puerto Cansado pour son très important gisement de fer de Zouérate-Fort Gouraud.

L'Algérie cherche en vain une évacuation par chemin de fer vers la côte de la Méditerranée, vers Oran. Mais c'est à plus de 2.000 km. La voie ferrée à voie métrique qui liait Perregaux à Colomb Béchar n'existe plus. De toute façon elle était inapte à un transport de minerai. Une nouvelle voie a été créé entre Béchar et le nord, elle en est à ses balbutiements. Il est envisagé de la continuer vers Tindouf pour évacuer le fer de Djébillet, dans un avenir qui paraît lointain. Mais il faudra compter avec une insécurité latente...

Donc, après plus de soixante ans de non exploitation, on peut dire que la possession de ce gisement de fer est un cadeau empoisonné.



Je suis en Réguibat

	LIT PILOT	2 SERRAVALLE	3 TANBOUR	4 INDOCHINE	5 REUNION INDOCHINE	6 MAROC	7 MARTINI	8 DE LA CROIX	SIGNATURES
KROMWEL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Cromwel</i>
GIANNOTTI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Giannotti</i>
MILLE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Mille</i>
RICHARD M.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Richard M.</i>
ROUTHIER	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Routhier</i>
BADOR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Bador</i>
RIVET	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Rivet</i>
MONTAMBAUD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Montambaud</i>
DELALLEAU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Delalleau</i>
GUITTENY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Guitteny</i>
MARSTON	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Marston</i>
SIBILE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Sibile</i>
LOVATO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Lovato</i>
MILEY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Miley</i>
QUESTROY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Questroy</i>
FOURNIER	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<i>Fournier</i>

Inventaire du Tonneau 66

Mercredi 5 mars 1958

Nous décollons à 9 h. Tout est nouveau pour moi. Dans le bruit fort des trois moteurs en étoile, par les vitres carrées du Ju 52 (dont une se baisse avec une manivelle, comme en auto), je scrute le sol. Nous survolons à 170 km/h la hamada, terre ocre, herbe rare, frêles thallas (arbres épineux, les seuls qui poussent ici), la vallée d'El-Badana sur 30 km, le djebel Ouarkiz au sommet duquel se trouve le poste d'Oum-el-Achar. C'est ensuite lit desséché du Drâa (n'est pas le Drâa de lit) qui matérialise la frontière. Nous sommes trop hauts pour voir les buissons de lauriers roses qui garnissent l'oued. Le paysage est vraiment austère, dénudé et inhospitalier. Vu du ciel, c'est un spectacle lunaire qui fait appréhender un atterrissage de fortune (du pot).

Ensuite, c'est l'Anti-Atlas, on grimpe à plus de 4 000 mètres dans les nuages pour passer au dessus du djebel Toubkal et de l'Atlas, blancs de neige. Le Junkers est un peu plus silencieux que le *Noratl*, mais qu'est-ce qu'il fait froid, là-haut !

Ensuite, ce sont des plateaux et la plaine de Marrakech apparaît. Tout est vert.

Base École 707

Une centaine de T-6 alignés. On a volé 3 h. Il est 11 h, heure de Marrakech.

Nous logeons à l'hôtel, dans une petite rue calme de villas et de palmiers, au bas de l'avenue Mohamed V. Nous mangeons au *Poussin d'Or*, restaurant tenu par une tante d'un copain de Marseille, Philippe Sauer.

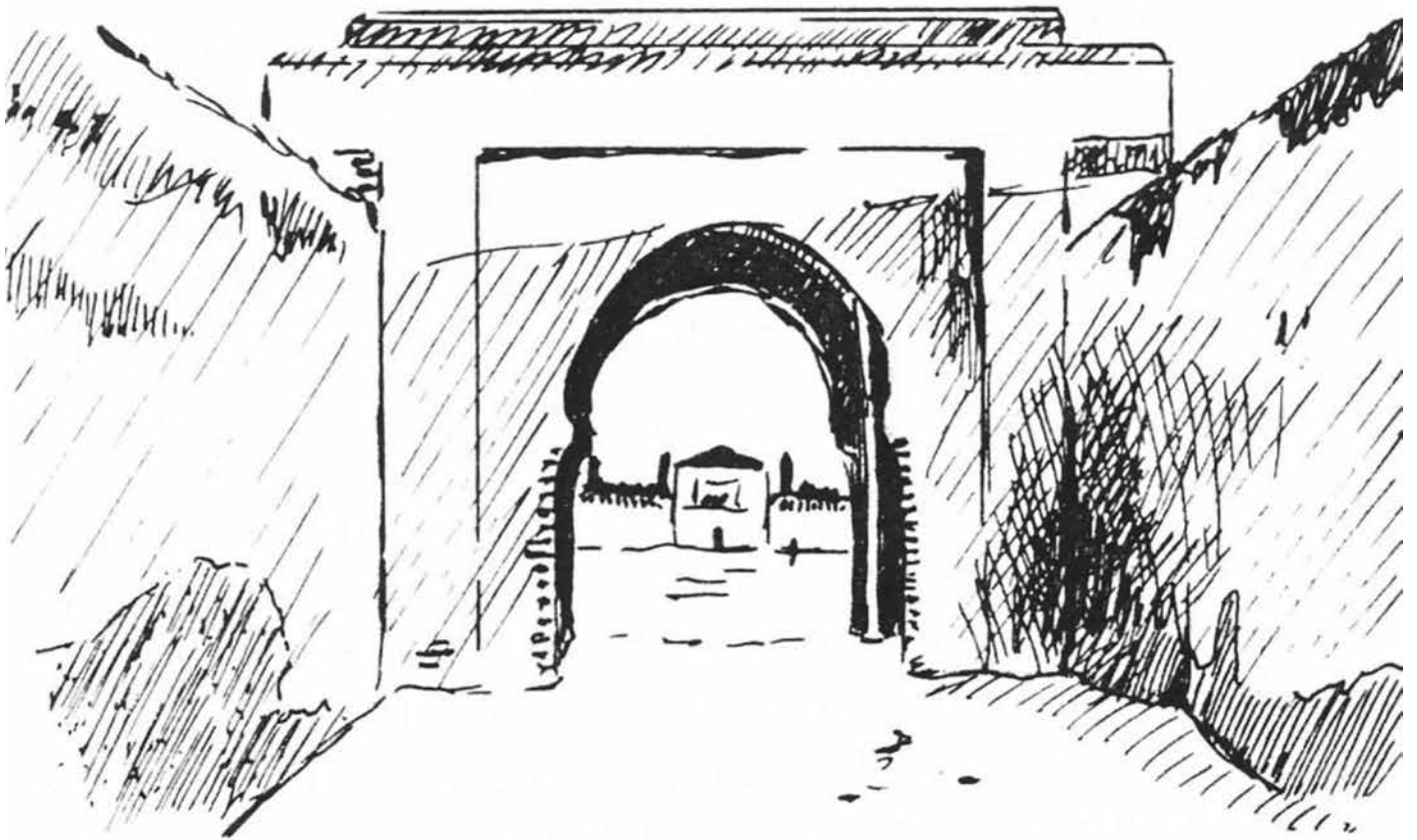
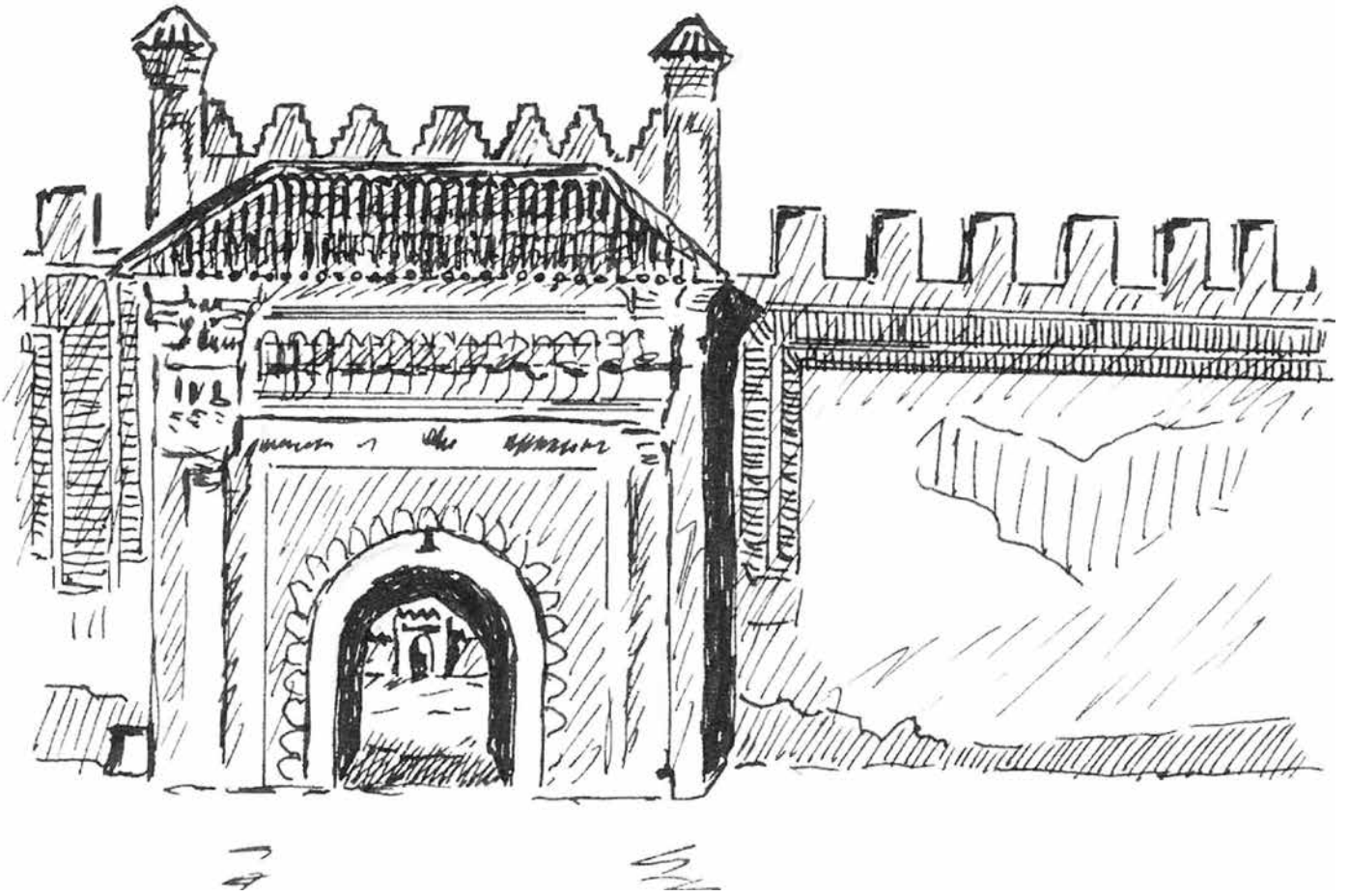
Je fais de nombreux achats aux souks, vers la place Djema-El-Fna : plateaux de cuivre martelé, un poignard au manche *en argent* (c'est de l'étain) dont les pierres de couleur ressemblent plus à des culs de bouteille qu'à des rubis, nails en cuir rouge et blanc.

Tout m'enthousiasme, parce que tout m'est nouveau. Après l'indigence de Tinfouf, c'est l'opulence. Monuments splendides, bassins de l'Aiguedal, la Menara, la Koutoubia, la superbe avenue Mohamed V, ex avenue Mangin, les palmiers, les fleurs de lauriers, les remparts ocres, la neige du Toubkal, tout est superbe dans la ville du Glaoui, le Pacha de Marrakech (tout, mais Pacha). Celui-ci avait défrayé la chronique, voici quelques années, en misant sur le mauvais cheval, le sultan imposé par la France, Ben Arafat. Au retour de Mohamed V, le père de Hassan, en exil à Madagascar, le Glaoui avait dû demander pardon. Il en est resté l'expression : *On se gèle les glaouis*.

Beaucoup de photos dont certaines seront ratées. Nous discutons au restaurant avec un technicien du Central Téléphonique, désabusé : la vie est chère, les nouveaux venus ne sont considérés, ni par les Marocains, ni par les Français de souche. Le nouvel État marocain est fauché. Il gagne 60 000 F, mais l'État lui doit 150 000 F d'arriérés.

Les Marocains font ressentir aux Français qu'ils sont indépendants. Le commerce est mort, tout végète. La Base a un contrat de plusieurs années pour occuper les lieux. Elle apporte (avec aussi nos achats de 15 tonnes par semaine) la seule prospérité à de nombreux commerçants.

Au sujet du Merkala, mon pote Jean-Baptiste Arrighi, agent d'installations à l'Atelier Régional des PTT, me racontait en 1960 qu'il était à Tindouf vers 1945-46, sous les ordres du capitaine Cauneille (il avait failli crever d'une piqûre d'un scorpion) et il avait été plusieurs fois au Maroc, à Foum-El-Hassan en camion, avec des Noirs de la Coloniale. Quand le camion attaquait la dure côte en lacets du Merkala, au pas, un Noir suivait le camion à pied, une grosse cale de bois aux mains, pour vite la placer sous les roues quand le moteur venait à s'arrêter, afin d'éviter au camion de redévaler la pente (mais aucun rapport entre le mot *cale* et le *kala* de Merkala).



Portes à Marrakech, par Claude Millé

Vendredi 7 mars 1958

Le temps est vite passé. Avec une heure de retard, nous décollons à 9 h 30. Mais après 30 minutes de vol, l'équipage s'aperçoit que le moteur gauche *pisse* de l'huile. Le vieux Junkers, qui a laissé de si bons souvenirs pendant les guerres d'Espagne et 39-45, est très rudimentaire, pour contrôler la pression d'huile et la température des moteurs latéraux, le mécanicien, de la cabine, regarde au dehors un petit appendice situé sur l'aile au dessus du moteur. Cet appendice renferme un cadran et un tube de verre et, avec de bons yeux, si les vitres sont propres, on lit les deux paramètres. Mais, dans le cas qui nous préoccupe (ô combien !), l'huile qui s'étend sur l'aile suffit comme constat. Retour et atterrissage, vérifications des mécanos. Fausse alerte, le plein d'huile était trop copieux. (60 litres par moteur).

Second décollage. Vol normal jusqu'à Tindouf, avec cependant de violents trous d'air où on danse un peu. Revoilà les lacets de la piste du Merkala, ensuite on *galope* sur la hamada. Tindouf. Nous retrouvons nos murs de sacs de sable, nos cailloux et nos ferrailles. Ça nous change des fleurs et de la verdure !

Tous les quatre, nous quittons nos uniformes de drap bleu, notre cravate noire et nos chaussures basses de ville pour une tenue plus décontractée. Et nous avons tellement de choses à raconter aux copains.

Vendredi 14 mars 1958

Depuis plusieurs jours, si le matin est encore frais, dans la journée nous avons 28° à 30° à l'ombre et 45° au soleil. J'ai des nouvelles de Caudiès : il a neigé.

Lundi 17 mars 1958

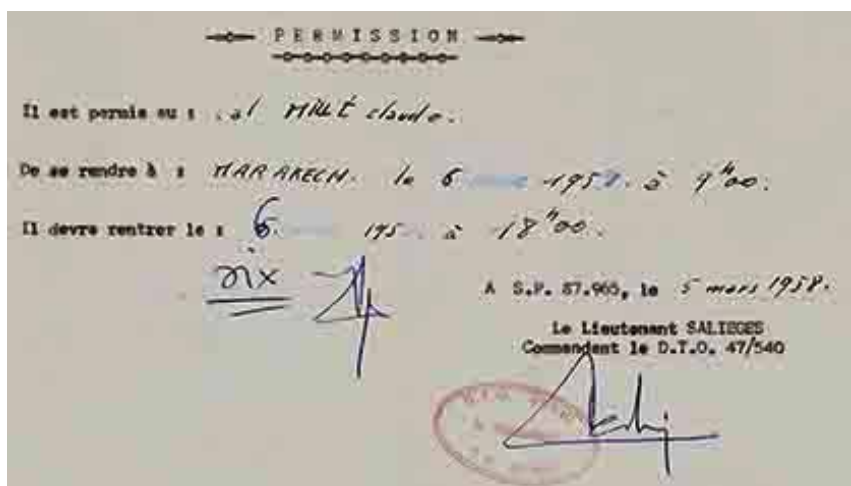
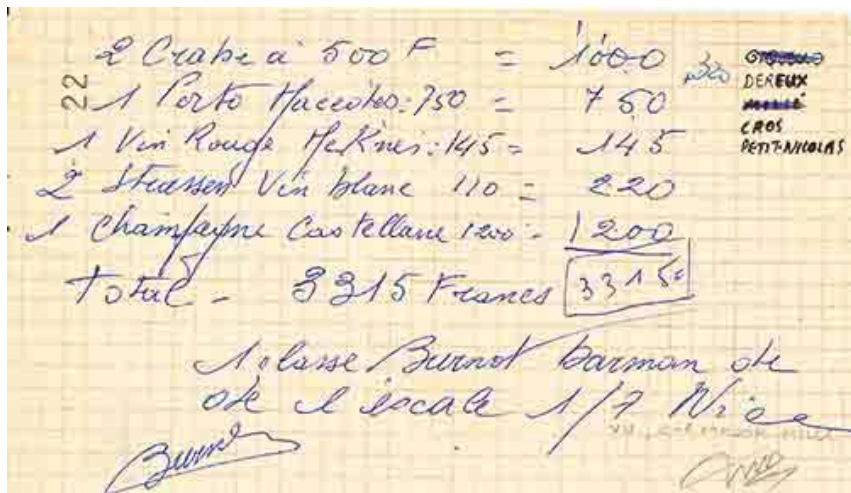
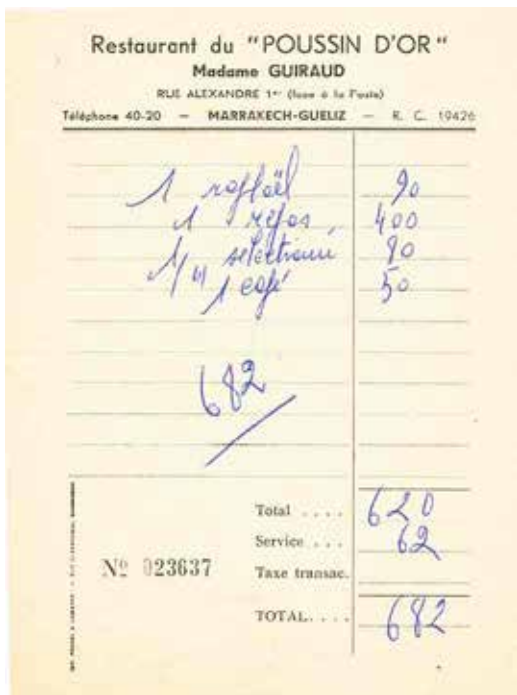
La chaleur est arrivée. Ce matin, distribution des nu-pieds de cuir (nails), des shorts beiges et des chapeaux de brousse, un bord relevé, comme le chapeau australien des Anzacs.

Avant-hier, nous avons mesuré, à 18 heures, la température dans la chambre. À 1,50 m du mur, 27°. Contre le mur, 35°. Contre le rideau de la fenêtre, 38°. C'est à 18 heures qu'il fait le plus chaud, dans ces habitations en ciment, absolument inadaptées. Mais il y a pire encore : les baraques fillod, toutes en tôle de fer, même le plancher. Comme ça, en plus de la chaleur, on a le bruit. Quand on marche sur les plaques de fer, à l'heure de la sieste, on réveille tous les occupants. Il se construit une nouvelle fillod, pour créer l'infirmierie. Ainsi, les malades seront au frais et au calme.

La semaine prochaine, je voudrais aller coucher dans le bureau du vagemestre, dans le Vieux Bordj aux murs épais et double toit. Il y règne une bonne fraîcheur.

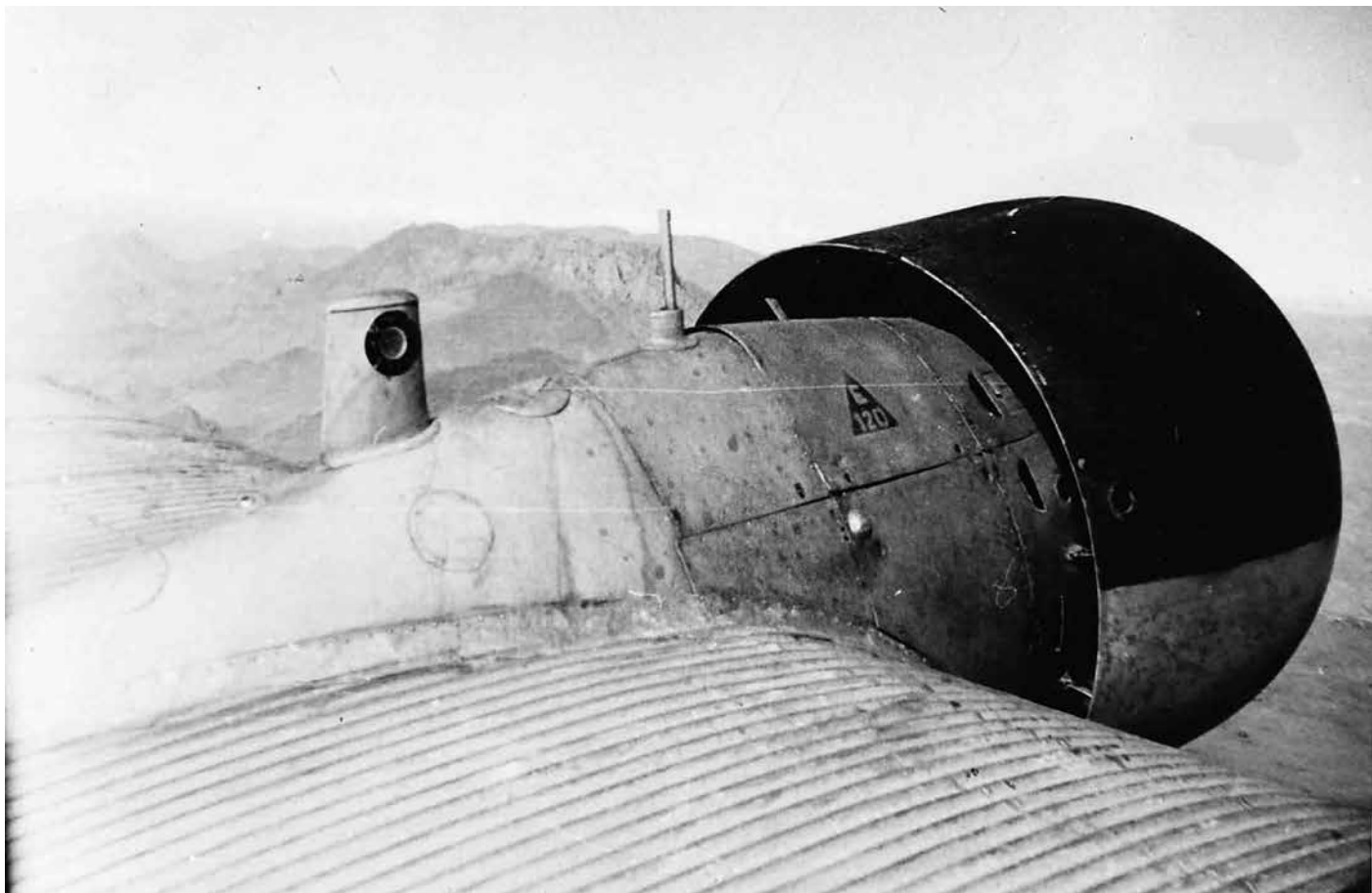
Samedi 22 mars 1958

Au garage, on doit rôder le nouveau camion des pompiers, un Renault surélevé, ainsi que deux jeeps dont les moteurs ont été changés. Tous les soirs, les chauffeurs partent rouler dans la *pampa*. J'y suis allé hier avec le vagemestre, à 17 h. Dans une jeep, le sergent O'Neil et Questroy. Dans l'autre, les sergents Faure et Hochedé, avec Sibille. Enfin, je suis dans le camion, avec Montambaux et Kromwell. Nous allons dans le nord-ouest, à 24 km. Dans ce coin, beaucoup de végétation, de l'herbe, terre plate sans cailloux, des milliers de thallas (maigres arbres épineux). Nous apercevons deux gazelles. Poursuite. Elles se séparent. Nous en poursuivons une pendant un quart d'heure à la vitesse de 40 à 45 miles (les compteurs des dodges et des jeeps sont gradués en miles), ce qui correspond à 70 km/h. C'est gracieux, (la gazelle, pas les compteurs !), on dirait qu'elle vole. Soudain, elle repart dans une autre direction, ne nous laissant pas le temps de virer, avec nos trois véhicules. Elle reprend de l'avance. Les chauffeurs oublient qu'ils rodent leurs moteurs, ça repart de plus belle. Puis elle s'arrête, exténuée. Nous lui sautons dessus. C'est une



▲ Voyage à Marrakech

▼ Les cadrans sur le fuseau moteur du Ju 52



femelle qui porte des petits. Son flanc cogne à un rythme très rapide. On la garde 10 minutes, en la caressant. Elle est couchée et a du mal pour reprendre sa respiration. Photos, puis elle repart en trotinant. Plus tard, on me dira qu'elles meurent ensuite d'une embolie, l'effort demandé à leur coeur ayant été trop important et la nature ne les ayant pas conçues pour avoir à courir si longtemps. Nous avons eu mauvaise conscience, de *forcer* un animal aussi gracieux. La notre, de plus, était pleine. Pas de quoi être fiers !

Au retour, nous apercevons des gangas (perdrix), des rapaces, des milliers d'oiseaux, des troupeaux de chèvres et des chameaux au pâturage. Ils sont à demi entravés, deux pattes reliées par une corde non serrée, ce qui leur permet de se déplacer, mais non de courir. Comme disait Mohamed à son instit : *Le chameau, c'est comme l'aigle, il passe et il rapasse !*

Aujourd'hui, vent de sable, il ne fait pas chaud.

Mercredi 26 mars 1958

J'ai été ce matin, avec un autre et le chauffeur de la citerne Unic, au puits situé à 30 km dans le sud. Il est artésien, avec un bassin en ciment de 8 m de long, 1 m de large et 50 cm de profondeur. Le camion y va matin et soir, car le puits de la Base s'épuise vite alors que la consommation d'eau est sans retenue. Promenade agréable. Mais, si au nord la verdure abonde, au sud c'est le désert, les collines et le sable. À certains endroits, le camion chasse, patine, dans de profondes ornières. Les essieux raclent le sol. Au puits, l'eau coule en hauteur. Certains nagent dans le bassin.

Au retour, le sol fourmille de daubs, lézards des sables, qui s'enfoncent dans la terre à notre approche. Vu quelques rapaces blancs et noirs. On a tiré avec le fusil sur les uns et les autres, mais sans résultat. Le vrai désert.

On parle depuis hier d'un *lac* à 15 km d'ici. Certains l'ont aperçu d'avion. Deux gars ont parcouru 20 km à pied pour le trouver, rien (en réalité, la Sebkra de Tindouf est à plus de 50 km, elle est en eau certaines années pluvieuses. Le plus souvent, c'est une étendue blanche de croûte de sel).

Dimanche 30 mars 1958

Les Rameaux. Nous allons au village prendre des photos, c'est le seul pôle d'activité exploitable. Nous montons dans la tour de la petite mosquée qui ne vaut pas les tours de Notre-Dame de Paris. Des enfants Réguibats mendient, quémandant des *douros*. C'est une ancienne monnaie espagnole. Le mot vient d'à-côté, du Rio de Oro, qui est encore à l'Espagne.

Au sujet des Réguibats, j'ai une photo provenant d'un journal de la métropole. Elle représente trois guerriers recevant des mains du ministre Max Lejeune, à Paris, une paire de jumelles pour les récompenser de leur ralliement. Or, samedi, à l'arrivée du *Noratlas*, je les ai vus de retour, en tenue bleu indigo, mocassins *Iowa*, fusil neuf et les jumelles dans un bel étui de cuir.

Samedi aussi, à l'Annexe de Tindouf, activité inaccoutumée : un mariage, le sixième depuis 1934, date de l'établissement de la France à Tindouf (passage de la colonne Trinquet). Donc, mariage de *Cendrillon* et de son *Prince Charmant* : un sous-off de la Coloniale épousait sa belle, venue déjà le rejoindre depuis deux mois. La noce est montée à la Base à 7 heures du soir. Un semi-remorque de 25 tonnes (pour donner plus de poids à cette union), un command-car de la biffe décoré de tentures blanches et de bouquets de fleurs, une vieille jeep. Sous-offs vêtus de blanc, quelques civils, quelques femmes de juteux, une fillette de cinq ans et, apothéose, la mariée, pleine comme une bourrique. Tous saouls. Un gros sergent de 120 kg était couché par terre (l'émotion ?). Puis, gueulant et klaxonnant, ils sont repartis. Une féerie. Allez, la présence française est bien assurée dans ces contrées pacifiées (pas s'y fier !). Mais je n'ai pas vu de reportage de cet événement dans *Point de vue images du Monde*.



▲ *Le daub, ou uromastyx-acanthinura*

▼ *Mariage à Tindouf, le 29 mars 1958*



Jeudi 4 avril 1958

À 13 heures, avec *Jojo* Bador, je pars en Citroën P45 sur la route du puits pour chercher l'équipe arabe qui *travaille* à boucher les trous de la piste. On les amène à 8 heures, on les reprend à 14 heures. C'est le Ramadan, sans manger ni boire ils ne peuvent pas rester jusqu'au soir. Mais ils sont seuls, à 30 km et, pratiquement, ils ne fichent rien. Quand nous sommes arrivés, ils s'étaient confectionnés un abri fait de djellabahs et de manches de pioches, ils dormaient. Nous revenons dans ce camion d'un autre âge, branlant, les portières fermées par de la ficelle.

À l'aller, nous avons posé des lacets pour capturer des daubs. Ce sont des Uromastix, sortes d'iguanes généralement noirs et verts, parfois noirs et jaunes ou noirs et rouges. Certains les appellent, à tort, *fouette queue*, alors que le vrai *fouette queue* est un varan, couleur sable, à la tête de serpent, aux dents acérées, plus long que le daub, et avec une immense queue qui fouette véritablement. Tout le monde capture les daubs, les traite au formol et les empaille. Eux aussi ont des dents, mais moins acérées que celles du varan. Enfin, ils sont patauds. Le varan, lui, court très vite.

Un jour, un copain se baladait, un daub dans les mains. Un officier l'aborde, il cache l'animal dans son dos. Mais pendant qu'il répond, la bête lui prend un doigt dans sa gueule, serrant bien fort. L'autre se contorsionnait de douleur. Ça s'appelle *marcher au doigt et à l'oeil*.

Nous en retrouvons un, de daub, pris dans les lacets. Tout passe, tout lasse.

Vendredi 4 avril 1958

En France, ils attaquent les vacances de Pâques. Reçu du courrier de deux copains du Commissariat de l'Air de Toulouse. À 17 mois d'armée, ils ont été mutés en Algérie et, en plus, dans l'armée de Terre. Actuellement, il faut aligner beaucoup de *viande*, on manque d'hommes. À Toulouse, parmi les appelés, il y avait même un borgne.

Donc, Farinelli, de Port-la-Nouvelle, est dans des bureaux, mais Escarpil Inchauspé, un Basque, se retrouve sur un piton perdu, sans eau ni électricité, ravitaillé par des largages d'avion. Cette maudite guerre d'Algérie (30 000 morts militaires), aura fait subir bien des épreuves aux appelés qui n'avaient rien demandé et à qui on imposait tout. Les seuls qui en tiraient gloire et argent étaient les militaires de carrière. Moi, parmi tous les couillons, dans mes cailloux, Gonfleur d'hélices comme on nous appelle, je suis au Club Med et je ne me plains pas.

Le vent souffle, pas de chaleur. La nuit, toujours froid. Je viens d'effectuer, seul, la paye des soldats : 340 000 francs de 1958, et en monnaie algérienne. J'ai à la fin 30 francs de trop.

Nous écoutons Radio Maroc. Officiellement, le Maroc Espagnol est marocain depuis novembre 1957 et s'appelle la Province Marocaine de Tarfaya. On lance l'idée de la création d'un port pour exploiter le minerai de fer de Djebilet. Mais l'avenir de ce gisement de fer est très problématique. Il n'y a là-bas que quelques Arabes et un petit détachement du Génie. Comme dit le *Canard Enchaîné* : *Djebilet c'est du fer à pas savoir qu'en foutre, alors qu'un jeune homme timide, c'est du foutre à pas savoir qu'en faire.* (Oh !).

Au PCA (Poste de commandement Air), trônent de grandes cartes d'état-major parsemées de petits carrés de papiers épinglés. Dans le Sud Marocain, on note : *peu sûr, à éviter*. Plus loin, cerclé de rouge : Moulaud 200.

En janvier-février, il y avait eu une grande opération, contre les bandes qui écument le Rio de Oro et la frontière marocaine avec des T-6, les BILA, les Noirs de la CSPAD, la Légion, des bombardiers de Fort-Trinquet, des Espagnols d'El-Aïoun et de Smara. Beaucoup de Réguibats s'étaient définitivement ralliés à la France (opération *Écouvillon*).



▲ Les cadres de la 25^{ème} CSPAD (Compagnie saharienne portée africaine du Drâa) et un équipage de l'Aviation Maritime

▼ Tindouf en 1957, le bordj Laridon à droite et le bordj Ressot à gauche



Dimanche 6 avril 1958

Pâques. Jour un peu monotone. Bon repas à midi, des asperges.

Ça chauffe déjà. Sieste jusqu'à 5 heures du soir. À 18 heures 30, le copain du BPM me téléphone :
— *Nous avons un télégramme pour vous depuis ce matin.*

On descend en jeep avec trois copains. Au retour, nous ne pouvons plus démarrer, même à la manivelle, le moteur est coincé. Nous attendons le remorquage pendant une heure. C'est l'occasion pour quatre autres de descendre avec le mécano, le tout dans une atmosphère de bonne rigolade. L'inaction nous pèse tellement que n'importe quel évènement futile et mineur est toujours exploité au maximum.

Les mouches sont vraiment difficiles à supporter dans la grande chambrée à la porte sans cesse ouverte. Au bureau, où tout reste fermé, pas une seule mouche.

Le lieutenant Salièges, qui commande le DTO, part. Un capitaine va le remplacer, il veut tout bouleverser :

— *J'ai l'intention de faire une Base nouvelle.*

Ce qui nous inquiète passablement sur le devenir de notre *dolce vita*. Nous espérons qu'un bon coup de soleil et une bonne *tourista* calmeront ses ardeurs.

Hier, un T-6 a frôlé l'accident : une culasse de son moteur en étoile s'est fendue. Tout l'appareil vibrait fortement en vol. Il s'est posé à temps.

Lundi 7 avril 1958

Lundi de Pâques. Pour rompre la monotonie de la journée, la Base est sortie en vadrouille dans sa presque totalité, à 14 heures. But : atteindre un lac situé à 30 km. Le rêve nous reprend, la recherche de l'*Eldorado*, pour nous, un lac. Alors que nos chefs savent que ce ne peut être que la sebkra qui contient plus de sel que d'eau !

La colonne des *Christophe Colomb* se compose d'un GMC, un camion Unic, un Citroën P 45, deux jeeps et un Dodge. Le guide est un Arabe. À la fin, il sera aussi perdu que nous. Les officiers, leurs cartes et leurs boussoles ne valent pas mieux.

Nous arrivons à 35 km mais, sans le secours d'un avion, nous ne trouvons ni lac ni sebkra, seulement du sable où nous nous enlisons à répétition.

Poursuite d'un énorme varan (1,50 m). Le sable ocre voltige sous ses puissants coups de queue, il fait face, impressionnant, avec sa gueule menaçante bardée de dents aiguës.

Retour sans gloire, debout dans les camions, les chapeaux et lunettes noires ne nous protégeront pas du bon coup de soleil que nous ramèneront comme seul souvenir.

Il paraît qu'un autre lac, long de plusieurs kilomètres, existe à 55 km plus au sud, eau salée et rives fangeuses. Effectivement, les cartes montrent des sebkra et des daïets (dépressions humides) aux contours incertains et variables selon que des pluies sont tombées ou que la sécheresse sévit. Autant chercher un mirage.

Tout ça ne sont que fantasmes et fixations dont le thème est l'eau. Une étendue d'eau. On rêve aussi de frais ombrages, d'herbe grasse, sans oublier les absentes et éternelles nanas.

Vendredi 11 avril 1958

Depuis hier, une forte colonne de la Légion Étrangère campe près de la Base. De passage, ils ont une centaine de camions

Ce soir, vent de sable qui s'infiltré partout. Le ciel est jaune.



▲ *Le camion Unic, Richard à gauche*

▼ *Les deux châteaux d'eau*



Le capitaine, nouvellement arrivé, est jobard. Il se ballade avec de gros souliers cloutés et des leggings (guêtres). Le soleil le mettra à la raison.

Il est 16 heures, le bar est ouvert, je vais aller boire mon Perrier-citron. Il fait chaud, mais je n'ai jamais bu, comme certains, des litres d'eau. Il est vrai que je ne me dépense pas trop. Bientôt, on nous distribuera au réfectoire des comprimés de sel afin d'éviter la déshydratation.

Dans les brocs de vin en fer blanc surnagent toujours des dizaines de mouches qui se versent dans les quarts d'aluminium quand on prend du vin. Les délicats les ôtent une à une, de la pointe du couteau. La majorité, nous buvons le tout, ça va plus vite, il y a ainsi à boire et à manger.

Lundi 14 avril 1958

Ce matin, je porte au bordj Ressot un papier officiel. Tout est en ruines après les pluies. On reconstruit. Des BILA, torse nu, déchargent un semi-remorque de sacs de 50 kg de ciment, tels des bagnards. Au pied d'une tour en terre crénelée, on place des poutres de plancher, mais en bois de palmier, peu solide parce que fibreux. Dans un coin, je vois une plaque de marbre, cassée en quatre morceaux, portant le nom du capitaine Cauneille qui est de mon village des Pyrénées-Orientales, on y lit :

Nouvel accès, ouvert le 1^{er} avril 1945

Autorités présentes : Général de Division De Desre, commandant des TM (Territoires Marocains). Colonel Deshorties, commandant la SAC (Sud-Algériens Confins). Colonel Guizol, commandant le Territoire de Tiznit. Capitaine Cauneille, commandant la circonscription de Tindouf

Exécutants : Colonel Faivre

Puis :

Commandant Verrier, chef du Génie. Capitaine Pinsard. Civil Kastner

Je pense qu'il s'agit d'un tracé nouveau de la côte du Merkala.

Depuis deux jours, vent, au début vent de sable, puis froid glacial. Nous nous sommes rhabillés en tenue d'hiver. Je dors avec deux couvertures et la capote par dessus, mais peut-être est-ce la fièvre due au rappel TABDT ?

Le vent est particulièrement embêtant la nuit, ça chahute dur sur les tôles des baraques à côté.

Le nouveau capitaine est un fou dangereux, il veut tout bouleverser. Avec du recul, c'est le capitaine Pilli, le capitaine italien fou incarné par Coluche dans le film *Le fou de guerre*. Celui-là, c'est plutôt *Le foudre de guerre*.

Nous attendons que *Callaghan* rentre de permission pour le remettre en place !

Vendredi 18 avril 1958

Depuis hier, horaires d'été : 7 h à 11 h 45 et 16 h à 18 h 30. Il faut se lever à 6 h 30. Ce n'est pas rose, la dure condition de l'homme de troupe !

La chaleur a repris, les tenues d'été et les chapeaux de brousse, aussi. La suprême élégance, c'est de porter des chemises beiges sans manches, formées uniquement d'un devant et d'un dos réunis par des brides sur le côté. On voit une bande de peau de 10 cm, comme les robes hyper sexy des modèles féminins. C'est très frais.

Le général commandant l'Air en Algérie (Challe ?) est arrivé aujourd'hui, par avion spécial VIP (Very Important Personality) avec couchette et coin cuisine. Il a été au poste d'Oum-El-Achar, en Junkers, et a visité la Base, promettant beaucoup de choses.

Le *Capitaine Pilli* s'est démené comme un diable. Il a fait servir le soir une bouteille de muscat à chaque table. *À chaque occasion marquante, je veux du mousseux pour la troupe.* À son limo-



Lesage et Lelièvre sur un moteur de Ju 52

geage, que nous espérons proche, il y en aura ? Pour cet été, il a promis ventilateurs, frigos et humidificateurs.

Il s'est calmé. Au début, on croyait qu'il allait nous mijoter une base disciplinaire, habitués qu'on était à la liberté du Club Med (pour celui qui le lira).

À la radio, nous apprenons qu'en France et au Maroc il n'y a pas de gouvernement. On s'en tamponne le chèche.

La forte colonne de Légionnaires qui campait à côté venait de Mauritanie et allait à Colomb-Béchar. Au village, se trouve actuellement un autre groupe de la Légion, l'escorte d'un convoi routier qui vient de Colomb-Béchar tous les 15 jours. Ils ont une autruche et un guépard. Ils venaient hier à la Base se renseigner pour expédier le guépard par avion sur Alger. C'est impossible, trop dangereux. Eux, ils le promènent en laisse. Il court avec des pointes de 105 km/h. Quant aux autruches, on vend leurs oeufs au village, 1 000 francs (de 1958). Ça se mange.

Demain, vient la troupe théâtrale de Colomb-Béchar.

Samedi 19 avril 1958

Théâtre dans le hangar du garage. Variétés, imitateurs, illusionnistes, musiciens et effets de lumières jusqu'à une heure du matin. Voir un violon et une contre-basse à cordes était très incongru en ces lieux. La chatte *Mécanique* (c'est son nom parce que la nuit, elle dort sur un capot moteur de jeeps encore chaud) n'en est pas revenue.

Dimanche 20 avril 1958

Seconde séance pour ceux du village, seulement pour les gradés et pour les notables, avec leurs bobonnes. Parce que, inviter la troupe de l'armée de Terre, il ne faudrait quand même pas exagérer ! La meute des soldats de l'Aviation est donc revenue ! L'orchestre a joué pour nous jusqu'à deux heures du matin, paso-dobles compris *Ma-ri-a-de-Bar-ce-lo-o-o-ne*.

Ce matin, pour se lever, il y avait de la *pègue*.

On me dit que, quand on revient de permission de France, on prend le bateau à Marseille. Mais il y a un piège à éviter : il faut arriver à Alger car là, l'avion nous transporte directement à Tindouf. Si on touche Oran, on est condamnés à aller en train à Colomb-Béchar. Je verrai bientôt que ce n'est pas si simple.

Lundi 21 avril 1958

Vent de sable, ce soir. On ne peut pas dire qu'il fait chaud.

Lundi 28 avril 1958

Ces temps-ci, j'étais seul vagemestre, Faure étant chez lui à Colomb-Béchar, en perm. Depuis qu'il est revenu, je suis détaché au bureau du lieutenant Salièges comme dactylo (on a les dactylos qu'on peut, ici !). Le *Capitaine Pilli*, qui voulait tout casser, est à l'hôpital de Casablanca pour deux mois. Il se fait opérer des varices (*La peste des varices et des avaricieux*, disait Molière). Il n'est pas près de revenir (pas Molière, le capitaine !). On pense que, quand il sera de retour, en juillet ou août, le coup de bambou des grosses chaleurs lui aura ôté toute agressivité. Mais il ne reviendra d'ailleurs plus. *Et rosse il a vécu ce que vivent les rosses, l'espace d'un matin*.

Donc, Salièges reste deux mois de plus. Il distribuait des galons de caporal, caporal-chef et sergent, avant-hier, aux gars alignés dans la cour du Vieux Bordj. Au bout du rang, la chienne *Mousse*, pensant peut-être que c'était du manger, attendait, sagement assise sur son train arrière. Il passe les gars un à un puis tombe en arrêt devant la chienne qui arbore une mimique expressive. Il rigole, en disant :



▲ *Match de volley-ball sur le parking avions*

▼ *Le caïd El Hadj*



— *Pour toi, Mousse, il n'y a plus de galons !*

Par le plus grand des hasards elle portait, accrochés à son collier, des galons de caporal que je lui avais mis le matin.

D'être au bureau de Salièges ne me réjouit pas, j'aurai davantage de travail, moins d'occasions de me balader, je serai obligé de respecter les horaires. La seule promenade qu'il me soit permise, c'est quand je distribue aux différents services le courrier arrivée. Curieux, je fais alors une halte aux nouveaux WC, pas encore en service, je m'y enferme pour lire tous les rapports diffusion restreinte, secret et secret confidentiel. Il n'y a pas de quoi fouetter un chat, c'est par exemple : *Oued Drâa, aperçu un camion et deux chameaux.*

Callaghan, le commandant, vient de me porter une lettre. Il joue au caïd : épaules larges, pantalons étroits, ceinture sous le nombril, calot en arrière. Il parle en argot, ou cru : *Déconner, merde, emmerder, fais gaffe, boucle la lourde.* Il n'est pas embêtant.

Ce matin, est arrivé le préfet de la Saoura, le département dont Colomb-Béchar est le chef-lieu, il est en visite au village.

Vendredi 2 mai 1958

Hier soir, nous sommes allés avec quatre copains, porter un télégramme au BPM (Bureau de Poste Militaire), au bordj Ressot. C'était après le repas, un vol de sauterelles obscurcissait le ciel. Impressionnant. Sur la Base, certains, armés d'une raquette de ping-pong, tapaient dedans à l'aveuglette.

Ces temps-ci, il fait chaud. À l'heure de la sieste, ça chauffe, dehors on ne voit personne traîner. *Callaghan* interdit de rester au soleil torse nu, sous peine de prison.

J'ai acheté 500 grammes de beurre (250 francs 1958) aux économats de l'armée de Terre par l'intermédiaire de leur vagemestre. Je le mets au frigo de la Météo (le beurre, pas le vagemestre), chez mon ami Graves, de Gaillac. Il s'est acheté un agrandisseur et occupe ses loisirs à la photo. Au sujet du beurre, il arrive par avion en mottes (un avion en rase-mottes) de 10 à 20 kg. Quelques mois plus tard, en plein après-midi de vraie fournaise, on allait au village chercher le courrier, l'avion de Marrakech venant d'arriver (les sacs de lettres, déchargés en priorité, sont aussitôt amenés au tri du BPM et les vagemestres viennent vite chercher leurs courriers respectifs). Nous passions en jeep sur la route du village quand nous avons vu le GMC des subsistances en panne, arrêté. Le petit sergent-major, affolé, demandait de prévenir la dépanneuse de toute urgence : il transportait dans son camion découvert une superbe motte de beurre qui fondait à vue d'œil au soleil d'enfer de l'été. Déjà, elle n'était plus qu'une masse molle et informe, comme dans la chanson : *Ainsi fond, fond, fond...* C'était l'époque où il y avait encore plus de beur dans les escargots que dans les HLM. Depuis, ça a changé.

Santenach est revenu. Depuis deux mois, il était en permission à Argelès (Pyrénées-Orientales). Il a frôlé une punition pour retard. Il s'en balance. Il est sergent et se promène avec ses splendides *bigatanas*, sandales catalanes à semelles de corde et grands lacets de toile croisés sur la cheville. Il a vissé une belle casquette allemande vert-de-gris, ornée du blason *sang et or*, selon les Catalans, ou *sang et pus*, selon Hemingway.

Lundi 5 mai 1958

Chaleur forte depuis quelques jours. Temps très lourd. Un peu de pluie, rare et chaude. Fréquents vols de sauterelles.

LIEU
DE
VOTE

ANNEXE DE TINDOUF

A

Nom : M I L L E

Prénoms : Claude

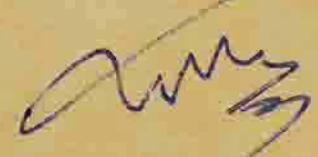
Adresse : TINDOUF

Profession : Militaire

Date de naissance : 31 Octobre 1934

Lieu de naissance : CAUDIES (Pyrénées O)

Numéro de l'inscription sur la liste électorale : 557

<p>Le 20/9/1950</p> <p>LE MAIRE :</p> 	<p>Signature de l'Électeur :</p> 
---	---

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES. — L'Électeur ne sera admis à voter qu'après être passé par l'isoloir, ou il doit placer son bulletin dans l'enveloppe réglementaire qui lui sera remise à son entrée dans la salle de vote.

DISPOSITIONS PÉNALES. (Code électoral - Livre I^{er}, titre I^{er}, chapitre VII.)

Art. 109. — Quiconque aura voté soit en vertu d'une inscription obtenue dans les deux premiers cas prévus par l'article 101 (a), soit en prenant faussement les nom et qualité d'un électeur inscrit, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 48.000 francs à 480.000 francs.

Art 110. — Sera puni de la même peine tout citoyen qui aura profité d'une inscription multiple pour voter plus d'une fois.

(a) Personne qui se sera fait inscrire sur la liste électorale sous de faux noms ou de fausses qualités, ou aura dissimulé une incapacité prévue par la loi, ou aura réclamé et obtenu une inscription sur deux ou plusieurs listes.

R

Mardi 6 mai 1958

Hier, cinéma. J'y vais car, de toute façon, si on reste dans la chambre et qu'on laisse allumé, on est dévoré par les mouches. Si on éteint et on s'endort, on est réveillé à 11 heures par ceux qui rentrent du cinéma. Mais franchement, c'est souvent débile et le choix des programmes est peu éclectique : le dernier documentaire traitait de l'alimentation des bébés. Graphiques, exposé sur les pesées du nourrisson, les horaires des tétées, le sevrage, etc. Tu parles d'un intérêt majeur pour des jeunes de 20 ans, eux aussi en plein sevrage ! Les tétés oui, pas les tétées. Quant aux actualités, les films sont vieux, on voit en décembre l'arrivée du Tour de France.

Le *Dakota* a décollé à 7 heures vers Alger mais, après 50 km de vol, un moteur s'est arrêté, cylindre éclaté, fendu sur sa longueur. Ils sont revenus en vitesse, avec un seul moteur car celui-ci chauffe rapidement. L'avion s'est posé en trombe, en évitant des tas de sable et en dehors de la piste.

Pendant la sieste, un télégramme arrive au BPM pour un gars de l'Aviation parti ou allant partir. Le BPM téléphone le texte au standard de la Base, situé à côté de la météo. Le standardiste me réveille. Je téléphone à la Gonio qui contacte le Junkers au décollage. Négatif, le gars était au sol. Ces histoires de télégrammes sont un prétexte pour se promener. Tous les chauffeurs et les mécanos habitent dans mon *tonneau*. Ils détiennent les clés de contact et les robinets de batterie, on peut ainsi emprunter un véhicule sans autorisation officielle.

Nous sommes allés à cinq, pour le télégramme, avec Azoulay, un caporal-chef très sympa. On l'appelle *Le Gitan*, il est très broqué. Nous avons été jusqu'à un village abandonné, à 2 km, voir un puits et son bassin de 2 mètres sur 1 mètre.

Sur les deux camions citerne Unic *Lautaret*, l'un va pour l'eau potable au puits artésien que je connais, à 30 km, l'autre va au village pour pomper l'eau qui sert à damer la terre revêtant les pistes d'atterrissage. On l'arrose puis on la tasse avec deux rouleaux sauteurs. C'est un Pied-Noir civil d'Oran, le père Torrès, qui dirige les équipes de travailleurs arabes. On le considère vieux, car il a plus de 50 ans.

Notre visite avec Azoulay, responsable au garage, et qui se fout de tout, nous a permis de trouver une bonne combine : ce sera d'aller remplir la citerne d'eau non potable au puits du village abandonné plutôt qu'au village, afin de profiter d'une baignade dans le bassin. Le principal est que la citerne soit pleine, peu importe le puits.

Jeudi 8 mai 1958

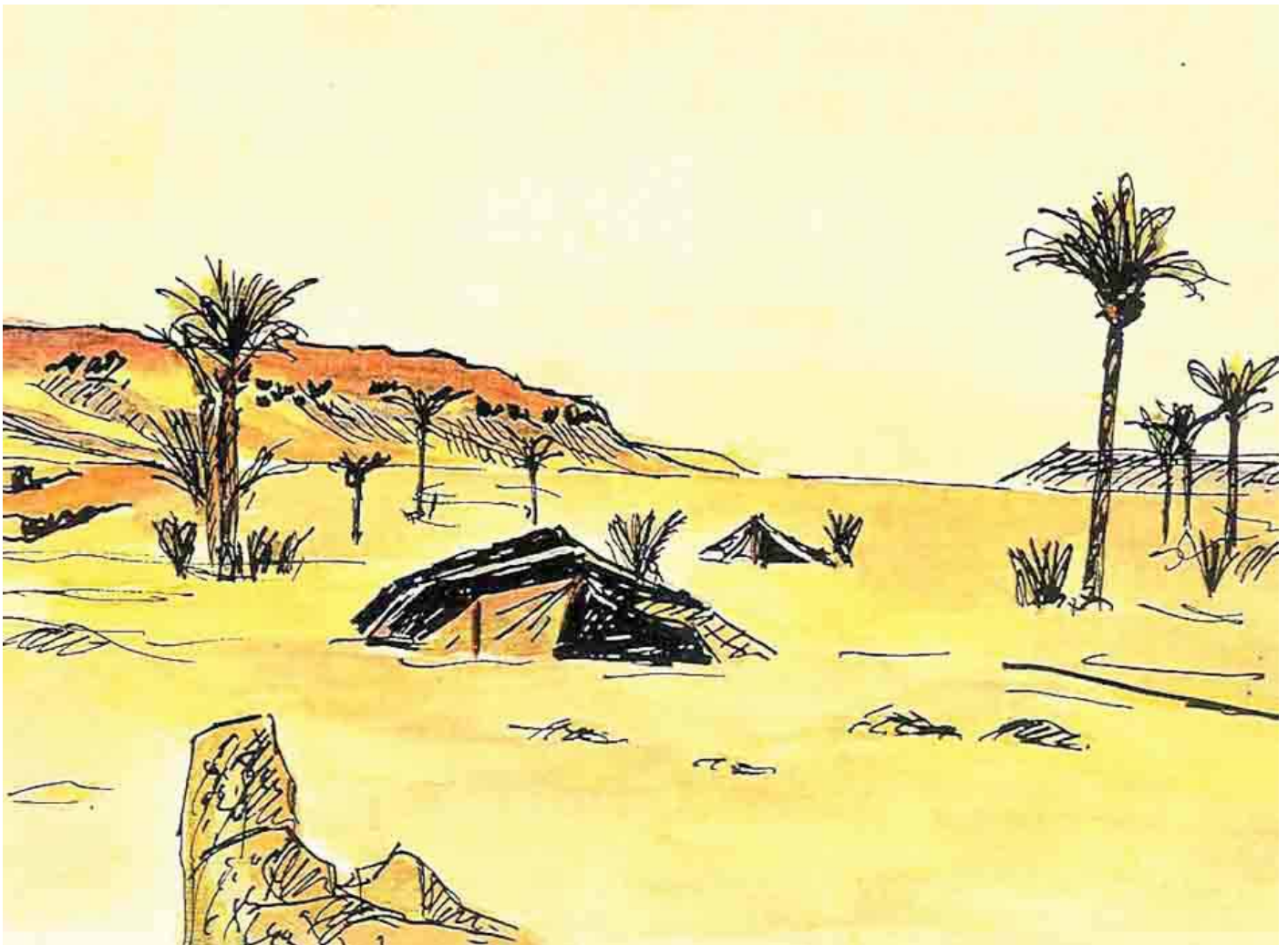
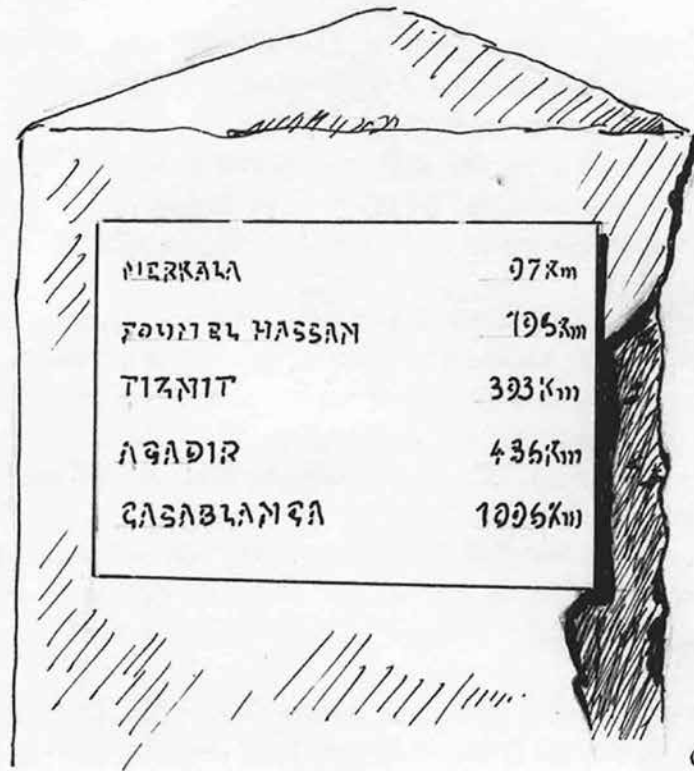
Après le repas du soir, je vais avec un autre aider deux mécanos à changer la roue d'un Junkers ayant crevé à l'atterrissage. Gros travail, à l'aide de deux crics rudimentaires et très hauts, qui soulevaient l'avion sous les ailes, il a fallu, à la pioche, dégager la roue enfoncée dans la terre. Roue grande et lourde. Le tout à la lueur des phares d'un Dodge 4x4. Terminé à 21 h 30, l'avion a été aussitôt remorqué au parking, derrière les barbelés. Un kilomètre à côté, l'équipage du *Dakota* réparait son moteur éclaté. Il paraît que, par économie, on ne démonte les moteurs pour les réviser que bien après les délais imposés par le constructeur. En tout cas, le métier de mécanicien n'est pas de tout repos, je les verrai souvent travailler toute la nuit.

Les chemises (pas celles des moteurs) sont sèches après 10 minutes au soleil. En été, je m'apercevrai aussi qu'il est impossible de nettoyer les verres des lunettes en soufflant dessus pour faire de la buée. L'encre des stylos sèche avant d'écrire.

Samedi 10 mai 1958

Température : 39°2. Vent brûlant, est-ce le sirocco ou le chergui ? Je crois que ce vent du Maroc s'arrête à l'oued Drâa.

Borne indicatrice à l'entrée de la piste
d'Agadir.



Dessins de Claude Millé

Dimanche 11 mai 1958

27°8 seulement.

Mercredi 14 mai 1958

Le 13 mai, à Alger, les bras en forme de ventilateur, comme disait Desproges, De Gaulle lance son *Je vous ai compris*. Et pas *Je vous ai eus, compris ?* C'était hier (en réalité, je l'ai su bien longtemps après en lisant *L'Histoire de France* en 16 volumes de Michelet, Mallet Isaac et Alain Decaux, pas celui des abribus, l'historien, le *Grand Charles* n'était pas à Alger le 13 mai, les vols vers l'Algérie étaient complets et il n'avait pas touché le trimestre de sa retraite de général qu'on ne virait sur son CCP que le 30 du mois. Enfin, Yvonne était en plein dans ses confitures de reines-claude. *Il faut toujours tourner trois fois son stylo dans sa bouche avant d'écrire des conneries*, comme disait Boileau dans son roman cochon *Lard poétique*).

Mais on l'a su le lendemain. Ce soir, nous écoutons Radio Alger et Radio Rabat. Vagues informations. Ça à l'air de se tasser. C'est tassé, c'est assez. À Tindouf, ce n'est pas la Révolution. Nous pensons, basement matérialistes, que du moment que l'on peut manger et que le courrier n'est pas trop retardé.

Nous attendons la suite.

Dans les semaines qui ont suivi, le seul fait notable sera la réception de 500 portraits du *Grand Charles*, imprimés en noir et blanc. Ils resteront dans le bureau de *Callaghan*. J'en serai le seul utilisateur : avec du papier, de la colle, des stylos et de la couleur, je truquerais les photos, montrant tour à tour De Gaulle en *gretchen* aux tresses blondes, en *uhlan* au casque à pointe (et *De Gaulle, en tant qu'uhlan !*), en Chef Cuisinier, en Louis XIV, en bicornes, en casque de moto, en chapeau melon, en cosaque.

Le secrétaire de *Callaghan*, l'ancien barman *Gaby*, lui montrera mes chefs-d'oeuvres, il me convoquera pour me féliciter, en amateur d'art qu'il est. Plus tard, son successeur, le commandant Tripoz, demandera aussi à voir la galerie des portraits.

C'était la chronique historique *Souvenirs du 13 mai 1958 dans le Bled Saharien*. J'y étais, mais j'ai rien vu !

Suite et triste fin du feuilleton : le *Capitaine Pilli, Foudre de guerre*. Retour inopiné de l'intéressé de Casablanca. Il s'est barré de l'hosto parce que le traitement était comme lui, pas sérieux. Pendant deux jours, il a tout cassé, pété le feu. C'était *La fièvre monte à El Paso*. Hier soir, le Commandement de l'Air en Algérie lui a signifié qu'il était inapte au Sud, pour raisons médicales. Ainsi, il s'en va en exil et on restera peinarde. *Snif!* (larme furtive).

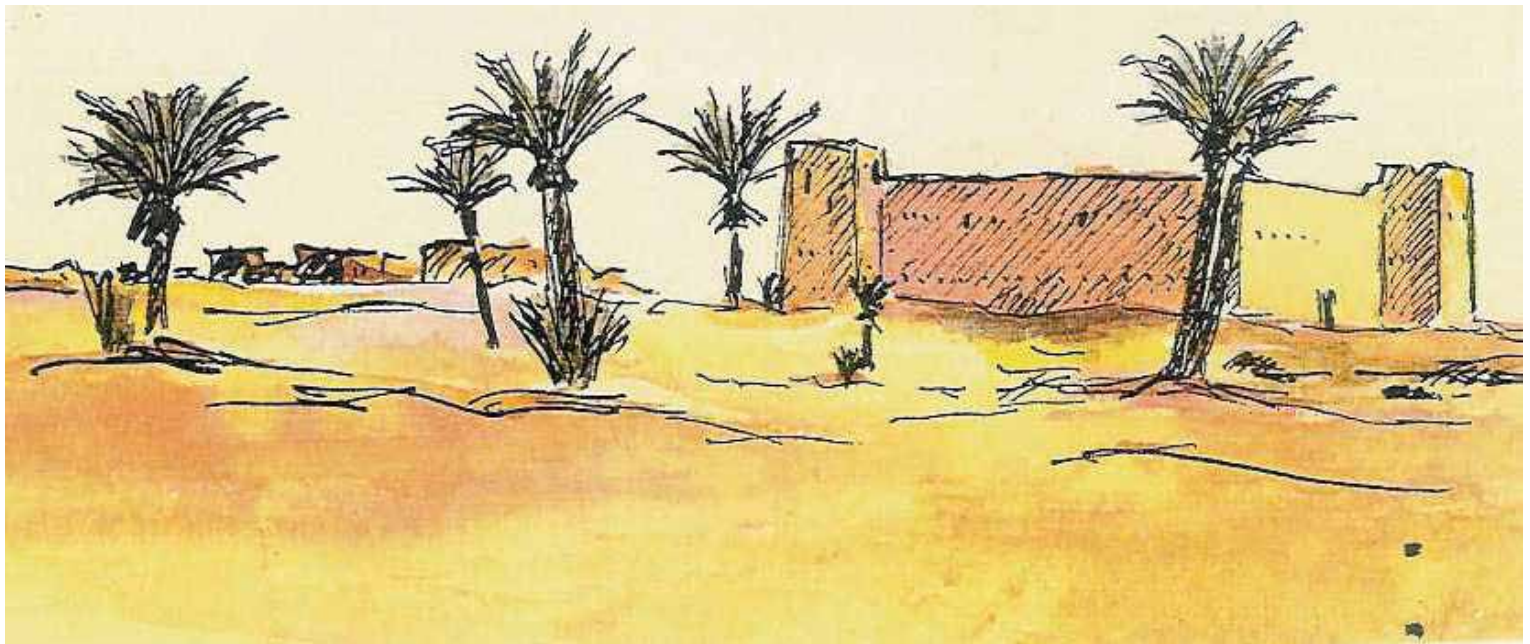
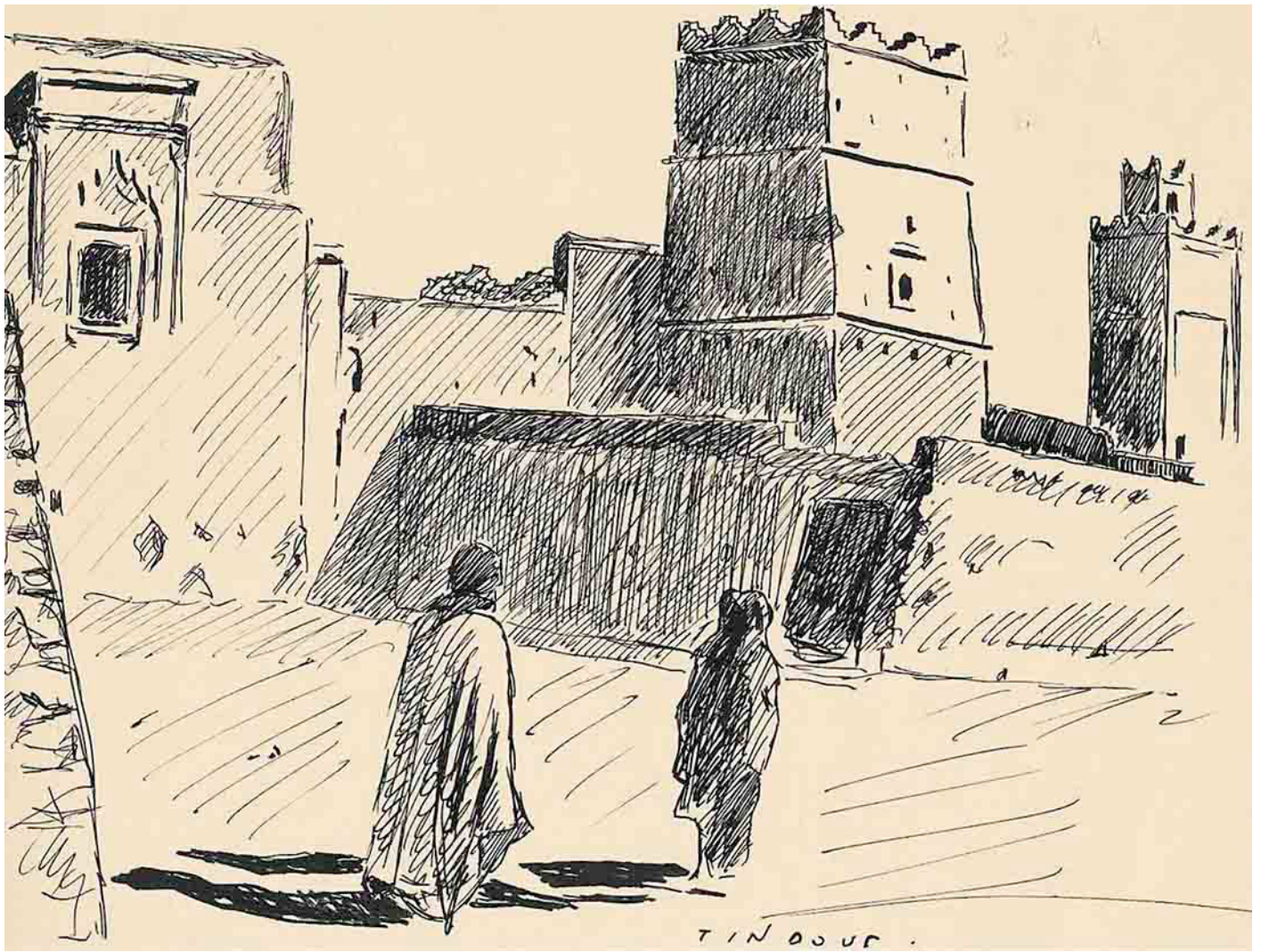
Je compte que dans deux mois et demi, au-delà de 18 mois de service légal, je serai payé par les PTT (moins l'indemnité de résidence, mais au plein salaire). Ce sera le *Pérou*, ça durera neuf mois.

Vendredi 16 mai 1958

Ça doit encore bouger. Aucun courrier ne part, on écoute distraitement la radio qui ne renseigne pas beaucoup. Hier, l'avion du courrier est arrivé mais, à la frontière marocaine, il a dû revenir, ordre d'Alger. Pendant la sieste, on l'a entendu qui redécollait pour Marrakech.

Il fait chaud, le moment le plus agréable est après souper : les sportifs jouent au volley, les autres prennent le frais devant leur chambrée en écoutant la radio. On se couche à 11 heures, quand les intérieurs sont moins chauds.

Le *Capitaine Pilli*, qui a eu une carrière fulgurante du lundi au jeudi, part ce soir ou lundi. Il est sombre. Dès que *Callaghan* est arrivé, ils ont eu des accrochages violents. Le commandant a gagné : entre un commandant navigant et un capitaine rampant, le choix a été rapide, à Alger.



Dessins de Claude Millé

Il pleut des messages radio de la 5^{ème} Région Aérienne : *Restez calmes, ne prenez aucune initiative, attendez des ordres.*

À la sieste, nous sommes mangés par les mouches. Sous la moustiquaire, on étouffe. Partout, des nuées de mouches. Au village, on ne voit pas les yeux des chameaux, tellement elles y sont agglutinées.

Les yeux des enfants arabes c'est un peu moins, mais tout juste. Les brocs de vin, aux cuisines, en sont remplis. Au début, on trie, mais ensuite on avale le tout (pauvres bêtes).

Un climatiseur est installé au réfectoire depuis peu. En réalité, c'est un humidificateur. Une caisse métallique, un bac d'eau. Une pompe la remonte et l'envoie vers un filtre de paille. Un ventilateur, placé côté intérieur, aspire l'air chaud du dehors à travers la paille mouillée et le rejette à l'intérieur. Ça rafraîchit de 15°. Ceux du début fonctionnaient mal, l'eau tombait sur le moteur électrique.

Je vais donner une lettre à un avion civil venant de Fort-Trinquet. Elle sera ce soir à Alger.

Jeudi 22 mai 1958

Tout a repris, les avions, le courrier, la chaleur. 27° à 7 heures du matin. On a mis des sacs aux fenêtres pour masquer la lumière et on *fly-toxe* contre les mouches.

Les événements politiques, que nous ignorons, ont peu d'importance. Mais nous avons un état d'esprit venant de la situation où nous nous trouvons : cette Guerre d'Algérie n'est pas populaire parmi nous, nous nous sentons lésés, peu considérés, à la limite traités partout comme des étrangers. Alors, ces grandes clameurs, ces élans de patriotisme nous paraissent bien outranciers et théâtraux. Ces *Marseillaises* sans cesse entonnées, tout ça, ce n'est pas nous, ce n'est pas pour nous, les appelés. Le 2^{ème} classe du Gers, de Clermont-Ferrand ou de Loos-les-Lille, en 1958, se sent bien loin des Oranais ou des Algérois et les gouvernements ne feront pas grand chose pour rapprocher les uns de autres. Les petits n'intéressent pas grand monde, sauf dans les votes ou quand on cherche des cons. À mon retour en métropole, en juin 1959, quand le *Sidi-Bel-Abbès* accostera à Marseille, on sera 2 000 à chanter, devant les autorités qui nous attendent pour nous offrir un sachet de mandarines : *Oui c'est fini, c'est bien fini, de faire les cons en Algérie.*

Samedi 24 mai 1958

La température est passée de 39° à 36° avec le vent qui s'est levé, on dort mieux. Je suis allé de nuit au puits artésien, avec le camion citerne toujours conduit par Richard. À l'aller, nous avons vu un impressionnant vol de sauterelles, le ciel en était noir et les rares arbres remplis. Leurs maigres feuilles dévorées, il n'en reste que des squelettes aux branches nues.

Au retour, dans la fraîcheur de la nuit, un feu de camp de nomades scintillait de temps en temps au loin. Calme grandiose du désert.

Je me montre depuis trois jours devant le commandant et les chefs avec une étoile de général à l'épaulette, ils ne m'ont encore rien dit.

Mardi 27 mai 1958

On déménage du *tonneau*. Tout est chamboulé. Nous sommes encore sept ou huit ici.

À la radio, passe Gloria Lasso, au *Disque des Auditeurs*. De *Josiane*, pour le maréchal des logis *Duchmol*, etc. Le gros Questroy, Chtimi, fait de l'esprit. Il est vautré, avec ses 115 kg de viande clapotante, sur le pauvre lit picot qui fait ce qu'il peut pour ne pas craquer. Les militaires qui dédicacent des disques, disent parfois : *Pour sa Lulu chérie, un GMC de baisers*. Le *Gros* soliloque : Costa (le chauffeur de la citerne qui vidange les puisards), quand il dédicace un disque à sa pépée, il dit : *Une citerne de baisers*. Et Questroy ajoute : *Une citerne de merde*.



La fête chez les Transmissions



Ce soir, on s'amuse avec la remorque à quatre roues utilisée pour décharger les avions. On s'assoit à l'avant pour la diriger avec une barre, mais il n'y a pas de freins. En poussant à deux, le *Gros* pilotant, on a été en courant jusqu'au parking avion. Ce sont des tôles perforées sur un sol un peu en pente, ça roule bien. On l'a lancé, en l'abandonnant à lui-même. Il a manqué se jeter sur la jeep du commandant qui arrivait en sens interdit. Pas d'accident ce jour-là, mais avec de la bonne volonté, certains arrivent à en avoir. En pleine hamada, deux camions GMC ont réussi l'exploit de s'accrocher, alors qu'il y avait des kilomètres de désert autour d'eux.

Un nouveau capitaine arrive, de Blida. Tous nos espoirs sont en lui. Il s'appelle Rolland. Il est de Marseille. Ce sera un chic type.

Samedi 31 mai 1958

L'avion du samedi, venant d'Alger, n'est pas arrivé. Il s'est écrasé, peu après son décollage, du côté d'Orléansville en faisant quinze morts. On attendait ce DC 3 F-BHKV d'Air France qui assurait la ligne Alger-Tindouf, avec le courrier, dans l'après-midi. Nous apprenons la nouvelle, d'abord par Paris-Inter, puis par un message officiel. À 19 heures, j'en ai pris connaissance aux Transmissions, un des premiers.

Des biffins en patrouille ont vu se détacher une partie d'aile ou d'aileron, ça a été la chute. On aurait récupéré du courrier. On a su ensuite qu'un colonel s'était embarqué *in extremis* (c'est le cas de le dire), en exigeant que l'on débarque un soldat. Celui-là a eu la vie sauve. Pourquoi lui et pas un autre ? Le hasard ? ou bien se trouvait-il, dans l'avion, le plus près de la sortie ? On a dit ensuite que le miraculé était aux obsèques de ses camarades. Est-ce vrai ?

Parmi les passagers, un pauvre gars de Tindouf, classe 56/1, revenait de permission. Après 20 heures et dimanche matin, les messages ont commencé à pleuvoir pour qu'on avise la famille, qu'on précise la religion du décédé, qu'on prépare une citation pour les obsèques du mardi, etc. Triste mort, à un retour de permission. Une fatalité : l'immatriculation de l'avion étaient la mêmes que celle du *Noratlas* crashé au Maroc le 29 novembre 1957 (les deux dernières lettres, après F-RA et F-BH). C'est possible, car le DC 3 était civil et le *Noratlas* militaire. Tindouf avait déjà eu un premier crash en 1956, un Ju 52 posé dans le désert, avec un mort, et un survivant devenu fou.

Depuis le 29 mai, ce sont des avions civils qui nous desservent. De splendides DC 3, sièges à dossier inclinable, frigo-bar et hôtesse distribuant bonbons et chewing-gums.

Jeudi, la blonde hôtesse se trouvait fort ennuyée pour aller de l'avion au Mess. Ses talons hauts s'accommodaient mal des cailloux du terrain. Il ne manquait plus qu'elle veuille aller aux WC. Il n'y a encore que les latrines en plein air, derrière des tôles et des bas murs de sable. Pas de lutte des classes, tous égaux, même si certains sont plus égaux que d'autres.

Dimanche 1^{er} juin 1958

J'ai déménagé. Je loge avec les gens des Transmissions dans une chambrée en dur, dans le Nouveau Bordj, face à mon ancien *tonneau*, mais ce n'est pas frais pour autant.

Nous avons des lits métalliques superposés. Pas de matelas *Simmons*, comme certains, mais des paillasses. Mon voisin du premier étage est Lucien Giquello, de Versailles, un transmetteur de LAS (lecture au son). Fines lunettes d'or, calme, il me parle en morse, quand ça lui prend : *Ta-tajTiti/TiTaTiTi/TiTaTiTifTi* (Millé). Ce sera un de mes meilleurs copains, avec Graves, Guitteny et Cros. Habitué aux lits de toile pendant sept mois, j'ai été courbatu après la première nuit.

On attend 60 nouveaux venant d'Oran-La Sénia. Soixante d'ici iront là-bas pour les remplacer. Ils ont de 12 à 18 mois de Sud.

Les PTT m'ont écrit au sujet de mon retour en activité après la quille. En fiches de voeux pour quitter Paris, j'ai une longue liste : les sept départements bordant la Méditerranée, plus les villes de Béziers, Martigues, Bayonne, Toulouse, Marseille et Perpignan. Un an après, je décrocherai Marseille.

Actuellement, question nourriture, c'est le creux de la vague, le ravitaillement vient d'Alger : patates et viande congelée. Fini radis, salade, fruits et légumes frais. Tout cela à cause du 13 mai, de De Gaulle, des Comités de Salut Public et tout le *tralala*. Pour résumer, de mauvaises langues pourront penser que j'étais anti-gaulliste parce que privé de radis et d'artichauts.

Mercredi 4 juin 1958

De Gaulle est venu en Algérie. Chez les biffins, au village, le jour est chômé, mais *Callaghan* trouve que nous nous ennuyons à ne rien faire, il a décrété que c'était un jour normal.

La veille, un avion spécial est venu d'Alger chercher le caïd Abdallah.

Un peloton de Méharistes revient d'une expédition de deux mois au Rio de Oro : une cinquantaine de Réguibats en chèche et tenue bleue, encadrés par trois gradés européens en képi, saharienne et saroual blanc. Très beau spectacle, avec les rahlas (selles) multicolores, les armes, les cartouchières et les harnachements de cuir rouge, les garnitures argentées. Derrière, viennent les chameaux de bât, chargés de bagages, et d'autres chameaux de remonte.

Beaucoup de spectateurs, la garde du caïd avec ses fusils Lebel, tous les chefs des compagnies sahariennes, foule arabe, galops de chameaux, cris, remue-ménage. Atmosphère du passé, souffle épique et souvenir des lectures qui me faisaient rêver dans mon adolescence, où mes pensées gambadaient sans cesse vers des horizons lointains. Mais l'horizon lointain, j'y suis plongé jusqu'au cou, maintenant.

Je reviens sur terre.

Les égouts et les WC modernes fonctionnent depuis deux jours. Blocs sanitaires magnifiques, peints de bleu, belle rangée de lavabos rutilants avec grand miroir. Quelque temps après, un soir de bringue, des plaisantins dévisseront les supports pour replacer les glaces à l'envers, la face contre le mur.

Cela mérite une réflexion, cet acte des glaces !

Vendredi 6 juin 1958

Forte chaleur, 40°.

Un Junkers espagnol s'est posé pendant la sieste, sans demander par radio l'autorisation d'atterrir. Il a amené le général gouverneur du Sahara Espagnol (Rio de Oro) avec quelques huiles espagnoles (pas d'huile d'arachide). Uniforme marron chamarré d'or, large bande jaune au pantalon, casquettes anachroniques ressemblant à des shakos de la Garde Républicaine, plumet blanc, canne à pommeau d'argent. Ils sont aussitôt descendus au village en autos noires. Tout le monde dormait, je suis allé seul discuter en espagnol avec le radio et le mécano. J'ai fait l'interprète entre eux et le chauffeur du camion citerne qui est allé automatiquement leur faire le plein. S'est-il inquiété de savoir qui allait payer ?

Les Espagnols venaient de El-Ayoun, leur capitale. Ils sont alimentés en fruits et légumes depuis les îles Canaries et mangent du chameau comme viande. L'avion, peint en brun foncé, était minable, sièges crasseux et, au milieu, fixé par des tiges filetées, un immense fauteuil de cuir pour le gouverneur. Armes oxydées, souliers cloutés pour l'équipage, réserve d'eau de survie dans des jarres et gargoulettes en terre. Ils me disaient :



Embarquement des Méharistes dans un Ju 52



Ju 52 de la Marine dans le décor à Dakar-Ouakam le 4 janvier 1959, défaillance des freins

— *Quand on va chercher des salades aux Canaries, on démonte le fauteuil du Gouverneur.*

Je les ai amenés au bar, pour leur payer une bière, ils n'avaient que des pesetas, puis on les a descendus au village où ils ont dormi.

Aujourd'hui, saint Claude.

Samedi 7 juin 1958

À 7 heures. le Junkers espagnol avait déjà décollé.

J'ai commandé un ventilateur.

Le sous-lieutenant Senlis, l'officier responsable de l'Escale, m'a montré la notation qu'il m'a attribuée : 18/20. *Très bon élément, doit pouvoir mener à bien tous les travaux qu'on lui confie. Élément sûr, très dévoué.* Dévoué, pas dévoyé.

Senlis est un appelé, il est très bien, discret, sympa, compréhensif. Comme l'aspirant médecin Carlot-Falconetti. Le troisième appelé, l'aspirant L., est un petit con, plein de suffisance et de hargne. Tous les officiers de carrière sont également chics et pas casse-pieds. Le rude climat bonifie, amollit les gens, on est tous dans la même galère.

Hier, le gouverneur du Sahara Espagnol venait participer à la réunion des riverains associés de la région. Un avion de Colomb-Béchar et trois de Fort-Trinquet avaient aussi transporté leurs huiles (pas d'huile d'olive, là).

Vendredi on a recommencé à bien manger : concombres, beef frites, salade et cerises. À Alger, les prix sont élevés. Cerises 230 franc le kilo, concombres 300 francs, pommes de terre 95 francs contre 28 francs à Marrakech, vin 106 francs le litre (prix 1958).

Dimanche 8 juin 1958

Le matin, on apprend que 64 gars arrivent d'Oran, pour remplacer ceux d'ici qui ont plus d'un an de Sud. Ces derniers n'ont que quelques heures pour se préparer. L'après-midi, deux *Noratlas* amènent les 64 nouveaux, ahuris de retrouver dans un tel bled ! Je fais la connaissance de Bonnet, d'Espira (Pyrénées-Orientales). Je lui présente Santenach, d'Argelès. Bonnet sera un très bon copain.

Depuis trois mois, nous avons une petite gazelle dans un enclos grillagé, près du château d'eau. Elle se promène avec ses deux maîtres, mais elle reste craintive et sauvage. Il faut surtout surveiller qu'il n'y ait pas de chien dans les alentours, ils la tueraient. *Mousse*, pourtant si mignonne, est féroce, à la chasse à la gazelle elle saute en marche de la jeep, attrape la bête par une patte arrière, et *crac*, elle lui casse le membre, d'un coup de tête rageur.

Les avions civils ne viennent plus, ils ne pouvaient charger que peu de fret.

J'ai discuté samedi avec un commerçant arabe qui me connaît et qui me serre la main quand il me rencontre : Merzoug Kihal Abderhamane, c'est sans doute le plus riche de Tindouf. Il allait en avion à Oran, acheter un Berliet 10 tonnes pour parcourir à son compte la piste Colomb Béchar-Tindouf. Dans trois mois, il compte sa dépense remboursée. Il possède déjà un Studebaker, une Buick et une camionnette.

Les plus grands jardins (les moins petits), fertiles et arrosés, lui appartiennent aussi. Il a eu les terrains grâce au capitaine Cauneille. Merzoug vend du bois qu'il va couper à 80 km. Il fait de l'import-export avec de tout, il combine au Maroc, à Colomb-Béchar, restant très réservé, dans ses affaires.

Il deviendra mon ami, je lui rendrai de grands services, bien souvent.



Picard, dit L'Homme



Sierra, Richard et Devaureix



Repas chez les Transmissions

Jeudi 12 juin 1958

Déjà 40° 5 (sous abri de la météo). Dans certaines chambres c'est 42°. Les nouveaux ayant une spécialité les appelant à travailler dehors, souffrent. Dans notre chambrée, où je suis le seul à n'être pas des Transmissions, pour rafraîchir, on arrose souvent le sol en ciment. C'est inefficace, il en résulte plutôt une chaleur lourde et moite. De plus, et je m'en apercevrai plus tard quand je déménagerai à l'Escale, mon paquetage militaire bleu, renfermant mes tenues d'hiver, est mouillé à chaque arrosage et pourrit sur place. Quand je voudrai l'enlever de dessous mon lit, il restera collé au ciment, pourri, moisi et percé, les vêtements abîmés.

Samedi 14 juin 1958

Ce matin, je casse mes lunettes pour la seconde fois : j'apporte du courrier à un Ju 52 qui va décoller. Les moteurs tournent, les roues sont bloquées par des cales métalliques. Je glisse le paquet de lettres par la porte quand l'équipage me demande :

— *Enlève-nous les cales.*

Je passe sous les ailes mais, au moment où je vais ôter une cale, ils accélèrent les moteurs. Le vent violent des hélices m'arrache les lunettes qui disparaissent sur la piste. Je me dégage de dessous les ailes et je les laisse se débrouiller avec leur problème. J'ai le mien et je vais chercher l'aide des copains qui ratissent le sol et retrouvent ma monture, sans les verres.

La morale de l'histoire est : *Qui veut voyager loin, ménage sa monture.*

Mardi 17 juin 1958

Après souper, je me trouvais avec des copains dans une pièce attenante au bureau du commandant. Il jouait aux cartes, avec le capitaine, le lieutenant et le sous-lieutenant. Il fallait entendre les hurlements et les coups de poing sur la table. Rolland gueulait :

— *Mon commandant vous êtes un fumier, vous gagnez.*

L'autre répondait :

— *Pas de pitié pour les caves et il sifflait.*

Ça reprenait :

— *Nom de Dieu, faites gaffe,*

puis :

— *Ah ! le salaud.*

C'était épique.

Callaghan, il écrit sur les lettres officielles, en marge : *Je m'en fous ou : Ça ne m'intéresse pas, qu'ils se démerdent !*

Hier, un avion spécial a apporté une machine à laver d'une tonne et quinze fontaines réfrigérantes. À table, grâce à la présence du barman à notre table, on a des glaçons.

Aujourd'hui, souffle un fort vent. Cette nuit, il faisait froid, c'était merveilleux.

Voici quelques jours, nous avions du merlan au menu. Les cuistots m'ont donné du rabiote. Avec Giquello, on reste les derniers à table. À deux, nous avons mangé quinze poissons, avec les doigts pour aller plus vite (on a mangé le poisson, pas les doigts).

Vendredi 20 juin 1958

J'attendais pour aller à Marrakech, mais les avions pour le Maroc sont à nouveau supprimés. Le commandant m'autorise à aller à Alger. J'ai un bon, signé par Paillolle, pour 50 mètres de nappe que je dois acheter pour le mess.



AU LION DE BELFORT

Téléphone 279-60
R. C. Alger 48.568
Producteur 6213

MAISON FONDÉE EN 1900
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 21.000.000 FR\$

19, Rue Jules-Ferry - ALGER
(PRES DU SQUARE)

PORCELAINES, CRISTAUX
FAIENCES

ARTICLES MÉNAGE ET SANITAIRES
FOURNITURES GÉNÉRALES

POUR
Cafés, Restaurants, Hôtels et
Administrations, Collectivités

Chaises, Tables, Goûrions, Percolateurs, Jeux divers

AGENT GÉNÉRAL POUR L'A. F. N. DES MACHINES À CAFÉ

" UNIC "

Entrepôt :
RAMPE CHASSELOUP-LAUBAT
Voûtes 23, 25, 26

Chèque Postal Alger 628-79

ALGER, le **11 JUIN** 19**68**

DL D.P.O. 47/540 MESS MIXTE

S.P. 87.965 A.F.N

Doit

Imp. de la Lyre - Alger

48 Chopes à anse

230

11.040

ARRÊTÉE LA PRÉSENTE FACTURE À LA SOMME DE FRANCS :
ONZE MILLE QUARANTE.-

LE FOURNISSEUR :

" EN VOTRE RÉGLEMENT "

Les traites n'étant que des facilités accordées aux clients ne font ni novation ni dérogation au lieu de paiement dans Alger. En cas de contestation le Tribunal de Commerce d'Alger sera seul compétent.

Le 11 juin 1958 à Alger

Départ à 13 heures dans un avion presque vide. Deux heures jusqu'à Colomb-Béchar, en vent arrière. Redécollage à 17 heures, arrivée à Maison-Blanche à 19 heures 30. Couché à la Base. Repas sans payer, au mess sous off. J'ai regardé jusqu'à 11 heures *Tartuffe* à la télévision (la première fois de ma vie, la TV).

Samedi 21 juin 1958

En jeep, au Centre d'Accueil, sous les arcades dominant le port. Près de la Gare. La mer est sale et une brume plane, les sirènes des bateaux retentissent. Chambres de six lits. Je suis seul. 120 francs la nuit. Que des sous-offs et des officiers, la plupart en civil. On me prend pour un sous-off, sauf un gros capitaine qui m'accepte en bougonnant.

Drapeaux tricolores partout, mais plus de manifestations. Je me mets en civil, avec des nails et une chemise blanche prêtée par Hamed, des cuisines de Tindouf. Je laisse mes lunettes avec la formule des verres chez un opticien qui va me réparer ça dans la journée. À la plage, à la Madrague, après Guyotville. Ah ! quel délice de se baigner.

Le soir, ciné : *Les bijoutiers du clair de lune*, avec Gabin et BB.

Dimanche 22 juin 1958

Les lunettes sont réparées depuis hier 19 heures. Je vais me passer un bonne petite semaine de plage. Je n'ai pas envie de prendre le DC 3 de demain car, après Colomb-Béchar, il fait l'omnibus en s'arrêtant à Abadla, Tabelbala et Tinfouchy.

Plage toute la journée. Les autobus ont un gros grillage à toutes les vitres, mais tout est calme. Nous sommes après la Bataille d'Alger entreprise en 1957 par Massu pour lutter contre le terrorisme.

Lundi 23 juin 1958

Il a plu toute la nuit. Temps couvert. Du centre d'accueil, j'aperçois le paquebot *El-Mansour*. À midi, au restaurant à côté de la rue d'Isly, j'ai vu Victor, un sergent de Tindouf originaire de Mazamet. Il me dit que là-bas il fait très chaud, ce qui ne m'incite pas à repartir.

Je visite la ville, mais je lui préfère Marrakech, plus colorée, plus africaine et à la température plus chaude. Alger n'est qu'une belle ville européenne.

Mardi 24 juin 1958

Je passe chez un tailleur militaire pour commander une chemise et un pantalon d'été pour Santenach, mission délicate.

Après-midi à la plage. Grosses vagues, temps agréable. Au retour, dans le bus, je retrouve Ricco, un copain pied-noir des PTT que j'ai connu à Paris, au Central Téléphonique Nord, fin 1955. Il habitait Perrégaux. La rébellion algérienne était encore absente de ce coin d'Oranie. Il m'avait dit alors :

— À Perrégaux, on restera toujours en paix, ça n'arrivera jamais jusqu'à chez nous.

Maintenant, il regrette son optimisme.

Le soir, sur la place du Gouvernement, près de la statue équestre de Bugeaud, des haut-parleurs diffusent musique et discours arabes. C'est charmant pour l'oreille.

Jeudi 26 juin 1958

Toute la journée à la mer, à Cap-Matifou. Ce nom me rappelle un roman de Jules Verne où deux héros s'appelaient *Pointe-Pescade* et *Cap-Matifou*.

Le soir, en ville, je rencontre un copain partant en permission. Pendant qu'on parlait au coin de la rue, nous voyons passer une femme arabe vue à Tindouf, puis on croise un sergent-chef du BILA. Difficile de rester incognito.

Service d'Accueil Militaire

Téléph. : 29-29 par Mogador et 468-51

Chambre de l'Hôtel Atlanta
à la disposition de M. le
Cal MILLE
au tarif homologué

PARTIE
destinée à vous-même
à lire attentivement

Présentez-vous à l'Hôtel, AU PLUS TARD UNE HEURE après votre passage au Service d'Accueil.

Si vous ne pouvez occuper cette chambre, signalez le immédiatement.

MODALITES D'OCCUPATION DES CHAMBRES

- 1° — La location des chambres se décompte de midi à midi.
- 2° — Toute chambre occupée au-delà de midi peut être considérée comme louée et facturée.
- 3° — Le montant de la location de cette chambre retenue ferme, même si elle n'était pas occupée, doit être réglé à l'Hôtelier, soit par le bénéficiaire, soit par l'autorité qui a fait retirer ce bulletin.

FABRIQUE DE KÉPIS ET CASQUETTES EN TOUS GENRES

MÉDAILLE DE BRONZE
L Y O N 1 8 2 7
MÉDAILLE D'ARGENT
O R A N 1 8 8 0
MÉDAILLE DE VERMEIL
A L G E R 1 8 8 1

CROIX & MÉDAILLES — ÉCHARPES POUR MAIRES & ADJOINTS
BRODERIES MILITAIRES & ADMINISTRATIVES

MAISON VIDAL

FONDÉE EN 1831

Fournisseur des Principales Administrations d'Algérie

8, RUE COLBERT

A L G E R

EXPÉDITIONS A L'INTÉRIEUR

Représentée par :

C.C.P. 21-80 ALGER

IMP. AUBER, 59, RUE AUBER - ALGER

R. C. ALGER 40.

À Alger, en juin 1958

Vendredi 27 juin 1958

Il faut penser à rentrer. Ce matin, au bureau de transit, on voulait m'emmener aussitôt au camp de transit d'Hussein-Dey pour le décollage du samedi à 5 h 30 du matin. C'était s'ennuyer tout vendredi pour rien. Je pars acheter les 50 mètres de nappe, plus 48 chopes de bière pour le Foyer. Je profite d'une jeep de l'armée pour me faire transporter, avec mes emplettes, jusqu'à l'aérodrome de Maison-Blanche où je laisse tout en dépôt et je reviens en ville dans la *Juvaquat* d'un commerçant arabe.

Je passe le dernier après-midi à la mer. Temps splendide, vagues, soleil. Dommage de repartir vers mes cailloux surchauffés. Stop en 4 cv jusqu'au camion qui m'amène à Hussein-Dey, camp de transit où je dois coucher. J'ai pas mal bourlingué aujourd'hui, je rentre tout bronzé. À Tindouf on ne bronze pas, on fuit le soleil et on reste habillé, tellement ça brûle.

A Hussein-Dey, en bordure de mer, on est prisonnier. On dort sur des toiles tendues sur des tubes, trois étages de lits jumelés, comme l'horrible camp Sainte-Marthe à Marseille. On y est réveillé à 6 heures, dans le grand hangar, par une tonitruante *Marseillaise*. Je m'en moque, je décolle bien avant !

Je rencontre le caporal-chef qui était avec moi dans l'*Inox* de Perregaux, ainsi qu'un sergent qui montait les nouvelles antennes, en janvier. Enfin, je retrouve Vermande, un copain de la caserne Pérignon de Toulouse qui a été avec JP Teyssié à Réghaïa.

À 21 heures, on me véhicule à Maison-Blanche. Le couvre-feu, de minuit à 6 heures du matin, m'empêcherait de prendre l'avion, puisqu'à 4 heures 30 aucun véhicule ne peut rouler.

Samedi 28 juin 1958

Décollage à 5 h 30, arrivée à 12 h 15. Voyage agréable. Vu la sebkra, 20 à 30 km d'eau salée, mais à sec et toute blanche.

Hier 46°, aujourd'hui 42°. J'ai bien fait de me la couler douce à Alger. Je regrette d'être rentré si tôt, personne ne m'attendait. À Colomb-Béchar, lors de l'escale de l'avion, je me suis fichu sur le commandant Blanquart, il m'a tendu un doigt :

— *Alors p'tit, ça a marché ?*

J'ai quinze lettres arrivées pendant mon absence, à lire.

Lundi 30 juin 1958

Depuis quelques jours, la température oscille entre 41° et 43°. L'air est brûlant. Malheur à celui qui reste trop au soleil, sans boire. Nous buvons environ 12 litres d'eau par jour, avec les pastilles de sel à prendre aux repas. Interdiction de se mettre au soleil torse nu, sous peine de prison. Personne ne s'y risque. Un technicien et quatre soldats sont arrivés pour installer 15 fontaines réfrigérantes et 21 climatiseurs. C'est chouette.

Le plus dur, finalement, c'est pour nous, à l'Escale : charger un avion qui a passé la journée au soleil, fermé. Il faut ouvrir les portes un quart d'heure avant, mais il y fait quand même une chaleur infernale. Les passagers, quand ils montent, ils suffoquent, le temps de s'installer, que les moteurs tournent, que l'avion aille en bout de piste, fasse le point fixe, décolle enfin. On ne retrouve la fraîcheur qu'à 15 000 pieds.

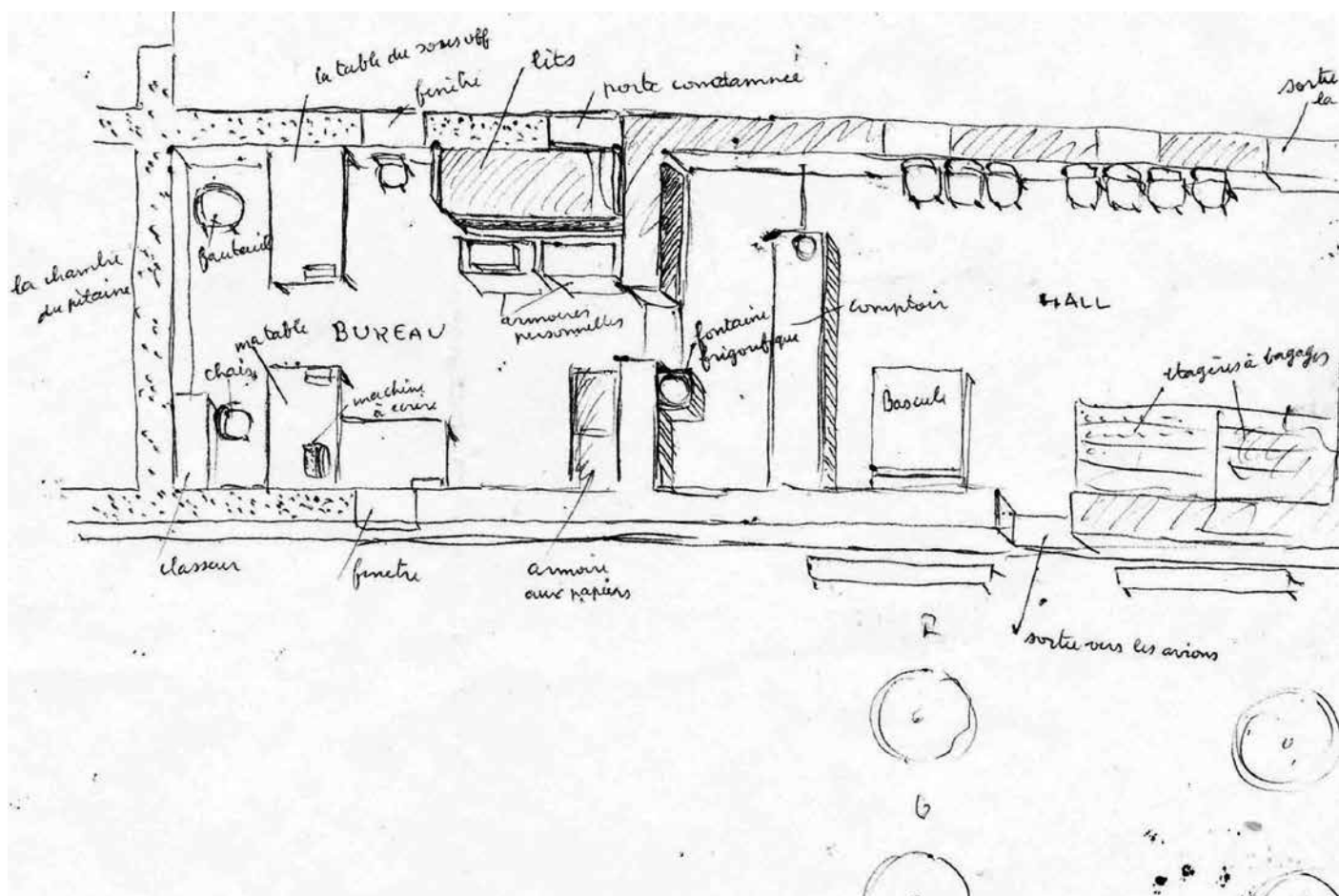
À midi, morue frite, pommes de terre au beurre, tomates, salade, petites poires.

Mon frère me demande comment on passe le dimanche à Tindouf. C'est simple, on se lève à 11 heures et à 13 heures on se recouche pour la sieste, jusqu'à 18 heures. Chacun ne recherche que le frais, l'ombre et le lit.



▲ Chez le caïd : garde du caïd, Mantallam, Senhourri, Claude Millé et Sidi

▼ Aménagement du hall et du bureau de l'Escale



Jeudi 3 juillet 1958

Cinéma presque tous les soirs, avec l'appareil des *Joyeux* (les BILA, Bataillons d'Infanterie Légère d'Afrique, on les appelle aussi *Joyeux*), ou avec le nouveau 16 mm de l'armée de l'Air. Pendant que les opérateurs changent de bobine, ils passent des disques, c'est super.

Vendredi 4 juillet 1958

On est torse nu au réfectoire et au bureau (quand j'y vais !), mais le port de la chemise au dehors est toujours obligatoire. Les véhicules à essence (il n'y a pas de diesels) sont souvent en panne à cause du vapor-lock. Quand j'effectue une levée de courrier sur l'unique boîte peinte en bleu, au soleil depuis le matin, je dois saisir le cadenas avec un chiffon. Température du jour : de 40° à 42°.

Je reste longtemps à table avec mon copain le barman. Nous connaissons bien le cuistot boucher qui m'apprend à refendre un beef sans se couper, en tenant la viande par la paume de la main. Il travaille dans le civil à l'hôtel *Meurice*, rue de Rivoli à Paris. Aujourd'hui, il nous a servi à chacun trois beefs énormes. La chaleur ne nous coupe pas l'appétit. Ce soir, pour l'omelette, idem ! À la sieste, je bois à ma gourde en dormant. Mon casque lourd est suspendu par l'anse-jugulaire à mon lit. Il est rempli d'eau. Ainsi, je me rafraîchis de temps en temps le visage.

Dimanche 6 juillet 1958

On a mangé de la gazelle. Une équipe d'ici, qui rénove la piste d'atterrissage de Tinfouchy, en a ramené neuf. Tinfouchy, disent-ils, est sinistre. Là-bas sont les SS (sections spéciales), 80 types du BILA purgeant des peines très graves. Beaucoup sont des meurtriers, à l'inverse des BILA d'ici qui sont des voleurs, des déserteurs ou des insoumis.

J'ai déjà 20 heures de vol (aucun rapport avec la ligne précédente). Je commence à penser à ma permission d'août. J'arriverai vraisemblablement à Istres par avion, via Alger.

Chacun boit énormément pour éviter la déshydratation. Certains, déshydratés, éjaculent en poudre, mais c'est une affirmation sans queue ni tête. Le matin, il fait bon jusqu'à 10 heures, puis ça démarre. À 16 heures, c'est la fournaise. Certains sortent les matelas pour coucher dehors, mais j'ai peur des scorpions et des tarentules.

Gus, un chien fou fou, adore, la nuit, faucher les naîls de ceux qui dorment à la belle étoile. Il les abandonne ensuite, une à une, dans des lieux insolites. Au lever, on voit des gars fouinant dans les coins à la recherche d'une ou deux naîls (elles se ressemblent toutes). Je me croyais à l'abri des méfaits de *Gus* parce que je couchais dedans et que, par précaution, comme la porte reste ouverte, j'avais placé mes naîls sur l'armoire, mais ce rigolo s'est emparé d'un livre que j'avais laissé à terre. Je l'ai trouvé déchiqueté, dans la cour (le livre, pas le chien).

À propos des chiens, en plus de *Gus*, il y a *Toto*, appartenant à la SP (Section de protection) et au sergent Quinta. *Boulganine*, qui sera tué par un sergent des BILA. *Miss*, au sergent O'Neil, elle sera tuée par un sergent de la SP. *Kiki*, aux sergents Santenach, Paillard et Lestrade. *Miquette*, qui est à Graves, Azamberti, Raymond Robert, Conti et Chilleme. *Micky*, qui est à *Jojo* Bador, Montambaux et Alvarez. *Windy*, le fils de *Micky*, qui est à Benitha et Bisotti. *Mousse*, est au sergent Staelen qui la ramènera en France. Le chien *Gus* sera lui aussi ramené en France, par Gazeau.

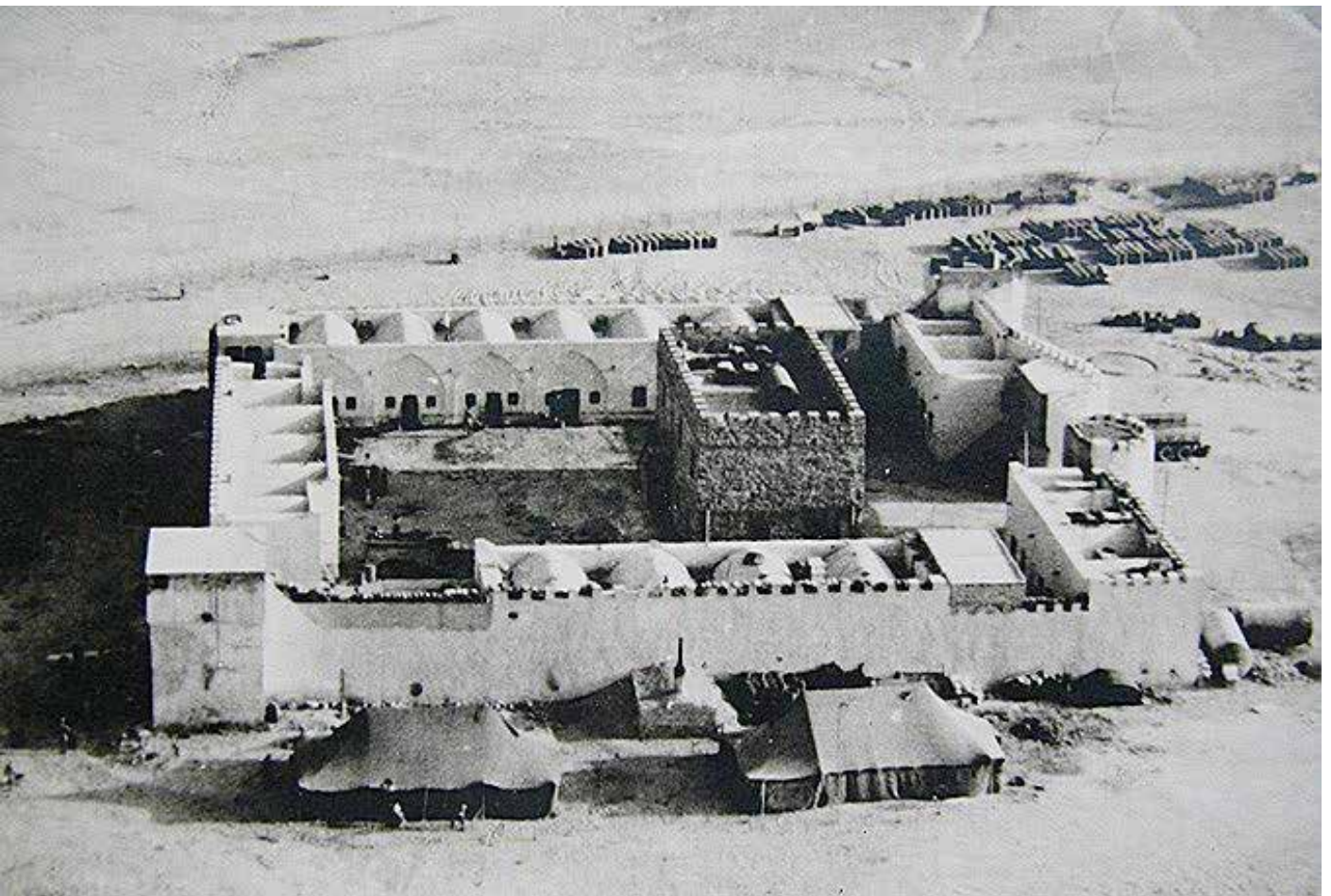
La chatte *Mécanique* est l'unique représentante de la gent féline. Une certaine bienveillance nous tolère tous ces animaux, alors que ce serait impensable dans une grande base. Leur présence est bénéfique pour le moral sous un climat aussi pénible et dans la solitude où nous nous trouvons.

La nuit, *Miquette*, qui est seule parce que Graves est à Gaillac, en permission, se ballade d'un lit à l'autre. Elle est petite et peu encombrante. La nuit dernière, elle dormait à côté de moi.



▲ *Cuisson d'une gazelle*

▼ *Tinfouchy, le fort Fouchet du nom du colonel Fouchet, tué le 28 novembre 1947 près de Colomb-Béchar dans l'accident de l'avion du général Leclerc, père de Christian Fouchet haut-commissaire en Algérie du 19 mars 1962 au 3 juillet 1962*



Mardi 8 juillet 1958

45° à l'ombre. À 17 heures, nous descendons en jeep au village, l'air est brûlant, les plantes sont rousses ou blanchâtres, le ciel n'est pas bleu mais gris. On transpire énormément, sans jamais être moites. On est secs.

Vendredi 11 juillet 1958

La nuit dernière, j'ai bien dormi, il faisait frais. Enfin, frais, c'est à dire moins chaud.

Ce matin, le vent frais n'a cessé de souffler. Maintenant, il est chaud, évidemment.

Le soir du mercredi 9 juillet, où le record de température a été battu, la pompe à eau de notre puits, immergée à 33 m de la surface, s'est mise en panne. Les gars ont travaillé toute la nuit pour remonter les tuyaux au bout desquels se trouvait celle-ci. C'est là que l'on a descendu Nogrette, dans une nacelle. Le malheureux, avec le tournis, n'a pas vu grand-chose, à part des étoiles, échec.

On n'est plus ravitaillés que par la citerne qui a doublé ses rotations. Les chauffeurs se relaient toute la nuit, nous avons autant d'eau qu'avant !

Hier, j'ai eu une inspection, un colonel a vérifié la caisse du vaguemestre. Mais j'étais venu une heure avant, pour tout superviser.

L'ancienne ordonnance du capitaine Cauneille est à Paris, pour le 14 Juillet, avec une vingtaine d'anciens combattants de Tindouf.

Je n'ai pas maigri : 71 kg, à la pesée, avant le biberon.

On met en place la SIR (Section d'Intervention Rapide) qui, comme son nom l'indique, doit, en cas d'alerte, réagir rapidement. But louable, mais au lieu d'être composée de *Rambo*, elle regroupe les mous et les rigolos. Alors, ben, les rigolos, ça n'arrête pas de rigoler.

C'est le doux adjudant-chef Bergeaud et le gentil Buquen qui s'en occupent. Après, viendra Serfaty, un tueur ! Je suis du groupe du sergent Jean, avec Devaureix, Exandier et quelques cuistots.

Lundi 14 juillet 1958

La sirène à manivelle sonne l'alerte. C'est bien le jour : presque toute la Base est ivre, à des degrés divers (c'est le cas de le dire). Jean, pété, donne l'ordre d'armer les culasses des MAT, ce qui est excessivement dangereux. Le capitaine Rolland, qui traîne en jeep, s'en aperçoit et le traite d'inconscient :

— *À Blida on m'en a tué deux comme ça.*

Au blockhaus nord-ouest, fait de sacs de sable, on doit se mettre à trois pour placer le chargeur dans le FM. On essaie de tous les côtés pour l'enclencher. Moi, dans ce réduit qui est un nid de scorpions et de vipères à cornes, en naïls comme les autres, je ne pense qu'à ce danger là pour mes pieds vulnérables, en piétinant sur place. Bof, l'odeur d'alcool, exhalée par Jean et Exandier, a dû chasser les bestioles ! Est-ce que ceux du blockhaus voisin, Egio, Blasutto, Faure, etc. ont les mêmes problèmes ?

En tout cas, si les Commanches avaient attaqué, nous étions tous massacrés. En parlant de manches ! Une demi-heure après la fin d'alerte, retour des héros. Nous rentrons en chantant *Ce qu'on s'emmerde ici* et *La quille*. Jean qui est, à l'inverse du chargeur de FM, engagé, crie plus fort que nous en passant devant *Callaghan*, près de l'armurerie. Pardonnez-leur, Seigneur, ils ne savent pas ce qu'ils font.

Les STB (Section Transmission Base), Brangeon and co, qui prennent le frais devant leur chambre, exemptés de SIR, me voient passer, ahuris, avec un MAS 36, en short, torse nu et ceinturon bas, retour de la bataille.



▲ *Baraque fillod avec double toit*

▼ *Le blockhaus*



Mardi 15 juillet 1958

Menu : poulet, boulettes de purée, bouchée à la reine, asperges, salade, poires, vin blanc. Un pâtissier nous prépare des quiches lorraines.

Nous avons une vieille jeep qui n'a plus d'amortisseurs ni de démarreur. On se fait pousser par les biffins, à l'aide d'un camion. Quant au vieux Citroën P 45, on le démarre en le tirant par un câble avec un autre véhicule.

Au puits, on remet une pompe neuve. La citerne est arrêtée, roue crevée, impossible d'enlever la roue. Seul, le gros Questroy y est arrivé, avec ses 115 kg et une énorme masse. Les biffins nous portent l'eau à l'aide de trois camions citernes.

Paulette, l'épouse du commandant, lui a envoyé une carte de la mer où elle passe ses vacances. Hier, il avait perdu 9 000 francs au poker (il en gagne 256 000 par mois). Il disait :

— *Blanquart, fais gaffe, tu oublies que tu as une femme et des enfants à nourrir !*

Hier, toujours 50° à Timimoun. Le plus chaud c'est El-Goléa, Touggourt, Timimoun, Tindouf, Adrar et Aoulef. Quand il fait 45° ici, il y a 38° à Marrakech et 21° à Agadir.

Mercredi 16 juillet 1958

Petit vent assez frais. Il n'y a pas d'eau, puits en cours de réparation, camion-citerne en panne. Après le pneu crevé, c'est le radiateur et une poutre du châssis cassée. Les mécaniques, avec 10 tonnes d'eau, souffrent terriblement sur les pistes exécrables. Bref, tout va mal !

Les biffins portent l'eau, mais elle est réservée à la boisson, aux cuisines et aux frigos. Ouverture de l'eau une demi-heure le matin, autant le soir. Mais les assiettes ne sont pas lavées, il faut venir manger avec sa gamelle. Cependant, avec mon copain le barman, j'ai tout ce que je veux.

Je fournis les sergents en eau minérale et en bières que je leur achète aux économats du village. Je prends de l'alcool à brûler au garage pour mes amis de la Poste aux Armées, comme *Robin des Bois* qui prenait aux riches pour donner aux pauvres.

La râpe à bois (ou l'Arabe aboie), et la caravane passe, proverbe Réguibat.

On a un hôte à la chambrée : un soldat venant d'Alger et allant à Marrakech. Il transite, car le *Noratl* du Maroc répare ses tuyaux, il perdait son essence. À la sieste, cet après midi, il transpirait comme un malheureux (le gars, pas le *Noratl*).

À midi, abricots en dessert, un régal. Merzoug, au village, me demande si je ne peux pas lui trouver un bon pneu de GMC, il me donnera un très vieux en échange.

J'ai bien acheté un ventilateur, mais il n'est pas au bon voltage. Je ne peux que le regarder en pensant à De Gaulle, à Alger (il s'était fait porter pale).

Lundi 21 juillet 1958

J'ai couché dehors pour la première fois, sur un lit de camp. C'est super et bien plus frais. Dedans, c'était trop chaud. J'avais peur de dormir sur un matelas à même le sol, à cause des scorpions et des tarentules. Je n'ai pas vu souvent ces bestioles, qui me répugnent, à part le soir, quand je triais des colis dans mon local de vagemestre. J'avais vu une grosse tarentule courir sur le sol. Je l'avais canardée à coups de colis postaux, en espérant qu'il n'y ait pas de bouteille de pastis dedans.

Mardi 22 juillet 1958

En portant un télégramme, j'ai fait l'échange du pneu avec Merzoug. Il doit me donner de ses raisins.



▲ *Embranchement de Tabelbala*

▼ *Un Ju 52 et la remorque de l'Escale*



À dormir dehors, on se repose mieux. Il faut même deux couvertures. Le matin, le soleil monte très vite dans le ciel, comme il disparaît avec une rapidité identique, le soir. Un gars nouvellement arrivé, de garde de nuit, avait une fois sonné l'alerte, surpris par ce jour si prompt.

L'endroit où, sans conteste, règne la plus grande fraîcheur, se situe à la Poste civile du village, chez François Nirascou, ancien Légionnaire et Méhariste. Il a des murs de terre de 80 centimètres, derrière des arcades, et comme toit des koubas de terre. Quand c'est à 45° dehors, on compte 30° chez lui. La construction traditionnelle vaut toutes les laines de verre du monde.

Dimanche 27 juillet 1958

45°6 cet après-midi, à 19 heures, vent de sable abominable, on n'y voyait pas à cinq mètres. Les moteurs à piston des avions en prennent un bon coup. Mais les bimoteurs Dassault MD 315 sont encore plus fragiles que les vieux Junkers ou T-6, en étoile et refroidissement par air.

Je commence à stocker, pour ma permission, de l'argent français que je change contre de la monnaie algérienne qui seule a cours ici.

Avec ces chaleurs, on ne devrait boire que de l'eau, mais beaucoup sirotent des bières. À la longue, et en les buvant en nombre, certains deviennent alcoolos.

Ainsi, le sergent-chef B., un grand Breton sec, aux moustaches en guidon de course, boit journalièrement 25 boîtes de 1/4 de litre. Il n'arrête pas d'uriner. Mais c'est un artiste délicat, il pisse en dessinant par terre des motifs, ronds, croissants entrelacés (son chef d'oeuvre).

Bien plus tard, en 1970, un copain des Télécoms, Tison (pas le boxeur), qui avait été en Indochine vers 1952, me disait :

— *J'ai connu un sergent-chef, à Saïgon, qui buvait beaucoup de bières, B., qu'il s'appelait (il était connu comme le houblon).*

Lundi 4 août 1958

La chaleur a un peu baissé, c'est tout à fait supportable, 42 à 43°.

Un nouveau commandant est arrivé, le commandant Tripoz. *Callaghan* part dans quelques jours, le temps d'apprendre les gros mots à son successeur ?

Le commandant Tripoz est très discret. Je verrai souvent des lettres qu'il écrit au général Delfino, commandant la Base-École de Salon-de-Provence. Delfino est un ancien de l'escadrille *Normandie-Niemen* qui s'illustra en Russie pendant la guerre, en 1943-44. J'ai, depuis longtemps, lu le livre de Roger Sauvage qui relate cette épopée. Les commandants sont des navigants, cela se voit dans leur comportement : fermes, mais pas tatillons, et humains. Au-dessus des basses contingences terrestres.

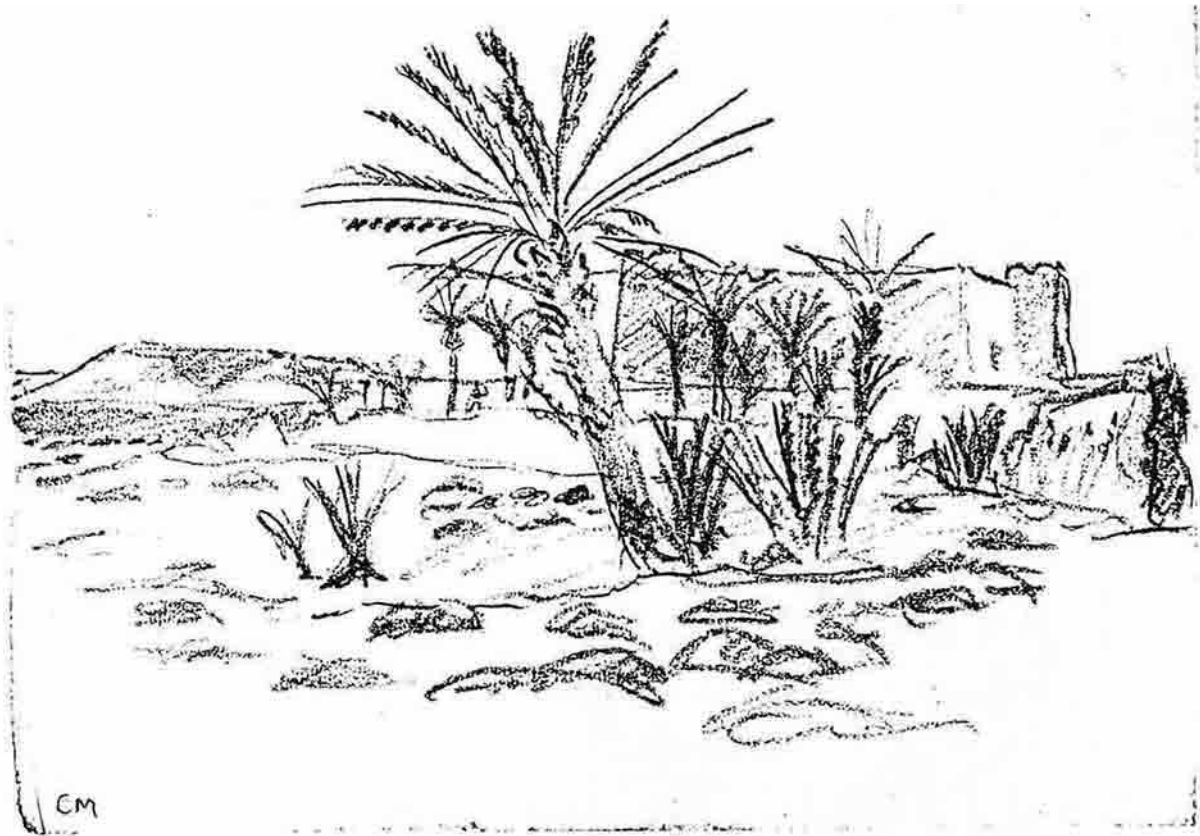
Ce soir, pas de cinéma, ça repose. Ce n'est pas une vie, le cinoche sans arrêt. Surtout que les films ne sont pas mal. On dispose de deux projecteurs, ce qui évite les temps morts. Chacun amène son eau fraîche, car c'est le soir que l'on boit beaucoup, et la nuit.

J'attends que Faure, le vaguemestre, rentre de permission, pour partir. Certains ont attendu un mois, tellement il y a des candidatures et peu de places.

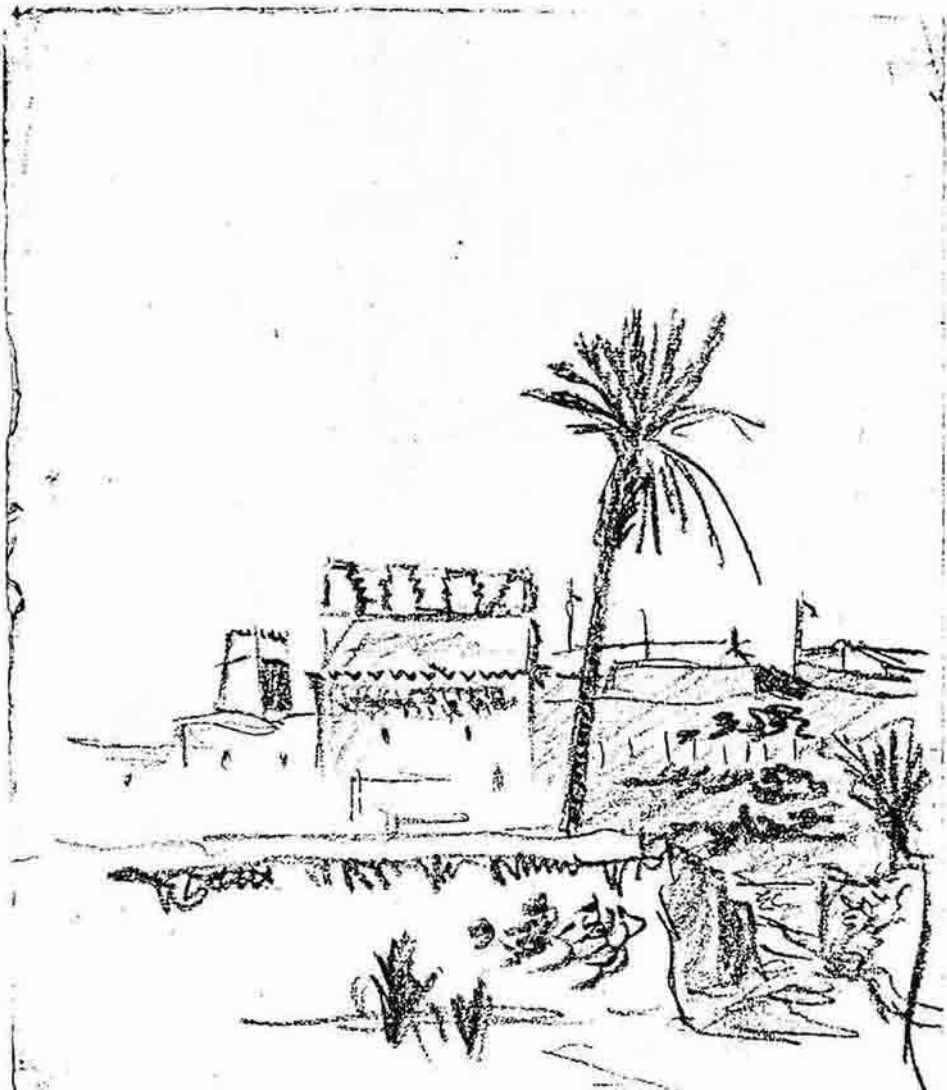
Huguette, de Marseille, m'envoie une carte postale, une vue d'un glacier, la vache, elle m'écrit : *Si ça peut te rafraîchir, lèche la photo.*

Mardi 5 août 1958

À 11 heures, Max Lejeune, ministre ou secrétaire d'État de De Gaulle, arrive en avion spécial. Il a des cheveux longs, dans le cou. Sonneries de clairon, prise d'armes, uniformes bariolés. Le fils du caïd, Senhour, me l'avait annoncée, cette visite.



Dessins de Claude Millé



À chaque fois que je descends au village pour le courrier, avec le chauffeur, nous en profitons pour accomplir une petite virée touristique. Hier, nous nous sommes ensablés, il a fallu aller chercher un garde du caïd qui est arrivé avec son long fusil lebel.

Nous faisons un détour à un puits, au milieu des cailloux, où un Arabe vient de se baigner. Il nous amène à un autre point d'eau très pittoresque, bordé de rochers. Des chameliers puisent l'eau et ficellent les outres (guerbas) sur leurs bêtes. Les guerbas sont en peau de chèvres cousues, les pattes cousues et le cou servant de goulot.

Nous leur avons apporté quatre à cinq outres jusqu'à leur tente avec la jeep, puis nous avons été prendre le thé chez les Reguibats barbus et enturbannés. Notre guide parlait espagnol et l'hôte revenait du 14 juillet à Paris.

J'écris mon courrier du bureau, après le cinéma. Il est minuit. À côté, dans les chambres des navigants, une musique perce le calme de la nuit, un air de violon de *Shéhérazade*, de Rimsky-Korsakoff. Je réponds souvent au courrier la nuit, on nous distribue les lettres à 19 heures et l'avion redécolle le lendemain à 7 heures. Je donne le paquet de missives à l'équipage qui le poste à Alger. Au courrier départ, j'ai aperçu une lettre à l'adresse de Brigitte Bardot, 21 Rue Damrémont, Paris 20^{ème}.

Aux cuisines, je suis une cure intensive à base de raisins et de melons.

Vendredi 8 août 1958

Toujours le tourisme, en portant le courrier. On collectionne les cornes de gazelles abandonnées. On se trimbale parfois une pleine jeep de Réguibats ou un tas de mômes à poil ou vêtus de djel-labhas bleues, crâne rasé avec une touffe de cheveux au milieu.

Deux races ici : les Réguibats, nomades et guerriers, grands, habillés de bleu, peau noir-bleu, grandes barbes, cheveux longs, visage fin, porteurs de grigris et amulettes. Ils n'en fichent pas lourd, à part s'occuper des chameaux. (je n'ai jamais entendu le terme de méhari, encore moins celui de dromadaire). Les femmes, par contre, sont des bêtes de somme, elles portent l'eau dans leurs outres en chèvre, sur les reins, avec un cuir sur le front, en sangle bandoulière. Pas de MLF, on passe outre ! Heureux Réguibats.

Les autres Arabes, à part quelques étrangers originaires d'Oran, Colomb-Béchar ou du Sud Marocain, sont des Tadjakans, sédentaires venus depuis longtemps du Soudan, souvent anciens esclaves, nettement noirs, ils baragouinent la plupart un mauvais espagnol.

C'était ma modeste contribution à l'ethnographie locale.

Température 40° à 42°. *Miquette* dort à mes côtés, je lui ai donné des biscuits, elle est adorable.

Samedi 16 août 1958

Je me prépare au départ. Hier matin, je récupérais encore des cornes de gazelles, mais je n'ai plus trop mon esprit ici, déjà.

Mercredi 20 août 1958

Départ en *Dakota* jusqu'à Alger, avec escale à Colomb-Béchar. Le nouveau capitaine, Rolland, a signé la veille l'ordre de mission pour trois : Cautreau, Odiard et moi.

À Alger, je prends un Breguet *Deux-Ponts* jusqu'à Istres. Pont inférieur, 7 heures 30 de vol au total depuis Tindouf. L'appareil est bruyant et peu confortable, ce qui ne change pas des Ju 52, *Noratlas* et DC 3.

À Istres, dans la nuit, un camion nous amène à Miramas où, après m'être enfin habillé en civil, je prends le train jusqu'à Carcassonne, puis l'autorail de Quillan que je connais si bien.

(1)

Paris, le

N° 457

Visa du Contrôleur financier

(le cas échéant)

ORDRE DE MISSION COLLECTIF

Le Général ROUGET, Commandant l'Air en Algérie ordonne à MM.

NOM: <u>MILLE</u>	Prénoms: <u>Claude</u>	Qualité: <u>Caporal</u>
<u>GAUTREAU</u>	<u>Jacques</u>	<u>Caporal</u>
<u>ODIARD</u>	<u>Hauride</u>	<u>2^e Classe</u>

de se rendre en mission à ALGER

pour (objet complet de la mission) Permission

Moyen de transport: A.M.

Date de départ: 19 AOUT 1958 Date de retour: Permission terminée

Les frais de transport et éventuellement d'assurance seront imputés au budget du PASSAGE OPERATIONNEL.

Exercice: Chapitre: Article:
Les frais de mission seront imputés au budget du

Exercice: Chapitre: Article:

À TINDOUFI, le 19 AOUT 1958

BON POUR EXECUTION :

Le Capitaine ROLLAND, Commandant
le D.T.O. 47/540

D.T.O. 47/540
le COMMANDANT
S.P. 87 540

(1) Département ministériel, Organisme officiel, Haute Autorité.

(L) J. Z. 638349.

Le 19 août 1958

J'arrive en pleine forme et tout bronzé. Pendant presque 40 jours, j'en aurai des histoires à raconter ! *Home sweet home*.

Je passe à Caudiès ma longue permission, la vie est belle.

Mercredi 1^{er} octobre 1958

C'est terminé, paraît-il ! Faut y aller!

Carcassonne 13 heures 38, Marseille 17 heures 50. À Saint-Charles, je retrouve Cautreau et Odiard qui arrivent de Lyon. Ils prennent une chambre d'hôtel, je vais chez mes amis Calvet, les parents d'Huguette, en cafouillant avec les lignes de bus et les numéros d'immeubles de la rue Capitaine-Callinat (déjà un capitaine !). Ceux-ci ne pouvant m'héberger, je repars à 22 heures à l'autre bout de Marseille, rue André-Aune, au pied de Notre-Dame de la Garde. 22 heures 30, Jean et Huguette (une autre) venaient de se coucher. Remue-ménage, je suis vraiment un peu insouciant de me pointer à une heure aussi tardive chez eux.

Jeudi 2 octobre 1958

Je me rends (la garde meurt et ne se rend pas, mais je ne veux pas mourir, alors, je me rends !) au camp de transit de Sainte-Marthe. C'est immense et infâme. Je m'ennuie toute la matinée. Je veux m'éclipser avec mes vêtements civils, mais on nous appelle, une dizaine, et nous croyons que c'est pour le départ. On nous transporte à un dépôt de matériel, près de l'Estaque, pour travailler. De là, on part avec un camion-grue Potain (Potain d'Adèle) vers le Port, saisir des containers, accrocher les quatre chaînes aux coins des cadres.

La grue est en panne, nous n'arrivons qu'à 15 heures 30. Avec un gars de Pau, estimant que c'est injuste qu'on nous fasse travailler, nous nous asseyons à l'ombre. À 17 heures, on réintègre le Dépôt (pas de Pau), puis Sainte-Marthe. J'en ai ma claque de ce cirque, je me casse en vitesse, mes vêtements civils dans un sac. Au parking du camp, attendent des bus qui transportent le personnel civil. Je demande à une personne que je crois être un chauffeur militaire, située dans le noir, près de la porte d'un car :

— *Tu permets que je me mettes en civil, dans ton bahut ?*

Horreur, c'est un Gendarme, il reste interloqué.

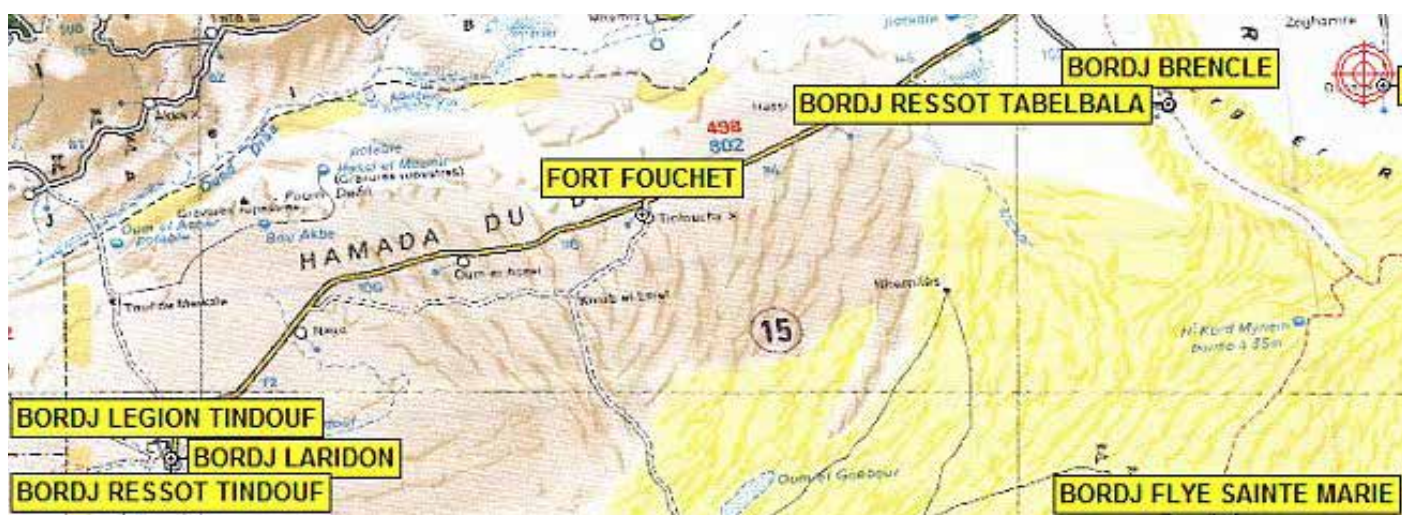
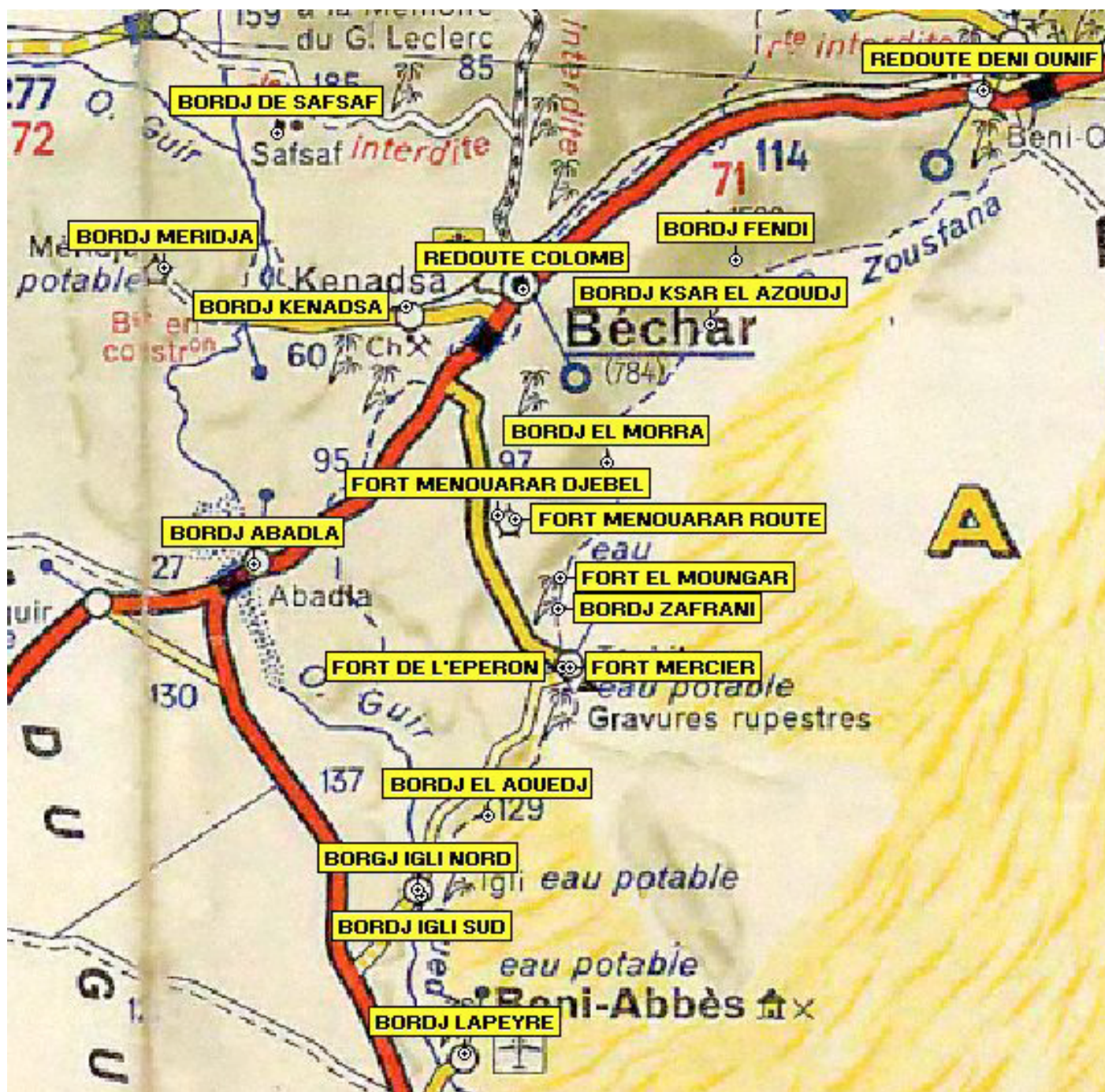
Je monte dans un autre car de civils, on m'a indiqué qu'il allait vers la Canebière. Là, sur la banquette arrière avec, devant moi, des femmes qui jacassent, j'arrive en me contorsionnant, à me changer de chemise, de chaussures et même de pantalons. Retour chez Jean et Huguette qui sont adorables de gentillesse.

Vendredi 3 octobre 1958

Toujours incrusté chez mes amis qui me baladent toute la journée sur le Vieux Port et alentour. Dernière vision d'un Marseille à l'ancienne que je ne reverrai plus jamais, une goélette en bois, venant d'Espagne, passe l'entrée du Bassin de la Joliette, entre le fort Saint-Jean et le phare Sainte-Marie. Elle rentre au moteur, voiles carguées, le pont chargé d'oranges empilées en vrac. À 17 heures, je monte à la gare Saint-Charles où je me remets en militaire. En Vespa, un collègue soldat me véhicule jusqu'à Sainte-Marthe pour connaître les détails sur mon départ, il faut être au camp demain à 7 heures 30. Paquebot *Ville-d'Alger*.

Comme je ne tiens pas à ce que Sainte-Marthe me tombe dessus, je repars en civil chez Jean et Huguette.

Ah ces toilettes de la gare Saint-Charles ! Si pratiques pour les changements de costumes, avant les entrées en scène !



Les bordjs et les forts au sud et à l'ouest de Colomb-Béchar

Samedi 4 octobre 1958

Le final de la pièce : 6 heures, monté au camp de transit, pour 7 heures 30. Je retrouve Gautreau, Odiard et mes bagages.

Appareillage à 11 heures sous la pluie. Je regarde les marins lover les aussières sur le pont avant, en pull noir marine, un grand CGT brodé dessus. Je mets un moment pour réaliser que cela n'a rien à voir avec un syndicat, c'est la Compagnie Générale Transatlantique.

Nous louons des couchettes dans un poste d'équipage. Beaucoup de marins font ça pour arrondir leur paye. L'inconvénient, c'est qu'en mer, des portes nous isolent des autres passagers. Cela pourrait être gênant pour les repas, mais ils sont tellement immondes.

Nous ne regrettons pas les couchettes, tout l'après-midi ça danse fort, les embruns balayent le pont. Dans les entreponts se trouvent 900 militaires de l'armée de Terre, venant de Castres. Ah ! ce doit être beau, là-dedans.

Dimanche 5 octobre 1958

Arrivée à Alger à 7 heures du matin.

Ensuite, c'est le camp de transit de Hussein-Dey et ses fastes, son réveil en cerceau (comme dit mon oncle, en se moquant des paysans du village, qui s'essayaient au parler français) aux accents vibrants de la *Marseillaise*, la vraie, celle de 6 heures du matin. J'oubliais le gros adjudant sadique et gueulard (beaucoup de lard), numéro un de ce goulag. Mais où l'armée trouve-t-elle de si beaux spécimens de la connerie humaine ? Ils sont élevés en batterie ? Cultivés en serre ? Sélectionnés dans les haras ? j'en ai connu de très beaux.

Je retrouve deux copains de Toulouse et un de Jean-Pierre Teyssié.

Permission de 11 heures à 22 heures. Alger, ville, restaurant et plage de la Madrague.

Mardi 7 octobre 1958

On est toujours là, on attend un avion et on s'ennuie à 100 saouls l'heure.

Pas de zinc avant jeudi. Hier, Jean-Pierre est venu passer deux heures, depuis Reghaïa, quelle joie de se retrouver après les bons moments de Toulouse et Mazamet.

Il a plu à torrents, cette nuit.

Pas moyen de filer à l'anglaise comme à Marseille, appels, contrôles, et le gros qui aboie partout. Nous sommes maintenant cinq de Tindouf, à attendre. J'ai des nouvelles de là-bas par des permissionnaires, temps splendide. Tout cela va précipiter ma décision de partir. Je vais convaincre les autres !

Mercredi 8 octobre 1958

On nous dit qu'il y a au moins dix jours d'attente pour avoir un avion.

Allez, *bye bye*, on quitte Hussein-Dey. Départ en train express pour Oran à 14 heures 30. Arrivée à 19 heures 40.

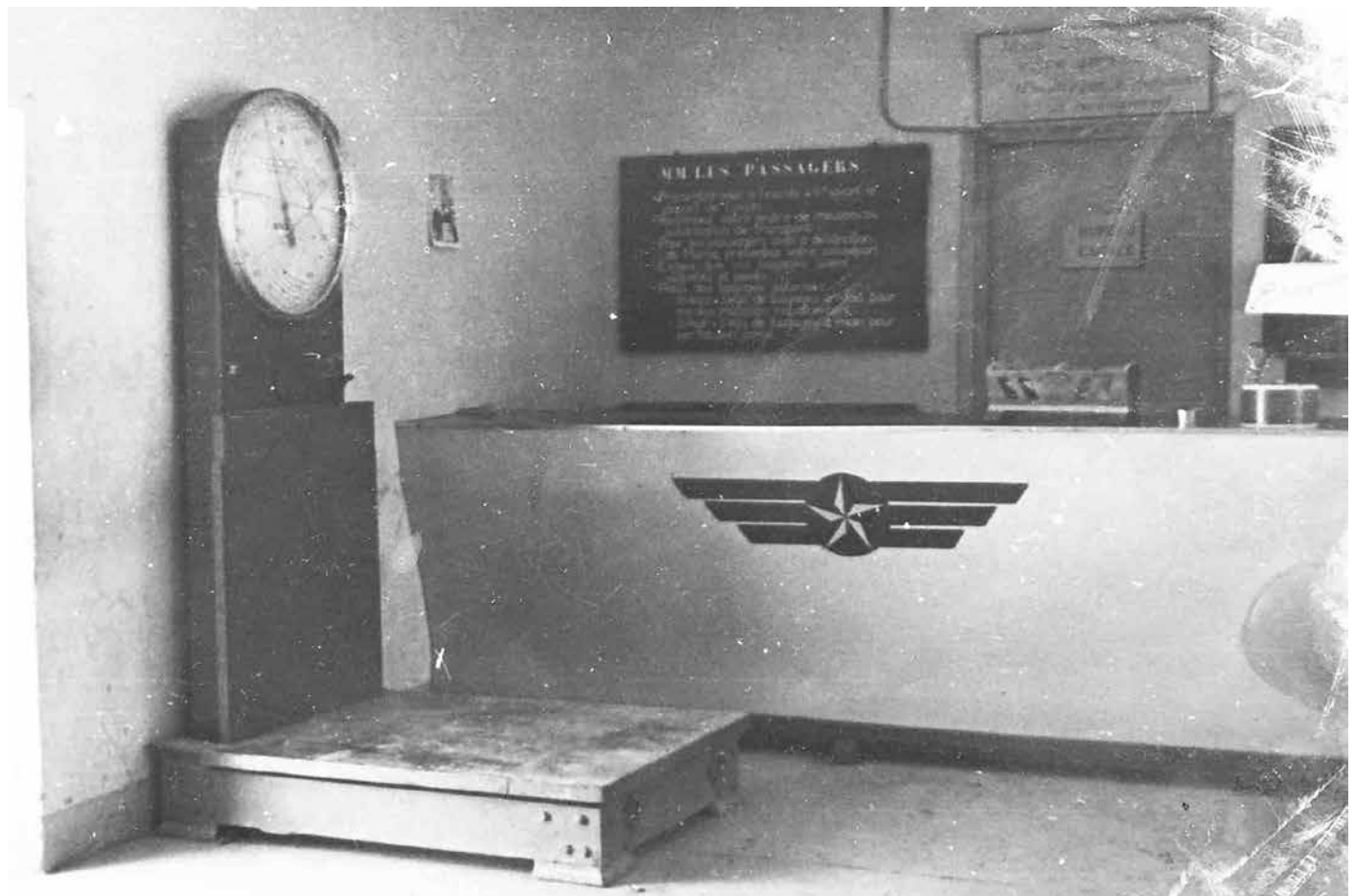
De la gare d'Oran, je téléphone à la Base de La Sénia à un capitaine, qui nous envoie une fourgonnette à 10 heures du soir. Il a plu pendant tout le trajet en train, et à la Base, c'est que d'eau, que d'eau. Nous sommes logés sous une grande tente, sur des lits de camp, mais au sol on a 10 cm d'eau.

Des parpaings et des madriers partout, pour se déplacer, pour surélever les pieds de lits. Avec de bonnes couvertures nous n'avons pas froid, nous faisons la grasse matinée, c'est mieux que le goulag précédent. Un peu irréel, quand même, de dormir sur l'eau, d'entendre des clapotis.



▲ *L'adjudant-chef Serfaty et les capitaines Rolland et Tripoz*

▼ *Le hall de l'Escale*



Jeudi 9 octobre 1958

Le feuilleton *Le Banni* continue, on nous fait comprendre que les avions, c'est problématique, qu'il vaut mieux partir en train pour Colomb-Béchar, que nous n'avons plus rien à faire à La Sénia. Moi, ça me tente, une seconde aventure en train. On se débrouille avec Larrue, un copain ex-Tindouf, qui est aux cuisines. Dix kilos de conserves, plus des fruits. On fauche les couvertures pour le voyage. On ajoute au groupe un de Tindouf, qui attend depuis cinq jours et deux de Béchar. Nous sommes huit. Je m'occupe de tout, puisque c'est ma deuxième expérience.

Je saurai par la suite, au sujet des couvertures empruntées, qu'un sergent a été mis aux arrêts de rigueur pour cette affaire. Il y a peu de chances qu'il me lise un jour, mais je lui exprime, 39 ans après, mes remords les plus sincères. Je ne recommencerai plus !

À 13 heures 45, nous prenons le train pour Perrégaux. Une heure de trajet. Prudent, je cherche une autorité qui, par un tampon daté, pourra me faire justifier ce retard qui prend de l'ampleur. J'apprendrai là le décès du Pape Pie XII, ce qui ne me chagrine pas trop.

Nous logeons là où j'étais il y a presque un an. Une compagnie du Génie, avec ses camions, campe à côté. Ils partent demain en train à 6 heures et nous donnent de leur soupe. Nous partirons à 11 heures 20, dans un wagon de voyageurs.

Nous finissons la soirée en civil, à la terrasse d'un café, au son de la musique. La belle vie.

Vendredi 10 octobre 1958

Dixième jour du voyage. Cette nuit, ceux qui n'avaient pas de couvertures se gelaient un peu (bien mal acquis ne profite jamais, mais pas acquis du tout profite encore moins). Départ à 11 heures 30. 150 km jusqu'à Saïda, on mettra 7 heures 30, en arrivant à 19 heures. Alors, les 10 minutes de retard pour partir, mieux vaut ne pas en parler. Il y avait deux convois pour une seule motrice diesel. Elle laissait la rame de voyageurs dans une gare et repartait en arrière chercher les wagons de véhicules militaires. Puis on se faisait doubler par le convoi du Génie, et verci-versa, comme disait Raimu. Du génie, il n'y en avait pas trop, dans tout ça.

Notre wagon de voyageurs, qui roulait parfois, était d'époque *Far-West*, tout de bois vernis, sièges compris, avec une plate-forme extérieure et un balcon de fer forgé à chaque extrémité. Nous, ce n'était pas à chaque, mais à toute, extrémité.

Repas de conserves, roquefort, raisins et rosé. Eclairage par des bougies. À côté, le Génie campe. Un gros sergent, catalan et jovial, aux *rrrrr énorrrrmes*, me lance :

— *Tenes à mandja ?* (tu as à manger ?), en m'invitant à souper avec eux. Cette camaraderie, cette solidarité (que je pratique moi-même), je la rencontrerai souvent.

Nuit tous les huit dans le wagon, couchés sur les banquettes de bois ou dans le couloir, par terre. Hurlement, dans la nuit : un qui dormait sur une banquette s'est levé, n'a pas vu celui qui dormait par terre et lui a mis le pied sur le visage ! (il a perdu la face).

Samedi 11 octobre 1958

Départ à 10 heures, après un petit tour en ville, j'achète quatre grenades, des qui se mangent.

Voyage sans histoire. Photos de trains déraillés, je suis blasé, c'est la seconde fois que je vois ça. Je remarque cependant, dans la montagne, un gigantesque OUI, tracé avec des gros rochers peints en blanc, c'était sans doute oui à De Gaulle, mais on pouvait l'interpréter de multiples façons : Oui à moins de conneries, par exemple.

Arrivée à Aïn-Séfra à 20 heures, logés sous la tente, sur des lits de fer, chez des biffins. Demain, on part à 6 heures.



▲ ▼ *Le 11 octobre 1958*



Dimanche 12 octobre 1958

C'est 9 heures, le train n'est pas parti. À mi-chemin de Colomb-Béchar, se trouvent des wagons déraillés qu'une grue enlève. Les trains ne peuvent pas passer.

Achats de nourriture en ville. Sieste jusqu'à 16 heures dans un coin de la gare. À deux, nous prenons une chambre à l'hôtel pour éviter cette nuit les tours de garde, car les biffins réquisitionnent pour des gardes de nuit les passagers qu'ils hébergent, ce qui n'est pas bien d'enfreindre ainsi les lois de l'hospitalité. L'heureux élu se voit installé, pour une partie de la nuit, dans un lieu qu'il ne connaît pas, environné d'obscurité peureuse.

À midi, repas à la biffe : asperges, beef, petits pois, biscuits, confiture.

Aïn-Séfra est une ville minable. Peu de magasins. La Légion y est omniprésente, ils ont une immense et splendide caserne. On y entend une musique lente de clairons et des tambours. Ils doivent en avoir marre de manger du boudin.

Lundi 13 octobre 1958

Nous roulons tout le jour, avec d'importants arrêts. On revoit les postes isolés, les barbelés, les pièces d'artillerie, les tours, les fortins.

Arrivée à Colomb-Béchar à 17 heures. Fort vent de sable. Nous réintégrons le CIEES 343 d'où nous repartirons en avion. Douches salutaires, nous le savons (celle-là, elle n'est pas mal).

Mardi 14 octobre 1958

Décollage à 14 heures 30. Vol dans de mauvaises conditions. Avion vide. Trois heures de trous d'air avec l'estomac retourné.

Nous retrouvons les copains, le short, le chapeau, de brousse. Je vois une Base changée, améliorée. Un tas de courrier m'attend. On aura mis 14 jours, mais au bureau du capitaine Rolland, on ne m'a même pas parlé de mon retard.

Je dois demander que l'armée de l'Air me rembourse tous mes billets de train, que j'ai payés de ma poche. Rolland, pour qui je tape à la machine, en était outré.

Pendant mon absence, le BPM a été attaqué par deux sergents du BILA. Ils ont tapé sur la tête de l'adjudant qui dormait, il y a eu bagarre avec les deux soldats (PTT dans le civil). Les deux voleurs se sont fait arrêter. Mauvais, pour eux. Le vagemestre du BILA, lui, parti à la gazelle, est tombé en panne à 60 km. Il est rentré à pied, à moitié mort et déshydraté. On doit leur donner à boire peu à peu, dans ce cas là, aux déshydratés, alors qu'ils veulent boire immédiatement beaucoup d'eau.

Enfin, un camion de la Coloniale (CSPAD) a sauté sur une mine, au Merkala : six morts, Blancs et Sénégalais.

À la Base, on creuse des tranchées, mais c'est pour planter des tamaris dans la cour du Vieux Bordj. Température 32° à 33°. Beaucoup de mouches (air connu).

Vendredi 24 octobre 1958

Il fait bien plus frais. Je travaille avec un nouveau, de Toulouse : Bonnacarrère. Un autre débute son séjour, le petit sergent-major Robert, très rigolo. Il s'est fait photographe habillé avec la djellabah d'un Arabe, celui-ci portant la chemise, les galons et la casquette blanche du premier. Le nouveau juteux-chef, lui, est très *con* (en français dans le texte). Il plante des tamaris qui restent à l'état de bout de bois. Il y met comme engrais les détritiques des cuisines et les inonde d'eau : rien ne pousse. L'autre jour, il passait le râteau dans la cour du Vieux Bordj. J'ai eu le malheur de lui dire :

— *Vous faites un sillon d'artichauts ?*

(1) C.I.E.E.S. 343

3000-01-307

Paris, le

N° 1576 / GDT

Visa du Contrôleur financier

(le cas échéant)

ORDRE DE MISSION COLLECTIF

Le Colonel AUBINIÈRE, Directeur du C.I.E.E.S. 343 ordonne à MM.

NOM : MILLE	Prénoms : Claude	Qualité : Caporal	DTO 47/540
GAUTREAU	Jacques	Caporal	DTO 47/540
GAMBART	Emile	2° Classe	DTO 47/540
DEROO	Guy	2° Classe	DTO 47/540
LOVINY	Francis	2° Classe	DTO 47/540
ODIARD	Yvonne	2° Classe	DTO 47/540

de se rendre en mission à TINDOUF pour (objet complet de la mission) Retour de permission

Moyen de transport : AVIEN MILITAIRE C. 47 G.S.R.A. 00078

Date de départ : 14 OCTOBRE 1958 Date de retour : Sans Objet

Les frais de transport et éventuellement d'assurance seront imputés au budget du Passage opérationnel

Exercice : Chapitre : Article :
Les frais de mission seront imputés au budget du

Exercice : Chapitre : Article :

À S.P. 87.330 AFN, le 14 OCTOBRE 1958

BON POUR EXÉCUTION :

P.O. Le Commandant POIRIER, Commandant la BASE AIR DU CIBES



(1) Département ministériel, Organisme officiel, Haute Autorité.

(L) J. Z. 739426.

Le 14 octobre 1958

Il m'a répondu, furieux :

— *Millé, si c'est pour déconner, vous feriez mieux d'aller à votre machine à écrire.*

Les navigants, du mess, ramènent des fleurs en plastique qu'ils trouvent dans les boîtes de cambert. Ils les lui plantent au milieu des tamaris agonisants. Ils lui ont fait adresser, par une maison de vente de fleurs par correspondance, une brochure : *Comment planter des tamaris*. À sa grande ire (ça ne lui ferait pas de mal, d'ailleurs, car il n'est pas bien grand).

Vendredi 31 octobre 1958

24 ans et un an de Sud. Anniversaire au porto avec Graves, Giquello et les deux soldats secrétaires. Depuis le 1^{er} Août, j'ai dépassé mes 18 mois d'armée, je suis maintenu sous les drapeaux, et je devrais recevoir ma paie des PTT. Hélas, depuis trois mois, je me heurte aux lenteurs et aux silences de ma Direction de Paris, malgré mes lettres rageuses.

Mardi 4 novembre 1958

On dort avec trois couvertures. À midi, on a mangé de la gazelle, dimanche, les officiers en avaient ramené 15.

Il va y avoir des élections, mais pour voter les démarches seront trop compliquées pour les soldats, personne ne votera, c'est le but recherché. Ce qui est intéressant pour De Gaulle, c'est le vote (positif) des Musulmans. Au référendum, on ira jusqu'à donner la couleur violette aux bulletins Non, sachant que les Arabes n'aiment pas cette couleur. On fera venir deux hélicoptères pour des baptêmes de l'air gratuits.

Mercredi 5 novembre 1958

L'avion du courrier est revenu après deux heures de vol, sa radio en panne. La sécurité en vol est assez stricte, le bon fonctionnement de la radio est indispensable, en cas d'atterrissage forcé. Dans cette éventualité, les avions sont équipés d'une réserve d'eau de survie, 5 litres par personne. À l'arrière du *Noratlant*, près des portes, neuf jerricans bleus (180 litres) sont brûlés par des cordes. L'ennui, c'est que je n'ai jamais vu que l'on renouvelle l'eau des bidons.

Il a fallu loger une trentaine de passagers civils, venant d'Alger et allant à Marrakech, le Maroc ne tolérant plus, à nouveau, la traversée de son territoire. Ce sera, pendant mes 18 mois de séjour à Tindouf, de perpétuelles et soudaines poussées de fièvre dans les relations diplomatiques France-Maroc.

Trafic de onze avions, ce jour. Une tour de contrôle est installée entre la tour du Vieux Bordj et le hangar avions. Haute de 19 m, en poutrelles métalliques, elle comporte au sommet un local pour les radios, peint en noir et blanc. Le passe-temps favori des pilotes de T-6, MD 315 et même Junkers est de la frôler au décollage. Jeux de cons.

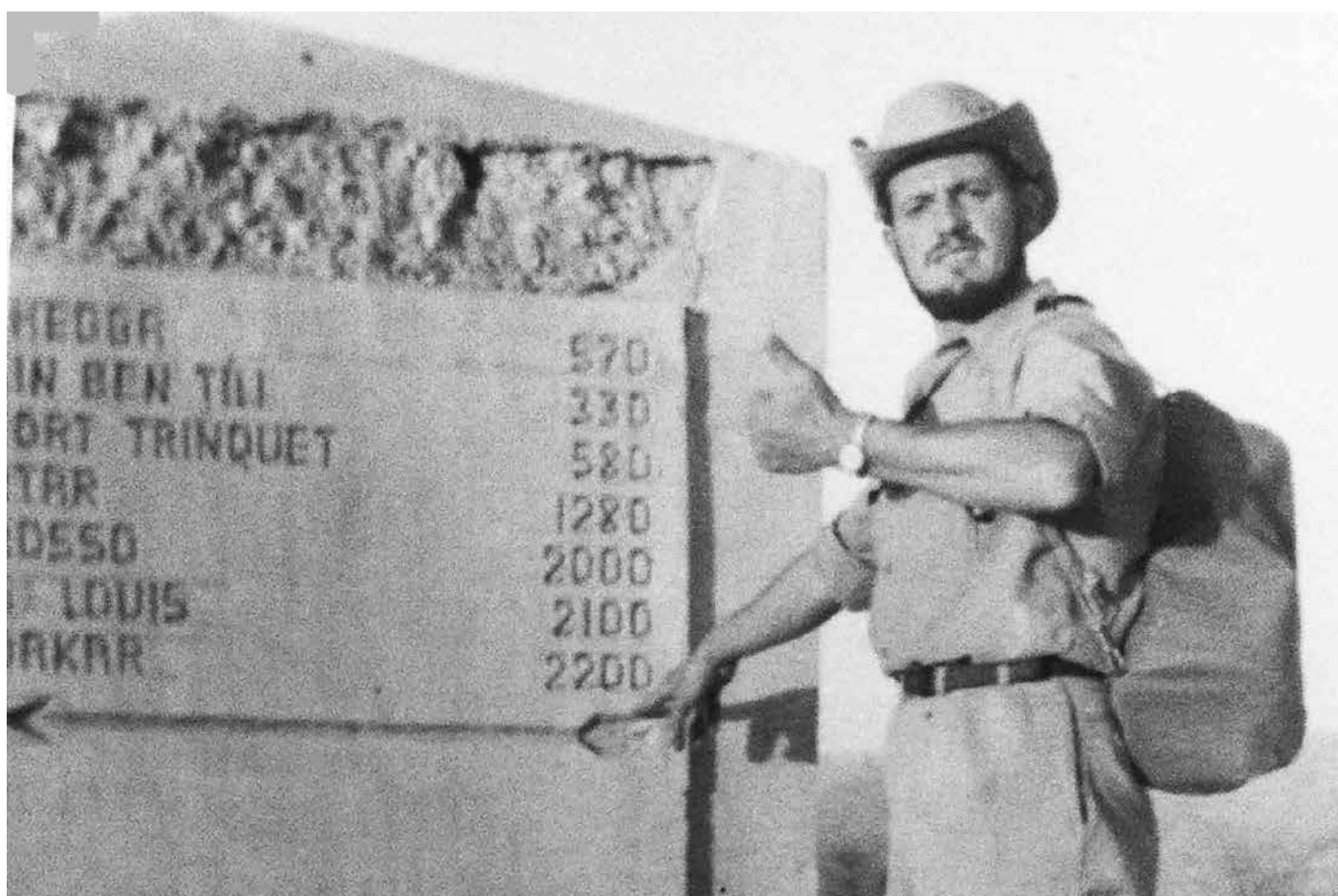
La Gonio, elle, est dans une cabane, en bout de piste, à 2 km. La nuit, le gonio est seul et non gardé. J'y passerai de longues soirées quand mon pote Jean-Claude Cros y travaillera, à écouter les contacts radio avec les vols de nuit d'Air France, les Dakar-Paris, Abidjan-Paris, les vols étrangers. Aujourd'hui, visite d'un général de l'armée de Terre. Vendredi, un autre est programmé, samedi aussi. Peut m'en chaut (comme Nelson et Cervantès, qui n'avaient qu'un bras). Chaque fois, prise d'armes (à force, il n'y en aura plus). Le caïd monte avec la Plymouth et son chauffeur.

La dernière fois que je l'ai vu, Abdallah se mouchait en balançant la morve par terre, puis s'essuyait les doigts dans sa belle djellabah bleue. On n'est pas à l'Élysée !

Je porte le collier. Tout le monde cultive des ornements pileux, colliers, boucs, moustaches *D'Artagnan*. Nous avons tous, ou presque, des allures inquiétantes de flibustiers.



▲ ▼ *La cabane gonio, isolée à côté de l'aire à signaux, et son opérateur, le caporal Jean-Claude Cros*



Moi, je ne fais que débiter. À mon apogée, je serai ainsi : naïls à la semelle taillée dans un vieux pneu, pantalons de drap bleu reprisés au genou avec du fil blanc, chemise aux boutons cousus par du fil de cuivre (intéressant, le bouton ne vient jamais, c'est le tissu qui lâche), une étoile de shérif sur une poche de la chemise, un badge de cuir portant *caporal-major Millé* sur l'autre, une étoile de général sur une épaulette, la barbe et le chapeau de brousse avec des ronds de transpiration.

Plus tard, vers la fin (il était temps), j'opterai pour le calot, mais un calot du Train, noir, à la tranche et aux liserés verts, trouvé dans un fossé. Pour ajouter un zeste d'élégance de bon aloi, mes galons de caporal y ont été apposés, confectionnés avec un bout de tôle de bidon d'huile, couleur rouge. Jamais on ne me fera la moindre réflexion, même pas ma bête noire, l'adjudant-chef Serfaty. Seulement, un jour, le commandant Tripoz me fera appeler dans son bureau :

— *Millé, ça vous plaît, le Train ? (le service des transports) parce que si vous préférez l'armée de l'Air, où vous êtes, j'aimerais que vous portiez un calot de chez nous.*

Il était si gentil que je n'ai pas voulu le contrarier, j'ai passé de l'encre de chine noire sur le vert du calot. De loin, ça ressemblait à un calot de l'aviation. C'est tout ce je pouvais faire pour lui.

Vendredi 7 novembre 1958

J'ai changé de boulot, je suis à l'Escale. Ce service s'occupe du fret et des passagers, mouvements d'avions, horaires, gestion des manifestes (le manifeste est un document qu'on remet avant le décollage au commandant de bord, il mentionne les noms des passagers, le poids de leurs bagages, le poids total du fret, les destinations, etc. Il doit être exact, c'est primordial pour la sécurité et les comptabilités à venir).

À l'Escale, on doit veiller aux heures de convocation avant les départs, à l'arrimage et à la répartition de la cargaison, contrôler les colis, les étiqueter. Il faut pas mal de patience, de soin, de rapidité, d'efficacité et débrouillardise. Ce travail de chef de gare, très divers et vivant, me plaît. Encore un poste-clé. J'y entre avec les mêmes méthodes que quand j'étais vagemestre : présence continuelle, assistance, participation, connaissance approfondie des autres milieux. Rolland m'a dit :

— *Je t'ai choisi, car il faut un type bien, qui connaisse et ne qui soit pas un Bleu.*

Je loge dans le bureau jouxtant la salle d'attente, avec Guitteny le barman, deux lits superposés. Moins de promiscuité qu'à quinze avec les Transmissions.

Je suis tributaire des vols d'avion, un travail très irrégulier, parfois non-stop depuis 6 heures du matin, parfois sans boulot.

Avec mon équipe de Chtimis, je fréquente mes copains les vagemestres et les sous-offs des différentes armes.

Hier, je me suis vêtu en Réguibat, avec des draps, un pull bleu noir, un ceinturon, de vieilles naïls (que l'on n'appelait pas encore tongs), une housse de traversin retroussée comme coiffure. un encrier d'encre noire Watermann pour le bronzage, la barbe et sans lunettes, c'était parfait. Robert, le major, m'a amené à 10 heures du soir chez le capitaine qui m'a difficilement reconnu :

— *Ne vas pas te balader vers les sentinelles, elles te tireront dessus !*

Je me suis débarrassé de l'encre sur le visage avec de l'Omo. Ça chauffait, ce lait de démaquillage. Depuis une semaine, les *Dakota*, trop vieux, sont retirés de la circulation. Mais les Junkers, bien plus vieux, volent toujours. Il est vrai qu'ils sont plus simples, plus robustes. Et avec leurs ailes immenses, ils planent.

J'ai enfin touché des PTT, mes paies d'août et septembre : 75 373 francs de 1958. Moi, je plane pas.



▲ *Le caporal Jean-Claude Cros à gauche*

▼ *La cour du Nouveau Bordj*



Dimanche 9 novembre 1958

Je suis de garde cette nuit. Ça revient tous les 15 jours, ce n'est pas méchant. Je suis sous une tente, à côté des chicanes de l'entrée, avec un téléphone me reliant aux quatre miradors. Je réveille les gars pour les relèves. Je téléphone aux miradors : *Ça va ?* et je me replonge dans mon courrier. Les rondes en jeep, autour de la Base, sont assurées par les gars de la SP (Section de Protection, spécialité Fusiliers de l'Air).

Une nuit d'été où il avait fait chaud (parce que des jours d'été avec du verglas, ici, je n'ai pas vu), le gars qui était au mirador de la soute à essence a eu la trouille de sa vie : la soute, ce sont des drums (bidons) de 200 litres, empilés, l'essence avion 100/130 d'un côté, celle des véhicules de l'autre. Mais, dilatés par la fournaise le jour, ils se rétractaient à la fraîcheur de la nuit. Musicalement, c'est des *dong*, quand les fonds de fer, de convexes passent à concaves. Si on a deux drums, cela fait des *bi-dong*. Avec 1 000 drums, cela donne 500 *bi-dong* (je sais, c'est un peu difficile de à comprendre). Donc, les *dong* et les *bi-dong* des bidons ont effrayé le malheureux qui a donné l'alarme au poste de garde. Tout le monde se bidonnait.

Certains Chtimis de garde, quand ils partent au mirador, prennent leur bouteillon de fer blanc gainé de drap bleu (je n'ose plus l'appeler un bidon), avec deux litres de pinard dedans qu'ils écluent pendant leur veillée particulièrement attentive. Même le projecteur, qu'ils sont censés manoeuvrer, a des hoquets. Bonnes gens dormez tranquilles.

Mercredi 12 novembre 1958

Un avion spécial est passé, Alger-Dakar, il ramenait en Guinée une vingtaine de Noirs. J'ai dû me débrouiller pour leur trouver des casse-croûtes. Puis, comme l'un d'eux avait un frère au camp de la CSPAD, j'ai appelé leur vagemestre, que je connais, pour qu'il transporte le frangin à l'Escale, afin que les deux Noirs se retrouvent. C'était ma BA du jour : les Nègres (on disait Nègres, en 1958), sautaient de joie, en se tapant dans le dos, toutes dents dehors.

Un *Noratlas* venant de Marrakech et allant à Alger a aussi fait escale, avec 30 passagers de Fès. Il en est monté quatre en plus, ici. Le quatrième a dû se caser avec l'équipage, dans la cabine. Au fond de l'avion, une fille restait immobile, l'oeil hagard. On la prenait pour une personne égarée, mais elle s'est approchée de moi, a donné son nom, et m'a demandé si j'avais connu son frère en commençant à pleurer. J'ai appris ainsi que le frère en question, sergent-pilote de chasse dont l'escadrille était restée six mois à Tindouf, avait été tué à Colomb-Béchar dans un accident d'avion. La fille voulait savoir s'il ne restait pas un souvenir du disparu, objet, photo. Mais, souvent, un gars qui passe ne laisse rien et on ne s'en rappelle plus.

Jeudi 14 novembre 1958

François Nirascou, le receveur PTT, est venu avec deux ou trois Arabes pour attendre une huile des Anciens Combattants. Assis sur le banc de l'Escale, face aux piste, il me raconte le passé : il était à la Compagnie Méhariste de la Saoura, sous le ordres de mon compatriote, le capitaine Cauneille. Ils arrivaient jusqu'à Port-Etienne (maintenant Nouadhibou) et la Baie du Lévrier, dans le sud de la Mauritanie (pas loin du Banc d'Arguin, célèbre par l'échouage de la frégate *La Méduse*). En 1940, ils étaient avec 70 Méharistes au puits d'Aïn-Ben-Tili dont l'eau, magnésienne, est mauvaise. Cauneille avait fait demander l'autorisation de se replier sur Bir-El-Halou, à 40 km au nord, en Rio-de-Oro, où l'eau est plus potable, mais son commandement avait refusé. Il avait fallu attendre que la moitié du peloton soit sérieusement malade pour transférer le camp. Les Américains passèrent entre 1943 et 1945. De 20 à 100 avions atterrissaient journellement. Un avion spécial venait d'Agadir, avec des filles, tous les samedis. La piste était balisée électrique-ment. Il en reste en 1958 des fils sous caoutchouc émergeant du sol et un tuyau écrasé et tordu,



▲ *Miquette dans le Ju 52*

▼ *Repas de l'équipage du Ju 52 de l'escadrille 56S à la Coloniale (coll. René Bourneton)*



scellé dans la terre, avec une multitude de lettres écrites dans le ciment : *Destruction Company johnny Texas july 1945*. François évoque le responsable de la Base, en 1955-56, un sergent-chef nommé Jurczczym, qui avait réparé une brèche dans la carlingue d'un Junkers de la Marine avec une tôle ondulée où étaient écrites les lettres WC.

Dimanche 16 novembre 1958

Repas au seul restaurant du village, le *Gîte d'Etape*, à l'architecture saharienne, tenu par un couple d'Espagnols, les Major. C'est la femme qui commande, jeune, accorte et très brune. Elle a même une moustache de duvet. Mais, étant donné le peu de femmes européennes à Tindouf (à part elle et Marie-Thérèse, l'épouse du lieutenant Catrevaux, douce blonde), la *Mère Major*, comme on l'appelle, arrive à faire rêver certains. Nous mangeons : saucisson beurre, trois oeufs au plat, un grand beef, petits pois, fromage Gervais, une pomme et champagne. En prime, la moustache duveteuse de la *Mère Major*.

Lundi 17 novembre 1958

Un avion américain s'est posé et est reparti une heure après. Les mecs avaient des uniformes voyants, insignes, dragons, panthères, soleils sur les manches. À part mes fantaisies vestimentaires, on n'est pas habitués à ça.

Vendredi 71 novembre 1958

Jour d'arrivée du *Noratlas* qui apporte les vivres pour la semaine, depuis Marrakech. Quartiers de boeuf, cageots de fruits et légumes, sacs, caisses, fûts. Le rite se répète, immuable : on rentre dans l'avion par la porte latérale, à trois, et pendant que l'un de nous dévisse les quatre ou cinq poignées-vis tournantes qui fixent les deux demi-coquilles de l'arrière, les deux autres se garnissent les poches (mandarines, oeufs, radis, bananes). Enfin, on ouvre l'arrière et le camion à charger recule entre les coquilles (attention, c'est le mot piège).

Pendant ce temps, le mécanicien ajuste les cales aux roues, en fixe d'autres aux plans et gouvernes. Le camion citerne se place à côté de l'avion, le pompiste déroule ses tuyaux.

On a reçu d'Alger un moteur de *Noratlas* de 600 kg, fixé sur un berceau à roulettes, qui glisse sur les deux rampes alu jusqu'à terre, retenu par le tire-fort à levier que l'un de nous manœuvre lentement.

Lundi 24 novembre 1958

J'ai acheté, 100 francs le mètre, un tissu genre tulle, couleur sable, pour confectionner un chèche qui sert de cache col par temps frais et comme filtre, pour respirer, par vent de sable. Il faut plus de trois mètres de longueur. Nous avons repris la tenue de drap et les chaussures Pataugas.

En potassant les Bulletins Officiels, j'ai levé un lièvre. Après 18 mois, le maintenu sous les drapeaux a le droit de demander le remboursement des repas qu'il ne prend pas à l'armée, *because* permissions. Pour un mois et demi, cela compte. Personne ne le savait, on se gardait bien de nous renseigner. Je propage la bonne parole aux permissionnaires.

Quelque part, dans les bureaux du CIEES de Béchar, on doit se demander quelle mouche a piqué les *ceuss* de Tindouf, devant la subite avalanche de demandes de remboursements. Je suis fier de ma modeste contribution à la défense de la veuve, de l'orphelin et des petits éléphants (sans défenses !)

Mardi 25 novembre 1958

17 heures 30. Ouf ! Nous soufflons un peu, après une rude journée, 8 heures : départ d'un bi-moteur vers Alger, avec du courrier. 9 heures : *Noratlas* et ses quatre tonnes de ravitaillement. 13 heures : un général et des colonels, en *Dakota*. Il a crevé la roue arrière à l'atterrissage et



Dans le Ju 52 Légumier de l'escadrille 56S (coll. René Bourneton)

reste immobilisé en bout de piste. 15 heures : un *Noratlas* d'Alger, chargé de quatre tonnes de munitions. 16 heures : un *Noratlas* de Marrakech et ses quatre tonnes de vivres. À part pour le général et son corps de ballet, qui marchaient tous seuls, ça en représente des manutentions et des mandarines dans les poches.

Jeudi 27 novembre 1958

Jeudi, façon de parler, il est 1 heure 30 du matin et je suis de garde, sous ma tente, harnaché contre le froid. La jeep vient de partir en patrouille, les nuits sont toujours calmes.

Nous préparons le Réveillon. Pour éviter les regrettables débordements de l'an passé, nous ne serons que six, triés sur (les stores) volets. J'ai déjà reçu par colis les hors-d'oeuvres, les desserts et le mousseux. Robert, qui se fera tuer dans un accident huit mois plus tard, part ce matin en permission. Il doit nous envoyer de sa ferme deux poulets découpés et mis en boîte dans la graisse.

Quatre appelés instituteurs se trouvent ici : deux de Toulouse, malabars, grandes gueules et politiquement portant à gauche (plusieurs partis sont en présence). Les deux autres portent à droite, Gaby, doux et timide, perdu dans la Bible et les chants grégoriens, et l'aspirant L. qui ne mérite même pas la majuscule, peau de con, vache, crevant d'orgueil, il ne se prend pas pour la moitié d'un cachet d'aspirine. Les trois autres disent de lui : *Il déshonore notre profession*.

Hier on a eu neuf avions : un *Dakota* apportant une roue et un cric, un Ju 52 partant à Hassi-El-Mounir, un Ju 52 pour Colomb-Béchar (il revient deux heures après, radio en panne), trois *Noratlas* qui livrent deux hélicoptères et leur kérosène, un Ju 52 allant à Oum-El-Achar, un avion civil, un *Dakota* ramenant le général.

Un drôle de travail, à établir tous ces manifestes. Nous pesons les bagages et le fret. J'engage ma responsabilité quand je déclare les poids embarqués sur les manifestes. Le commandant de bord demande toujours le poids total et vérifie avec soin l'arrimage. Pour les militaires embarquant avec une arme, on doit vérifier que la culasse est ouverte, pour des raisons de sécurité.

Un jour, à 6 heures du matin, on a endommagé la coque d'un *Noratlas* avec le chariot à bagages. Pas trop, pour cacher la déchirure, nous nous sommes mis à discuter, le dos appuyé à l'avion, pendant que le mécano, avec sa lampe torche, inspectait la coque, le train d'atterrissage et les gouvernes (capital, l'inspection des gouvernes, pour vérifier que les cales de maintien sont enlevées). Là, nous ne mettions pas en jeu la sécurité du vol, c'était plutôt pour éviter une bonne engueulade. Parfois, un boulot supplémentaire : baliser la piste pour les décollages avant que le jour se lève. Il faut partir avec une jeep et sa remorque et placer de chaque côté de la piste, tous les 50 mètres, des *goose necks*. Tout le monde dit et écrit *Gouznec*. Ce sont des sortes d'arrosoirs tout noirs de fumée, remplis de pétrole, avec une mèche dans le bec (bec d'oie). On les allume ensuite, c'est très joli, ces flammes fumeuses et vacillantes dans la nuit. Ce n'est pas *Kennedy Airport*.

Les pilotes de chasse passent parfois la nuit en javas et beuveries. Ils décollent le matin, ni trop gaillards, ni trop lucides, ni trop glyceriné (quand ils se sont explosés). Ils quittent le parking et, en cahotant, vont se placer en bout de piste, pour le point fixe. Ils roulent avec un armurier couché sur l'aile. Avant le décollage, celui-ci arme, par dessous, les mitrailleuses d'aile (puis il revient à pied, ou en auto, mais il ne reste surtout pas sur l'aile, faut pas déconner !). Une fois, une rafale de mitrailleuse est partie d'un T-6 en bout de piste, le pilote, encore sous l'effet du whisky sans doute, avait appuyé par erreur sur le bouton de tir. Comme l'avion, au sol, n'est pas horizontal, ce n'est pas trop dangereux.

Un Junkers, aussi, en roulant, est allé se jeter dans les barbelés entourant la cabane gonio !

C'était mon quart d'heure de calomnie.



Le pilote René Bourneton et ses passagers dans le Ju 52 Légumier (coll. René Bourneton)

Vendredi 28 novembre 1958

Depuis que j'écris ces lignes, la fin de ma nuit de garde approche, c'est 5 heures du matin, j'ai terminé mais je ne peux aller me coucher. Un avion décolle à 6 heures 30. À 5 heures 30, je vais aller réveiller les gens de l'Escale, Lesage, Toupin et les deux Lefèbvre-Lefèvre, pour qu'ils commencent à charger l'avion. Je dois réveiller aussi les passagers de l'armée de l'Air, les pompiers, ceux de la tour de contrôle. Les biffins arrivent avec leurs véhicules, en amenant leurs passagers. Il faut enfin dégager les chevaux de frise en barbelés, qui obstruent la nuit l'entrée des pistes. Je passe aux cuisines, désertes à cette heure-là, pour mon café et mes tartines beurrées.

9 heures, l'avion est parti depuis longtemps, un hélicoptère décolle, porteur d'une urne, de sacs de pain et de deux cageots de pommes (pour un vote d'Arabes. Comprennent-ils pour qui voter, avec cela ?).

Acheté à Quinta qui, commis aux vivres, effectue chaque semaine sa navette avec Marrakech, quatre baguettes de pain tendre (25 francs). Il en apporte, le vendredi, une pleine corbeille. Ce pain-là est meilleur que celui de l'Armée.

Mais je baille. *Bye, bye*, je vais récupérer.

Lundi 1^{er} décembre 1958

Les deux hélicos repartent dans des *Noratlas*. Le vote est terminé. La population indigène a bien voté. Le caïd part à Colomb-Béchar. Ses fils, Mantallah, Senhour et le petit dernier, l'accompagnent à l'avion avec la Plymouth 16 cv de l'Annexe. Je descends au village dans la grosse américaine que conduit le sergent Roher, des Méharistes. Sur les 3 km de route goudronnée, on pousse à 120. J'attends l'ouverture de l'atelier du tailleur Ben Sadek qui doit me renforcer le fond usé d'un pantalon. Je cause avec Mantallah et un commerçant, à côté du bureau du caïd et du Réguibat au grand turban et au long Lebel. Mantallah vit généralement au Soudan, comme ils disent, c'est le Niger ou le Mali. Il trouve Tindouf affreux et misérable. Retour à pieds, à travers raccourcis et cailloux. J'y étais allé hier, aller et retour avec *Miquette*. Elle était fatiguée et tirait la langue. Ce matin elle était à 8 heures à côté de moi, sous les couvertures. Pauvre *Miquette*, je ne me doute pas de la vérité.

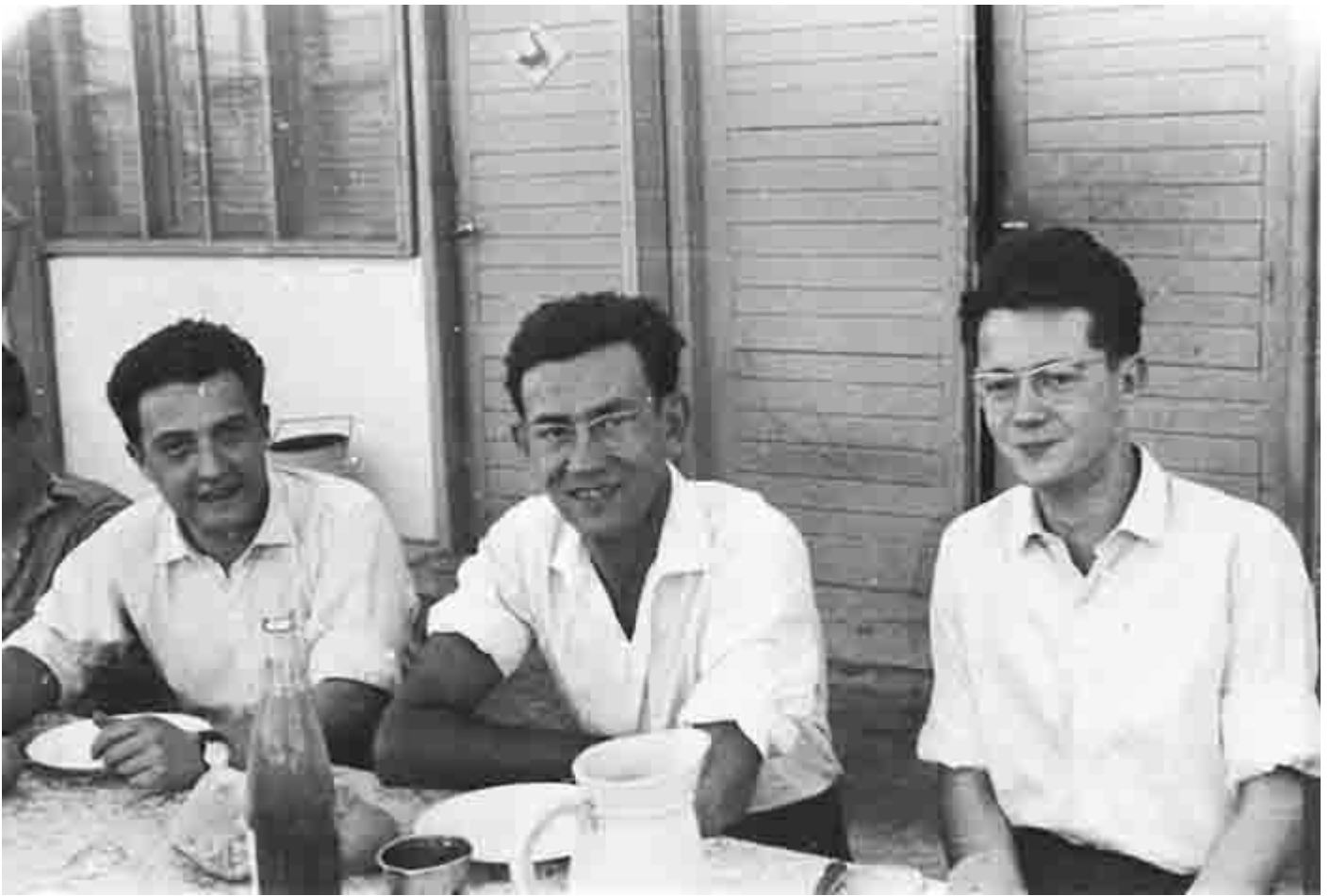
Samedi 6 décembre 1958

Trafic intense : *Noratlas* de Marrakech (ravitaillement), *Noratlas* réparé dans la nuit, vers Alger, quatre T-6 et un *Dakota* de Dakar vers Alger, deuxième rotation du *Noratlas* de Marrakech, *Noratlas* de dépannage, pour un deuxième homologue en panne, *Noratlas* d'Alger, *Dakota* de Colomb-Béchar. On a eu en tout onze avions sur la piste, dont trois en panne.

Hier, un *Noratlas* de dépannage (on en eu trois) a voulu décoller à 19 heures avec une dynamo qui cafouillait, il a essayé quatre fois, mais ne s'arrachait pas du sol. Au dernier essai, les jantes étaient rouges, des étincelles jaillissaient des freins dans la nuit. Les pompiers y ont vidé leurs extincteurs. À minuit, les mécaniciens essayaient les moteurs.

J'ai eu les félicitations du capitaine pour avoir placé à l'entrée des pistes une pancarte *attention verglas*. Il me demande d'en installer d'autres. J'ai ajouté un panneau dans le hall de l'Escale : *Visibles dans petite base du Sud, lot d'avions à céder : deux Noratlas, bon état général, un Dassault chaussé de pneus neufs, un Ju 52, entièrement révisé en 1935. Faire offre à Maître Senlis, notaire à Tindouf*. Senlis est sous-lieutenant, c'est mon chef direct. Clerc de notaire dans le civil, on ne le voit jamais, il joue au tennis, en bas.

On m'a donné une tête de gazelle empaillée et une à empailler. Ce soir, deux cercueils sont arrivés. Des imbéciles ont écrit dessus : *Appartement à louer*. Mais je n'apprécie pas cet humour-là.



▲ *Au centre, avec Giquello et Jaboulet*

▼ *Livraison des cercueils (vides)*



Jeudi 11 décembre 1958

Graves, est à l'infirmerie (angine). Je garde *Miquette*. Elle est difficile à nourrir, elle ne mange que de la viande. Elle dort sur mon lit ou bien s'installe sur mes genoux si j'écris.

Jeudi 18 décembre 1958

Depuis trois jours, les Guinéens de la Compagnie saharienne portée africaine du Drâa (CSPAD), refusent de travailler sous le prétexte que, la Guinée étant indépendante, ils ne sont plus Français. Le 3^{ème} BILA est consigné. Maintenant, les Guinéens sont libres, ils n'ont plus d'armes et 18 partent demain dans leur pays, 20 samedi prochain.

Dimanche 21 décembre 1958

Serfaty, l'adjudant-chef de discipline, passe à 7 heures 5 dans les chambres de troupe et fait du rifi quand les gars ne sont pas encore levés. Par contre, il est venu réveiller le barman à 8 heures 30 en lui disant :

— *Je m'excuse de vous réveiller.*

Hier, au cinéma, mon voisin me parlait :

— *D'où l'as-tu sorti, ce blouson fourré ?*

Le commandant, devant nous, s'est retourné :

— *C'est vrai, où l'avez-vous trouvé ?*

— *À la poubelle, mon commandant !*

C'était presque vrai, un type qui voulait le mettre à la poubelle me l'avait donné. On appelait ces blousons à col de fourrure *moumoutes*. C'est bien plus tard que j'entendrai ce mot, pour désigner une perruque.

Tripoz, qui a succédé à *Callaghan*, semble ne s'occuper de rien, son occupation est de voler en avion. Il est toujours, avec un capitaine navigant, chef des deux bimoteurs Dassault MD 315. Celui-ci est une ruine qui passe son temps au bar de l'Escale :

— *Dire que ma femme est à Bamako et moi ici, à faire une guerre atroce.*

Vendredi, est arrivé un nouveau sergent à l'Escale, c'est Ageorges, dit *Jojo* (deuxième de surnom). Ce sera un très bon copain. Egalement un autre nouveau, gonio, Jean-Claude Cros, de Céret (Pyrénées-Orientales). Il était, comme moi, technicien des PTT, mais il est allé au ministère de l'Intérieur. Ce sera aussi mon grand copain, on l'appellera *Le Fisse*, comme Serfaty dit aux gars, quand il est bien disposé.

Mardi 23 décembre 1958

Le Ju 52 de la Marine d'Agadir est passé, allant à Fort-Trinquet (qu'on appelle aussi Bir-Mogrein ou Bir-Oum-Grein, *Bir* c'est un puits maçonné).

J'ai trouvé un Catalan de Rivesaltes, Le second-maître Bartissol, très sympa (je pense à l'histoire de ce sous-officier marinier, dont on disait : *Il était quartier-maître, puis il s'est fait second-maître, maintenant, il se fait maître*).

Tous les ressortissants des Pyrénées-Orientales, nous nous sommes pris en photo, pour la Presse, au pied du Junkers : Bartissol, Cros, moi, Ricard et Cor, un sergent-chef des Dassault, une très grande gueule.

Ce matin, le pâtissier confectionnait les bûches de Noël. De Marrakech, sont arrivées les dindes et 150 douzaines d'huîtres. Nous avons monté dans le garage une scène pour le théâtre.



▲ *Le sergent Jojo Ageorges au souk de Tindouf*

▼ *Les Catalans à Tindouf : SC Cor (GOM 86), PM Bartissol (56S Agadir), Claude Millé et Sicart*



Mercredi 24 décembre 1958

Réveillon dans le réfectoire, tous grades confondus, en tenue : huîtres, galantine de volaille, boudin blanc (*tiens, voilà du boudin*), dinde aux marrons, crabe mayonnaise, bûche, cigares, vins, mousseux, rhum. Confettis, farandoles, serpentins. Sapin arrivé d'Alger par avion. Loterie (comme lots : appareil photo, rasoir Philips, radio, une semaine de permission à Alger).

Bonnet a gagné l'appareil photo. Couchés à 3 heures 30. Pas de beuveries dépravées. Le plus drôle, c'est que j'avais rasé mon collier de barbe d'un côté du visage et personne ne l'a remarqué (déception !).

Vendredi 26 décembre 1958

Le soir de Noël, théâtre, avec une troupe mixte de Colomb-Béchar, arrivée en avion VIP. Toute la Base faisait la haie sur leur passage, mains sur les épaules de l'autre, levant la jambe et chantant *Fleur de Paris*, le tout sous la direction de Serfaty, que certains appellent *Scaferlati*, marque de tabac.

Serfaty chante à tous les repas ou arrosages importants. Il ne connaît que *Le tango bleu*, *Je t'aimerai ce soir ou bien domani* et *Rossignol de mes amours*. Aujourd'hui, il est aphone, ce qui n'est pas plus mal !

La nuit de Noël, ça bardait chez les Bataillons d'Afrique, un BILA arabe, qui était de garde, a déserté avec son fusil et 80 cartouches, il a rôdé auprès d'une tente réguibat et a essayé de s'approprier une femme. Trois hommes ont voulu résister, il les a tués et s'est sauvé avec la femme. Hier matin, deux des trois hommes agonisaient. Le commandant des BILA a dit, de son déserteur : — *Ramenez-moi son corps*.

Une patrouille l'a retrouvé et lui a tiré une rafale de mitrailleuse. Un Méhariste réguibat lui a tiré neuf balles dans la tête (merci *Aspro*). Je saurai ensuite que c'est Hamidi Oujlahbib.

Le jour de Noël, de la Base, on entendait dans le lointain taper une mitrailleuse.

Lundi 29 décembre 1958

Nous descendons au village avec Giquello. Celui-ci est à la réception radio. Les messages sont toujours passés en morse, ce qui peut paraître vieillot, mais c'est parce que certains, confidentiels, sont chiffrés. Nous portons un message, transmis deux jours auparavant par téléphone, c'est dire l'urgence !

Je fais la connaissance, grâce à Ben Sadek et à Merzoug qui me le présentent, de Hamidi Oujlah-Bib, ancien planton de Cauneille. Un gros Réguibat, la tête barbare et broussailleuse. Il trimbale un fusil Lebel (modèle 1893) comme on porte une pelle, sur l'épaule, mais en le tenant par le canon. Une allure de mec à ne pas rencontrer seul la nuit.

Mon pote Bonnet est parti samedi, rendu à la vie civile. S'il part de Colomb-Béchar en train, il risque de passer son Réveillon du jour de l'An dans un wagon à bestiaux entre Aïn-Sefra et Saïda. Il a eu un gros succès, au départ : rauque pour avoir trop gueulé, une quille de 10 cm autour du cou et une de un mètre sur l'épaule. Homérique.

Le commandant Tripoz m'a fait appeler :

— *Il paraît que vous avez des photos de De Gaulle que vous avez arrangées ?*

Je lui ai montré mes oeuvres, De Gaulle en cartomancienne, en Mexicain, en matelot, en SS. Il a bien ri, et il en voulait pour décorer la salle de repos du personnel navigant. Pour le SS, il a ajouté :

— *Là, quand même, vous êtes méchant !*

Le capitaine Rolland arrive :

— *Millé, on me dit que tu as un daub habillé en capitaine ?*

Effectivement, j'avais vêtu un lézard empaillé : képi, godasses, lunettes, mégot et un devant d'uniforme en papier collé et peint. Ce ne sera pas mon dernier délire.

Mercredi 31 décembre 1958

Encore une année de passée. Un Réveillon sage, à six copains. Etonnant, je ne me souviens que du pain tendre, acheté chez Bouchaïd, avions-nous que ça ? On mange tellement que un bon repas de plus ou de moins !

Ce soir-là, les gars des transmissions, tous bourrés au Ricqlès, sont allés réclamer *Rossignol de mes amours* à Scaferlati. Celui-ci, aussi imbibé qu'eux, a voulu leur offrir un camembert, l'un d'entre eux a ouvert la boîte et crac, il lui a vissé le fromage sur le visage. Ensuite, un juteux qui accompagnait Serfaty, lui a écrasé un oeuf sur son crâne tondu. Délire !

Le lendemain, il jouait à nouveau les peaux de vache. Le capitaine dit de lui :

— *Il est con, ce mâle.*



Noël 1958

Jeudi 1^{er} janvier 1959

L'après-midi, je descends en civil, avec un copain. Je porte une chemise noire. Comptant boire le thé à la menthe chez Hamidi, je me dirige à l'extérieur du village vers sa grande tente où je trouve de l'effervescence. Hamidi est debout, je lui dis :

— *Tu ne me reconnais pas, de l'autre jour ?*

À ma grande surprise, il répond que Hamidi, ce n'est pas lui. Sans comprendre, perplexe, je pars et je rentre à la Base. Quelque chose ne tourne pas rond. J'aurai la clé du mystère quelques jours après : il avait été menacé de mort par d'autres Arabes purgeant leur peine au BILA, pour avoir achevé leur congénère. Il ne m'avait pas reconnu. J'ai appris que les Réguibats cherchaient un type à chemise noire qui, lui-même, recherchait Hamidi. Tous croyaient que je voulais le descendre. Voilà comment on frôle la bavure. Par la suite, Hamidi, rassuré, en rira et j'adopterai ses enfants, Saïd et ses frères.

Nous avons reçu, par avion, après une ambulance Renault 2,5 t, une Land Rover qu'il a fallu descendre par les rampes du *Noratlas*. La Land Rover a des grilles pour passer dans le sable, six jerrycans sur les côtés, deux roue de secours et un jeu de lames de ressorts fixé à l'avant.

Avant le réveillon, le *Noratlas* de la ligne régulière est arrivé à 17 heures. Il avait mis 1 heure 58 pour les 720 km depuis Colomb-Béchar, au lieu des 2 heures 30 habituels. Le pilote se dépêchait, c'était un sergent-chef ayant séjourné à Tindouf où il passait son temps à la chasse. Aussitôt sur la Base, il est parti en jeep. Deux heures après, il revenait à la nuit avec quatre gazelles. Le lendemain, il repartait vers Alger, chargé de son gibier et de caisses de porto pour le Réveillon.

Ce chef est un dur à cuire. Du côté d'Alger, il pilotait un *Noratlas* au cours d'un exercice de lâcher de Paras. Les coquilles fermant l'arrière de l'avion sont, dans ce cas, enlevées. Les parachutistes sautent par cette ouverture. Un Para a accroché son parachute à l'empenage arrière. Malgré les écarts du pilote, le pépin restait prisonnier et le Para n'a pu ni se dégager, ni couper ses suspentes. À 300 km/h, la situation ne pouvait s'éterniser. Le sergent-chef a donc atterri en catastrophe, bloquant ses freins sitôt posé, éclatant tous ses pneus, mais sauvant l'homme qui s'en est tiré avec des brûlures. C'est à cause de ce fait, que le sergent-chef se permet des combines à la limite du tolérable.

Tindouf a maintenant une Gendarmerie. À part la chasse, ils n'ont rien à faire. Je les connais tous, on se tutoye.

Au départ du dernier avion, deux femmes arabes étaient passagères, une vieille et une jeune. La première montait l'escalier de l'avion à quatre pattes. J'ai bouclé sa ceinture à la jeune (la vieille, non). Toutes deux sentaient le clou de girofle autant qu'un court-bouillon de Godefroy.

Vendredi 2 janvier 1959

J'ai effectué un aller et retour à Fort-Trinquet, en Junkers. Il faut 1 heure 30 pour arriver. On survole des terres ingrates, jaune ocre, plantées de maigres thallas, des gara rocailleuses (colline aplanies), des lits d'oued desséchés. Bir-Mogrein, le nom mauritanien de Fort-Trinquet, paraît aussi pauvre que Tindouf, maisons basses en terre ocre, l'éternelle avenue de constructions blanches abritant les administratifs, dispensaire, annexe Indigène, bureaux et logements des résidents. Au retour, ramenons les deux ou trois inévitables Réguibats, avec leur rahla (selle). À 18 heures, le Ju 52 est rentré. Je n'ai pas vu grand'chose. Ce n'est pas Fort-Trinquet, mon rêve, c'est Dakar. Mais, impossible d'y aller.



Avitaillement d'un Ju 52 du Groupe de transport 1/63 Bretagne

Mercredi 7 janvier 1959

Un avion spécial repart avec sept cercueils pleins. Trois déserteurs étaient venus, on les voyait travailler dans le petit cimetière européen situé près du bordj Ressot, par les fenêtres de la Poste aux Armées. La veille, nous avons déchargé les cercueils, prenant des photos avec Lesage couché sur un, mains jointes et les quatre de l'Escale aux poignées.

Avec Graves, nous avons arrimé les sept caisses, qui portaient simplement un nom écrit à la craie (notamment les morts de la Coloniale, sautés sur une mine au Merkala). Nous avons placé dessus un très grand drapeau tricolore, le commandant de bord a vérifié l'arrimage, puis s'est mis au garde-à-vous. Il a demandé à Lefèvre le poids du chargement. Et celui-ci, qui n'a pas inventé le bouton à six trous, de répondre :

— *Ce matin, vides, ils pesaient 350 kg, mais maintenant, avec le merdier, c'est plus lourd.*

Authentique. L'autre a fait celui qui n'entendait pas. Nous aussi.

Mercredi 14 janvier 1959

Temps splendide. *Miquette* est morte, elle était pleine et se traînait, sans pouvoir mettre bas. Graves voulait la faire opérer par le toubib, c'était trop tard. Garlot-Ficonnetti, chirurgien dans le civil, l'aurait fait. Je comprends maintenant pourquoi elle peinait quand j'allais avec elle à pied au village début décembre et pourquoi elle aimait dormir à mes côtés ou monter sur mes genoux. C'était la plus petite chienne de la Base, la plus affectueusement intelligente.

Nous sommes pas mal à être aussi tristes que son maître. C'est ici mon premier chagrin.

Vendredi 16 janvier 1959

J'ai placé une pancarte : *Attention au train.*

Escale de quatre *Broussard*, monomoteurs légers. Ils viennent de Châteaudun et vont à Bamako. Ils s'étaient posés à Perpignan, Valence, Séville, Malaga, Marrakech et ils continuaient sur Fort-Trinquet, Atar, Saint-Louis du Sénégal, Dakar et Bamako. Un périple avec des escales fleurant bon l'épopée de l'Aéropostale, Mermoz, Saint-Ex, Didier Daurat.

Le Toubib est très chic, pour un rien il envoie les gars à l'hôpital militaire de Marrakech. Ce qui me donne des tas d'idées.

Dimanche 18 janvier 1959

Exercice pour la SIR (Section d'intervention Rapide). Je fonce à l'armurerie, puis Guitteny, *Jojo* et Pasquet. On n'attend pas les autres, on prend toutes les armes du Groupe 3. Je porte les chargeurs, Pasquet les MAT 49. Il trébuche et tombe toutes les armes par terre. Nous ne sommes vraiment pas des guerriers.

Plus tard, vers avril 1959, Serfaty contrôle les groupes de la SIR, chacun affecté à un blockhaus (je n'ose pas dire affecté à la défense d'un blockhaus, tellement notre efficacité paraît improbable). Le troisième groupe est aligné, moi devant, avec Burnot, Lesage, Toupin, Tavernier, Bourguignon et Deberre. J'ai mis deux cornes à mon casque, faites de mastic noir de carrossier, un faux ceinturon-cartouchière avec balles et étui de revolver et un gros colt, modèle Texas 1862, le tout, fait de carton et de crayons couleur. J'ai ajouté la grande moustache et la barbichette de *Buffalo Bill*. Serfaty n'a pas sourcillé. Décourageant.

Lundi 19 janvier 1959

Je suis caporal de semaine. Une trouvaille de ce c. d'adjudant-chef. En théorie, on doit coucher au Bureau de discipline (ce mot me hérissé), réveiller les soldats à 7 heures dans les chambres, être à 8 heures au réfectoire pour le petit déjeuner, également pour les repas de midi et du soir,



En attendant le repas

surveiller les corvées, distribuer dans les services les notes officielles, allumer les lumières de la Base, les éteindre, etc. Un travail de garde-chiourme. Je voyais mes malheureux prédécesseurs courir de tous les côtés, sans cesse.

Avec moi, tout diffère (et m'indiffère). Je me réveille à 7 heures 40, je lis *Le Canard Enchaîné* pendant les surveillances de corvées, je mange avec les barmen au mess sous-off et quand j'ai une note à distribuer, je passe la matinée à discuter dans les services.

Question tenue, fi des tenues de drap et des souliers vernis, je reste en nails, en manches de chemise, chèche et calot du Train. Les gars disent :

— *Cette semaine, ça se voit que c'est Millié.*

Serfaty supporte, il souffre en silence.

Le capitaine me commande une pancarte : *Attention cassis*. Il ajoute : *Au lieu du cassis, tu peindras une bosse de chameau.*

Vendredi 23 janvier 1959

Je termine ma parodie de caporal de semaine. Le dressage de Serfaty est terminé, j'avais pris le parti de n'être jamais au bureau, comme ça je ne le voyais jamais.

L'autre nuit, marche nocturne pour les participants au peloton de sergent. L'adjudant-chef les dirigeait, il s'était équipé de guêtres. Manque de pot, les gars l'ont fait crever, faisant exprès de marcher vite. Il suivait à 400 m derrière, comme le centurion dans *Astérix Légionnaire*. Le lendemain matin, je croyais que, fatigué, il dormait ce c., mais il n'avait pas digéré le coup de la nuit. À 8 heures 30, il est passé dans les chambres alors que ses bourreaux dormaient. Il a fait un cirque, me demandant à quelle heure j'étais passé pour le réveil. 7 heures, j'ai maintenu. Il voulait me punir. je lui ai dit dix fois :

— *Allez-y, punissez-moi, je vous le demande.*

Ecoeuré, il est parti et depuis, il ne dit plus rien.

À la limite, il me fait de la peine, j'ai un peu honte de le traiter ainsi. Mais je hais trop la Connerie Humaine, qui reste la plus grande réserve d'énergie du monde, inépuisable et renouvelable.

Dimanche, les chasseurs ont ramené quinze gazelles, en allant avec deux jeeps et un GMC jusqu'au Merkala et au-delà, 300 km à travers le Rio-de-Oro, la Province Marocaine de Tarfaya et même le Sud Maroc, en franchissant l'oued Drâa, ce qui est interdit. Y étaient : Jean, l'ancien vaguesmestre, Lescouzères, adjudant du BPM (c'est un agent d'exploitation des PTT, engagé pour se payer une villa avec sa solde) et Sauvêtre, lieutenant rappelé du Train qui me prête parfois son képi à la housse sable.

Le dimanche d'avant, c'était 23 gazelles.

J'ai acheté, chez Merzoug, une lourde couverture marocaine et une djellabah de gommier en poils de chameau à un Méhariste. Elle possède un immense capuchon, je l'utiliserai ultérieurement comme sac de couchage, à l'envers, les pieds dans le capuchon.

Dimanche 25 janvier 1959

Au village, mariage réguibat. Danses devant les tentes. Un autre groupe tire sur des boîtes de conserve, entre les campements. Je me demande comment ils ne se descendent pas entre eux.

Avec Ageorges, nous passons l'après-midi à la Gendarmerie, mais au bar !

À côté, François, le postier, effectue sa vacation radio (16 heures à 16 heures 30) avec Colomb-Béchar, mais le son est mauvais, faible et irrégulier. On ne paie pas, pour des raisons de propagande, mais ça ne vaut pas davantage.



Saïd, le fils d'Hamidi Oujlahbib

Hier, gros délire dans le hall de l'Escale qui jouxte le bar, avec des oeufs au porto sucrés, avec l'aimable collaboration de Guitteny, barman, Serfaty, le sergent-chef Buquen, un adjudant, un sergent et le talentueux major Robert. Je dormais déjà, ils m'ont réveillé, j'ai mis la djellabah, pour me joindre à eux. Java jusqu'à 2 heures du matin. Qu'est-ce qu'on s'est amusés, avec Serfaty qui boit mais ne tient pas l'alcool. Au programme : *Rossignol de mes amours, ...ou bien domani*, java, tango, valse, swing, strip-tease. Dans sa cuite, il s'est ressaisi aux pantalons, après avoir tombé cravate, chemise, blouson. Puis, moi étant debout sur le comptoir, en djellabah et nu-pieds, il m'embrassait le pied :

— *Millé, dire que l'autre jour, je voulais te foutre dedans.*

Puis, devant la fenêtre :

— *Putain, je l'aime, cette fenêtre, et il l'embrassait.*

Enfin, ramassant sa chemise :

— *Merde, je suis crevé, je vais au lit.*

Le major l'arrêtait :

— *Ta gueule, ferme la porte, ça fait du courant d'air, reviens nous chanter Rossignol.*

A 2 heures du matin, on l'a chargé sur le diable, pour l'amener dehors uriner :

— *Au revoir, mes frères, il nous embrassait. Puis chantait :*

— *Je m'en fous, j'ai du poil au...*

Nous l'avons enfin évacué. Je me suis couché, ivre de rire, car je n'avais pas bu. Et en plus, je lui ai fauché son calot, il peut faire une croix dessus. Je me suis largement payé ma semaine. Rancunier, va !

Dimanche 1^{er} février 1959

J'entame, et je ne suis pas le seul, mon 25^{ème} mois. Nous avons réussi à faire partir un gars de l'Escale en permission. Il avait 22 mois d'armée (et 22 d'Algérie), et n'était pas encore parti en France.

Nous descendons au village avec Giquello et Cros. Serfaty allait au match de foot en saroual bleu et chapeau de brousse, aussi m'a-t'il prêté un saroual noir à la croix du sud brodée en blanc sur la couture. Celui -là est excessivement ample de l'entre-jambe, sans doute pour ceux qui ont les bijoux de famille portant bas. Serfaty, lui, dit que cette variante répond au nom de *boubou*, bien que le *boubou* soit une chemise ample. Peu importe la vraie appellation, du moment qu'on y a les *cojones* à l'aise. C'est saharien en diable, avec une chemise blanche, des naïls brodées, un chèche et un casque colonial. Je ne suis pas le seul, en tenue d'opérette, ici. Cros porte un béret bleu de para.

Photos dans le jardin de Kihal Abderhamane Merzoug. Grand, ombragé, treille, puits, moto-pompe, garages pour son Hotchkiss et les deux Berliet. Deux autruches se pavanent en liberté. Pas rassurantes à photographier, leur gros bec s'avance à hauteur du visage avec un balancement de cou menaçant.

Je perçois désormais mon mois de technicien PTT, ou plutôt la différence entre mon salaire et ma solde militaire. C'est mandaté à des dates très irrégulières, et du CIEES de Colomb-Béchar, et des PTT de Paris, ce qui m'enrage. Naïf, je crois toujours que le civil et le militaire ont des devoirs envers nous alors que, à part nos amis et notre famille, tout le monde se moque bien de nous ! Trente-huit ans après, les comédies et atermolements des gouvernements de gauche et de droite, seront là pour confirmer mes doutes quant à la reconnaissance de la Nation. Poil au...



Les autruches de Merzoug

Mardi 3 février 1959

J'ai expédié un scorpion jaune, de 10 cm, dans un flacon de formol. Dix ans plus tard, l'animal, qui traînait desséché dans une vitrine, était dépecé par Jean-Marc enfant. Celui-ci, croyant que c'était un crabe, lui avait arraché pattes et pinces, au grand effroi de la *Tatie* gardant Karine. Elle pensait que le dard empoisonné du scorpion restait dangereux.

J'expédie beaucoup de colis (par bateau, c'est gratuit), poufs, couvertures, daubs empaillés, bouteilles de porto ou de rhum (Deguignes, du BPM, est de la Réunion). Je teste ces colis-là, emmitouflés dans 10 cm d'emballage anti-choc, en les lançant à travers une pièce. Si ça fait ding, c'est que le paquet avait un vice de conception. Ils arriveront tous intacts. Et toc !

Certains envoient même des daubs vivants, par la Poste (pauvres animaux, mais pauvres postiers, si le colis s'ouvre). Plus fort : un obus de mortier a été expédié par colis postal, débarrassé de la poudre et de la fusée percutante, quand même. Il paraît que cela fait une lampe de chevet du meilleur goût. Je ne sais pas, je n'ai jamais goûté. C'est mieux un canon ! (de porto).

Quinta, aussi vaguemestre, me paye un mandat de 95 francs, remboursement de mes repas d'août 1958, non pris à l'armée, pendant ma permission, soit sept mois après.

Mes accrochages avec le juteux-chef recommencent. Je lui porte un couteau trouvé à l'Escale. Il insiste pour savoir qui l'a trouvé. Je rétorque :

— *Mais enfin, c'est plus important de connaître à qui il appartient, que de savoir qui l'a trouvé !*
Il le prend mal et m'engueule. Je crie plus fort que lui :

— *Si vous récompensez l'honnêteté en me passant un savon, vous n'êtes pas prêt de revoir ce couteau,* je le reprends.

Depuis, j'ai un couteau, et lui, il reste un manche.

Vendredi 13 février 1959

Je vais chercher un trèfle à quatre feuilles, ou un trèfle ordinaire, il y en a autant ! Trèfle de plaisanterie, cet après-midi, le Junkers de la Marine est revenu de Fort-Trinquet avec deux jours de retard, il s'était planté sur des barbelés et ils ont reçu d'Agadir un autre gouvernail, par un autre avion. Ce soir, ils arboraient un gouvernail neuf sur un appareil ferraille.

Le mois dernier, à Atar, en Mauritanie, ils ont quitté la piste et se sont fichus sur un arbre. L'arbre a pu être réparé, mais la *Julie* était irrécupérable.

Je me demande si c'est la malchance, si les avions sont dangereux ou s'ils savent piloter. Peut-être qu'ils ne savent pas rouler au sol, car ils ont heurté les barbelés et l'arbre, à terre, pas en vol. À l'aller, le Ju 52 écraseur de barbelés apportait un moteur de camion pour Merzoug. Je paie à boire à Bartissol et aux deux autres, en son nom, il me rembourse. Je suis son correspondant Air. Son frère à Merzoug est bloqué par les Marocains à Agadir, il doit revenir en caravane (pas en mobil-home, en caravane de chameaux).

Depuis longtemps, Graves essaie de m'embobiner pour que, à deux, on fasse un journal. Le capitaine le lui a demandé (hum ?). Il a un tas d'idées, il ferait les dessins, moi le texte, etc. Je ne suis pas chaud pour écrire un journal, je fais traîner, mais ma décision est prise, je n'en ai pas envie, d'ailleurs, je n'en ferai jamais un, de journal. D'abord, je ne sais pas raconter, ensuite, il n'y a rien à dire sur ces cailloux-là, il ne s'y passe jamais rien. C'est mon avis, et je le partage.

Ce soir, nous étions tous aux daubs, ceux de l'Escale. Avec pioches, pelles, gourdes et chapeaux. C'était la première fois que j'allais à cette chasse. On repère un trou, on sonde à l'aide d'une baguette pour voir la direction de la galerie, on creuse. Le daub fait zigzaguer ses tunnels.



▲ *Chasse aux daubs, Lefèvre et son calot Breguet Deux-Ponts*

▼ *La chasse aux daubs*



Une fois capturé, sa mort est barbare : on le pique vivant au formol avec une seringue, au coeur, dans les pattes. Il court très vite quand on le relâche, puis s'arrête et meurt dans d'atroces convulsions dues au formol qui le brûle et l'asphyxie. Ensuite, à l'aide de longs clous, sur une planche, on lui donne une forme ondulante de reptile, on lui cale un bout de bois dans la gueule ouverte, et des allumettes dans les cavités des yeux, pour lui donner l'aspect vivant, avant de le vider, l'empailler, le recoudre... *Berk, Berk !*

Il faisait bon, torse nu. Dire qu'en France, il gèle.

Ce matin, le *Flamant* est revenu sur un moteur, il s'est posé, en panne, en bout de piste. Sur le tard, nous sommes 30 à le pousser sur 1 500 m. Difficile de placer 60 mains sur des points autres que les gouvernes et empennages, en poussant. À l'avant, deux d'entre nous gardaient le cap sur le hangar, une barre de fer passée dans le moyeu de la roue directrice. Une sacrée suée sur la terre caillouteuse de la piste.

Hier, histoire de fous : un *Dakota* est arrivé de Colomb-Béchar, avec un passager et 1 200 kg de matériel radio pour Adrar, au sud de Colomb-Béchar. Il a dû effectuer une évacuation sanitaire pour un poste d'ici, à 150 km, un lieutenant blessé à la main. Il a fallu décharger momentanément les 1 200 kg, puis les recharger quand il est reparti sur Colomb-Béchar d'où il repartira demain à Adrar avec sa cargaison. Le pauvre passager s'est tapé 6 heures d'avion, pour rien.

Dans le bureau, se trouve une caisse remplie d'une douzaine de daubs que je vais placer dehors, sinon, je ne dors pas de la nuit. Ils râclent le sol cimenté avec leurs griffes.

Dimanche 15 février 1959

À 8 heures, chasse aux daubs, en 4x4. Nous sommes huit, avec le chauffeur. Nous creusons sur 4 m et 1, 50 m de profondeur, mais le trou plongeant encore plus bas, nous abandonnons.

Nous revenons à 11 heures, après nous être ensablés trois fois. Cette chasse est souvent sans résultat. Quand on arrive, par hasard, à la bête, on voit d'abord la queue. Mais si on tire, l'animal s'arc-boute. On doit agrandir le trou, sinon, en tirant fort sur la queue, on lui démet les vertèbres, ce qui nuit à l'esthétique, le daub ayant alors une bosse dans le dos. C'était ce qui était arrivé au *Bossu de Notre-Dame*, *Quasi Modo*, le cousin de *Grosso*, lequel était seulement gros, mais pas bossu. Mais Victor Hugo n'a jamais osé le raconter. Moi, si.

L'après-midi, vent de sable épouvantable, ciel jaune. J'ai passé le temps à racler une peau de la gazelle que j'avais dépecée hier. Long travail que de tout peler au scalpel. On la tend ensuite à l'aide de clous, on y laisse du gros sel durant quatre jours pour enfin la traiter à l'alun. Ultérieurement, j'attaquerai des têtes.

J'ai encore les dents qui craquent, du sable. Il s'infiltré partout. Ça ressemble à l'hiver. Guitteny, l'ancien barman de l'Escale, est parti, muté à Oran. Burnot le remplace, un très bon copain, qui dort à l'étage inférieur des lits superposés.

Mardi 17 février 1959

Hier, aux souks, j'ai rencontré Hamidi (pile!). Il y avait presque deux mois que je ne l'avais pas vu, depuis l'histoire du BILA déserteur et meurtrier qu'il avait achevé. Je suis invité à prendre le thé dimanche. Il a toujours l'air d'un intellectuel des broussailles. Chef méhariste, il guerroyait vers la Seguiet-El-Hamra, au Rio-de-Oro.

Le vent de sable a cessé. Nous avons eu cinq avions : deux sur Marrakech, un sur Colomb-Béchar, un sur Dakar, un sur Fort-Trinquet avec 2 500 kg de sucre, 600 kg de tissus (toiles blanches, bleues, noires, pour le Réguibats et des couvertures de Goumiers). Le tout pour Merzoug.



Senhour Abdallahi, le fils du caïd

C'est un travail délicat, de charger un *Dakota*, il faut bien équilibrer et répartir la charge, l'équipage est pointilleux.

Vendredi, Soustelle viendra. On m'avait racolé pour être dans une section présentant les armes, en tenue. Mais je n'aime pas Soustelle, c'est sans doute un excellent anthropologue, très féru sur le Mexique, les Toltèques, Aztèques, Olmèques et Sales mecs, mais il est de l'équipe à De Gaulle, et je ne suis pas de leur bord. Alors, j'ai refusé, renaclé, menacé, protesté. J'ai cédé à contre-cœur, voyant que ça me desservirait de tout casser. Finalement, *Jojo* est intervenu :

— *C'est un ancien, fichez lui la paix, il va être obligé de se raser, de mettre une cravate, ça peut le tuer raide, etc.*

On m'a exempté, le commandant regrettera sans doute son geste de clémence.

Mercredi 18 février 1959

J'ai accompli un vol en Junkers : ravitaillement du poste d'Hassi-El-Mounir et RAV (reconnaissance à vue), avec essais des mitrailleuses.

Décollage à 14 heures, avec 1300 kg de vivres, ce qui est une bonne charge pour cet appareil. Le chargement d'un Junkers, en vol désert est : poids de base 6 810 kg, huile 180 kg, essence 2 047 kg pour 2 940 litres, équipage à cinq et bagages 450 kg, lot de rechange de bord 160 kg, trousse médicale, armement, signalisation 47 kg, vivres (deux jours, 17 personnes) 13 kg, eau en cinq jerrycans, 85 litres 109 kg. La charge offerte n'est que 1 185 kg (il ne faudrait pas que ces renseignements tombent aux mains des Russes).

Le poste des BILA, sur l'oued Zemmoul, est aux confins algéro-marocains, pratiquement il est au Maroc, mais il n'y a pas sur les cartes de délimitation de frontières. Officiellement, c'est le lit du Drâa. Poste isolé, au milieu des dunes. Le terrain d'aviation est à 3 km, à la piste de sable et gros cailloux. Quand un avion se pose, des guetteurs sont sur les dunes. J'ai vu deux Dodge blindés. Les types ont des tronches de repris de justesse (ou de justice, c'est pareil).

Redécollage, survol de l'oued Zemmoul, puis de l'oued Drâa. Peu de navigation fluviale sur les deux. C'est la zone interdite. Sur la gauche, jusqu'à l'Océan, c'est la falaise du Merkala qui termine la hamada de Tindouf (Tindouf est à 660 m).

Dans le lit à sec du Drâa, large de plusieurs kilomètres, ce sont des tamaris et des lauriers roses à perte de vue. Des gazelles en jaillissent, bondissant de leur vol gracieux. On vole à 20 m du sol, plein gaz (Oh ! 180 km/h). À Hassi-El-Mounir, l'équipage avait monté les deux mitrailleuses. Celle de droite est dans les WC qui possèdent pour ça une fenêtre sans vitre.

C'est un premier essai, le commandant Tripoz tire sur les cailloux, les arbustes, les lauriers roses. Bruit épouvantable dans la carlingue, joint aux décibels des trois moteurs. En prime, la fumée et l'odeur d'éther de la poudre. Tout cela donne envie de vomir, d'autant que l'avion suit les ondulations du terrain. L'effet de vagues donne des haut-le-corps. Les trois ou quatre passagers, dont le visage change de couleur, se regardent en essayant de déceler chez les autres les signes avant-coureurs du séisme stomacal. Enfin, l'avion se cabre et escalade le Merkala. Hop, ça y est, les estomacs chavirent. Chacun a écarté ses pieds, c'était une bonne précaution. Le Réguibat, tête basse, regarde sa selle qui était si belle.

Retour à 17 heures, les oreilles assourdies, les jambes en coton et l'estomac retourné.

À 18 heures, arrivée du *Dakota* de Colomb-Béchar avec le courrier d'hier (brouillard à Paris). Des bruits courent que la classe 56/5 (celle de Graves) embarquera le 3 mars et partira d'ici dans deux ou trois jours. Nous, ce sera environ fin avril. Encore 40 jours à tirer.



Routhier sur un T-6

Vendredi 20 février 1959

Soustelle est venu aujourd'hui, lui dans un avion, des huiles dans un autre. Grosse réception, le long de la route, sur la hamada. Une centaine de Méharistes, vêtus de neuf, tous les véhicules de la CSPAD et du BILA. Je prends beaucoup de photos, dans une tenue moins stricte que si j'avais présenté les armes.

Après la dislocation des groupes, je descends au village où je me retrouve vers midi, en rade, sans taxi pour remonter. Je fais du stop au milieu de la courte avenue, pantalon rapiécé, pas rasé, les cheveux longs, nails et pieds sales, col de chemise attaché par une épingle. Une jeep s'arrête. Dans le soleil, je ne vois que le chauffeur, mais surprise, quand j'avance, je découvre le commandant Tripoz, en grande tenue blanche. La capote en place, je ne l'avais pas reconnu, assis à l'arrière, dans l'ombre. Confus, je voudrais me faire tout petit. Il me fait asseoir à ses côtés :

— *Vous poussez un peu, l'ami, on est conciliant, dans l'armée de l'Air, mais il y a une limite.*

On passe l'entrée de la Base, la sentinelle présente les armes au commandant et au cradingue qui l'accompagne, penaud, l'air d'un con. J'avais vraiment poussé le bouchon un peu loin. J'ai vu, ce jour-là, que le commandant était un brave homme.

L'après-midi, pendant que Soustelle repart, nous déchargeons (facilement, avec le camion treuil de l'armée de terre), une caisse de 2 400 kg du *Noratlas*. Celui-ci s'en va à Dakar-Yoff. Je rêve d'y aller, mais je ne trouve pas de solution de retour. En tout cas, ce n'est peut être pas le jour, pour demander autre chose au commandant.

J'ai lu sur *La Montagne*, journal du Cantal que, en Tunisie, un chef de Centre, et trois inspecteurs et techniciens des PTT avaient intercepté, par écoutes téléphoniques, des messages officiels (et secrets) du Gouvernement Tunisien, mais s'étaient fait piquer. Affaire ténébreuse.

Mais deux ans après, à Marseille, à l'Atelier régional des PTT, je travaillerai avec Antoine B., un des techniciens en cause. Il me racontera son départ précipité de Tunisie, cette nuit-là, la défenestration et la mort d'un inspecteur par la Police tunisienne. Bien sûr, l'Ambassade et les PTT n'avaient pas levé le petit doigt pour les couvrir, l'ordre de mise sur écoute étant oral.

De Caudiès, me parvient la nouvelle de la mort de Joseph Billès. Quand, à 13 ans, je chargeais les comportes de raisins, au Pont-Noir, pour les vendanges, il me racontait ses années d'armée, avant 1914 dans les Cuirassiers. Sabre au clair, à cheval, il avait fait le carré autour de la guillotine, à Béziers, au cours d'une exécution capitale. Mais il n'avait rien vu, faisant face à la foule.

Dimanche 22 février 1959

Nous sommes invités à 16 heures, avec Cros et Giquello, à prendre le thé à la menthe chez Hamidi Oujlahbib. Enfin, nous y sommes à 16 heures, parce que l'heure, Hamidi (l'heure, Hamidi, ce ne peut pas être à l'heure à seize), il s'en balance.

Installés dans la tente, une douzaine de farouches Réguibats nous entourent. Je ne sais plus si Réguibi est le pluriel ou le singulier de Réguibat. Les puristes sont très loin, mais ce pluriel reste assez singulier. Inutile d'expliquer cela à Hamidi, de chercher Hamidi à 14 heures. Nous restons dans la tente, dans l'attente, assis sur nattes et tapis. Manque de bol (ce n'est pas grave, nous buvons dans des verres), Hamidi ne parle que quatre mots de Français. Saïd, son même de 12 ans, traduit. On voit les médailles de tir, l'incontournable fusil Lebel.

Notre hôte a traîné ses nails sur le Rio-de-Oro, la Mauritanie et le Sud Marocain. Il a même été à Paris, un 14 juillet, il se souvient de la Tour Eiffel (pas de *Chez Maxim's*). Ils sont tous curieux des appareils photo. Nous les leur prêtons un instant. Mais un vieux me dit en riant :



▲ ▼ *En attendant Soustelle*



— *On se met en face, moi avec mon fusil, toi avec ton appareil, on se vise, tu appuies sur ton bouton, moi sur ma gachette.*

Une manière de me faire comprendre qu'un fusil reste plus sécurisant qu'un appareil photo.

Rallié de fraîche date (et non de fraîches dattes), avec ses forbans, Hamidi était encore, en février 1958, avec des irréguliers, à écumer le Rio-de-Oro. J'ai surpris un jour un petit Arabe, copain de Saïd, lui dire à voix basse :

— *Fellagha !*

De toute façon, avec leurs mines pas tibulaires, mais presque, il vaut mieux les avoir avec soi que contre soi.

Au retour, nous passons chez le caïd, pour demander des têtes de gazelles. Son fils aîné, Mantallah (pas Menthe à l'eau), nous invite chez lui, il me donne la dernière qu'il lui restait sur les 24 tuées l'après-midi :

— *Pour, dit-il, ceux qui ne peuvent pas se payer du chameau à 190 francs le kilo.*

Mais il y a un hic avec les gazelles tuées par les Musulmans, ils les égorgent aussitôt, et à ras du cou. Quand on les empaille (les gazelles, pas les Musulmans), on n'a pas ce long cou, gracile et fin (si j'avais écrit : ce long couffin et gracile, c'eût été moins pimpant).

Je me suis lancé, pour tuer le temps (la seule chose que j'ai tué, pendant cette atroce guerre), dans le traitement des peaux et des têtes de gazelles. La tête, c'est encore plus dégoûtant à traiter que la peau, il faut extraire tout, par le cou, casser les os avec des pinces, travailler avec le couteau, la scie, les doigts, sous les mouches. Quand c'est terminé, c'est joli, mais ici, loin de tout, on n'a pas des yeux artificiels, ils sont confectionnés avec des culs de bouteilles de mousseux qui, seuls, renferment un renflement rond au fond. Aux bêtes empaillées, cela ne donne cependant pas un oeil expressif, un oeil de cul !

Fin de la chronique naturaliste.

Mardi 24 février 1959

Nous cassons la croûte, souvent vers 9 heures ou 10 heures du matin, surtout les jours où nous travaillons dès 5 heures 30, lors du départ du vol de 7 heures. Un moment très apprécié, avec *Jojo* le sergent, Burnot le barman, Lesage, Lefèbvre et Toupin. Au menu, parfois du foie de gazelle, voire un gigot, du pâté, du pain tendre, une boîte de crabe *Chapka* (le meilleur) ou une fricassée de gangas (perdreaux) avec des oignons. On arrose avec une bouteille de blanc ou de rouge marocain. Ça dure une heure, à midi, on ne va pas manger.

S'il n'y a pas de petit-déjeuner gargantuesque, comme ci-dessus, je mange au réfectoire, avec Cros et Giquello, mais nous passons au bar de l'Escale où chacun paie sa tournée de Porto Sandeman. Le barman compris, cela fait quatre Porto, comme les quatre Mousquetaires, mais eux, ils n'avaient qu'un *Porthos*.

Voici quelques jours, nous mangeâmes à midi, chacun une assiette de crevettes mayonnaise, doux régal, au Sahara. Provenance : Agadir.

Fin de la chronique de Gault et Millé.

Vendredi 27 février 1959

Hier, nous sommes partis à 13 heures, avec deux de l'Escale, à la chasse aux daubs, équipés de gourdes, chapeaux, lunettes de soleil, pelles et pioches. Déposés par un camion à 5 km, nous avons poursuivi à pied jusqu'à 8 km. De là, à part dans les creux, on voit encore les pylônes radio et la tour de contrôle. Nous avons la hantise de nous égarer, ce serait trop grave. Paysage de collines



▲ *Le camion Unic, Richard à gauche*

▼ *Les deux châteaux d'eau*



et petits oueds desséchés. Nous trouvons huit gros daubs, mais quelle chaleur ! Nous parcourons 15 km en croisant un troupeau de chèvres et leur vieux gardien à qui nous donnons une cigarette et deux chameaux, montés par des Réguibats. Seulement un *Dakota* décollait à 15 heures et le pauvre *Jojo* s'est trouvé tout seul pour charger les bagages. Il nous en a un peu voulu.

Près de la Base, la jeep du caïd Abdallah nous avait doublé. Elle avait été chercher, après le Merkala, la famille du frère de Merzoug revenant d'Agadir, par la piste. D'abord en bus jusqu'à Fom-el-Hassan puis, au-delà, avec des chameaux loués 5 000 francs pièce. Les bêtes ramènent une cargaison de poufs, de cuirs et de couvertures. Merzoug me disait que son moteur de camion, acheté à Agadir et ramené dans une caisse de 300 kg par le Ju 52 de la Marine, lui avait coûté 235 000 francs.

Aujourd'hui, Lesage et Lefèbvre ont piqué les daubs au formol, dans le bureau. Ça pique au nez et aux yeux. Ils avaient leurs yeux rouges, malgré leurs lunettes de conduite auto. Puis, ils les ont mis en forme sur une planche, à l'aide de gros clous. Ils tapaient tellement que le capitaine est venu gueuler à la fenêtre qu'il ne pouvait pas faire la sieste. La chaleur revient petit à petit. Dans un mois, ce sera le début de l'été.

Lundi 2 mars 1959

Après le repas du soir, dans le calme complet, je m'occupe de mon courrier dans mon bureau douillet qui possède une vue imprenable (on ne la prendra jamais). Par une fenêtre, on devine les tamaris plantés par Serfaty dans la cour du bordj : des piquets de bois. Par l'autre, le regard plonge, émerveillé, sur les murs de sacs de sable, les barbelés et les chevaux de frise. Comme voisin, j'ai le capitaine Rolland, plus loin, les pompiers et leur camion Renault surélevé.

Hier dimanche, nous sommes repartis aux lézards, à quatre, munis d'un équipement complet pour le midi : gourdes d'eau, rosé, réchaud, huile, pétrole, 18 oeufs, un gigot de gazelle, anchois, sardines, oranges. Repas dans le lit sablonneux d'un oued sec, entourés de hautes touffes d'herbe et de grands thallas. Chaleur, sieste sous les arbres épineux, à la maigre ombre.

Retour à 18 heures, mais on a jeté les 3/4 du gigot, le repas était trop copieux. Quel dommage ! C'est Sauvêtre, le lieutenant du Train (Compagnie de Transport, pas la SNCF) qui m'avait donné la gazelle, elle est au frigo des cuisines, on la mange au casse-croûte.

Aujourd'hui, c'était une des rares fois où je travaillais. J'avais la fin du mois de février à comptabiliser : assurances passagers, prix du fret, compter les budgets Guerre, BIA (budget interarmes), OCRS (Organisation Centrale de Régions Sahariennes), 15^{ème} Région Militaire, etc. Mais c'est mieux que de chercher des fellaghas sur un piton des Aurès, ou même que de changer des P1, P2 et INT2 du rotary, dans un central téléphonique Parisien, dans le vacarme assourdissant des chercheurs qui claquent.

Ça me fait penser que je n'ai pas encore reçu des PTT ma paye de janvier. Je vais leur envoyer une lettre de protestation où je ne mâcherai pas mes mots, sauf si je leur dis M., parce que ça me ferait mauvaise bouche.

Ce soir, déjà 27°.

Samedi 7 mars 1959

À huit, dans mon bureau, nous avons mangé une gazelle à la broche, lardée d'ail et arrosée de deux litres d'huile. Heureusement qu'on l'a faite griller dehors. Vin blanc, salade de crabe, fruits au sirop et crème. *Jojo* a payé un champagne *Castellane* 1 200 francs.

En prévision de mon départ prochain, j'expédie sans cesse des colis, têtes et peaux, cornes, daubs, poufs, couvertures, moumoute, scorpion, plateaux marocains en cuivre.

Grade, nom (1) 7-3-59

Contre-Bon

Formation P.P.I.

N° 22841

Nombre de rations

DENRÉES	Prix à l'Unité	QUANTITÉS	DÉCOMPTE
Farine.			
Couscous.			
Pâtes alimentaires			
Riz			
Sardines à l'huile 1/4			
Maquereaux à l'huile			
Huile d'arachides	<u>234</u>	<u>2</u>	<u>H68</u>
Sucre cristallisé			
Sucre raffiné			
Chocolat à croquer 125 Grs			
Confiture 4/4			
Confiture 1/2			
Haricots secs.			
Lentilles			
Pois cassés			
Vin rouge			
Sel gros			
Sel fin.			
Café torréfié			
TOTAL			<u>H68</u>

Fay' Chuyton



Signature de la partie prenante :

Le Comptable, (2)
(Signature)

[Signature]

Dimanche 8 mars 1959

Plaisanterie du toubib : il a fait monter exprès les deux clairons sénégalais de la CSPAD pour qu'ils sonnent le réveil à 6 heures du matin. Chacun se demandait ce qu'il se passait.

Mardi 10 mars 1959

Pas le temps de respirer. À 7 heures 45, nous déchargions un *Noratlas* venant de Marrakech. Il effectue trois rotations. Le capitaine chef de bord était tellement pressé qu'il nous aidait à sortir les cageots. On a mis 30 minutes. L'avion est revenu à 13 heures, on a mis 20 minutes pour vider les 4 700 kg. À 19 heures, à la dernière rotation, ce n'était plus que 13 minutes pour les sacs de patates de 50 kg et les fûts de vin de 250 litres. Nous avons un grand cahier, à l'Escale, où les chefs de bord écrivent leur appréciation. La première fois, le capitaine a noté très bien, la seconde très bien, déchargement très rapide, la troisième comme ci-dessus, mais en mieux.

On a eu quatre arrivées, un Dakar, un Alger et deux Marrakech. Parfois, ce n'est pas rose, quand il faut nettoyer le plancher souillé par les passagers, si la mer est houleuse (comme l'histoire du Martiniquais attaquant une banque, en disant :

— *Je voudrais des g'os billets !*

Et on lui tendait une bassine.

Parfois, aussi, il faut vider le WC à couvercle qui trône (le verbe convient) dans la coquille au fond du *Noratlas*, derrière un rideau gris. Normal, comme dans un livre, on finit par la table des matières. À deux, nous allons balancer la cargaison dans le sable, au pied des barbelés. Que de poésie dans le proverbe : *C'est dans le besoin qu'on reconnaît ses meilleurs amis.*

Il fallait que ces choses-là fussent dites.

D'ailleurs, dans cet isoloir, au fond du *Noratlas*, personne ne s'attardait derrière le rideau gris, car ça tanguait plus qu'ailleurs, le bruit y était épouvantable et le malheureux lorgnait avec inquiétude sur les quatre ou cinq longues vis à poignées qui verrouillaient en vol les deux demi-coquilles, *pourvu qu'elles tiennent !*

Une fois, en empruntant un avion (mais je l'ai ensuite rendu), j'avais aperçu une mince fente de ciel bleu, entre les coquilles aux vis serrées insuffisamment (et la fente de ciel bleu, entre les coquilles, en parlant, en plus, des WC, si c'est mal calligraphié...).

Refermons le rideau gris et clôturons la rubrique du Directeur de Cabinet.

Il est minuit, après le cinéma je prépare le départ du lendemain, à 7 heures je dois taper les listes de fret, de passagers, numéroter colis et caisses, classer les sacs de courrier. J'ai 30 passagers : deux commandants, cinq capitaines, cinq femmes, un enfant de trois ans, Merzoug et du menu fretin, pas de raton-laveur. C'est toujours un peu la panique à 6 heures du matin. Des passagers arrivent en retard.

Depuis peu, j'ai une bonne nouvelle, à ma libération de l'Armée je suis muté à Marseille, au Central Téléphonique National où travaille mon copain René Mouchet, le *Nène*. Je verrai plus tard que le chef de Centre s'appellera Bidon, la femme de ménage Bouteille et l'inspecteur Buffet (ce n'est pas un Central, c'est une quincaillerie).

Jeudi 12 mars 1959

Les gens de l'Infra (les maçons et les ouvriers soldats effectuant sur la Base les multiples travaux sur les bâtiments), ont été à la gazelle avec ceux du garage. Je rentre de manger au second service quand Questroy, qui bricole à la moto-pompe près du château d'eau, me propose en douce une gazelle. J'accepte et je vais la porter aux cuisines, à Saussez, pour qu'il la place au frigo.



Devant l'Escale aérienne

Le lendemain, nous en mangeons deux gigots avec Giquello, Dereux, Cros et Petit-Nicolas. Eloy m'a fait une mayonnaise, nous avons deux boîtes de crabe Chapka, deux bouteilles de rouge, une de blanc et une de champagne, mises au frais au bar de l'Escale. Le réchaud à alcool, chargé au pétrole, fume trop. Nous le mettons dehors, mais le vent souffle la flamme. Je dresse un abri, avec deux poubelles, fraîchement repeintes en bleu clair. Ça donne des poubelles à la Rembrandt, en clair obscur. Nous mangeons, dans le bureau quand Buquen vient téléphoner à Kromwell, chef de Poste. Il lui annonce que Devaureix a tiré.

Dehors, vers les pistes, tonne une voix aussi forte que courroucée, le capitaine Rolland sermonne Devaureix qui pleure. Rolland est tout tremblant de la catastrophe évitée. Devaureix, de garde, éméché, a tiré avec la MAT 49 sur un autre garde :

— *Tu te rends compte de ce que tu as fait ? Et ses parents, si tu l'avais tué ? C'est comme ça qu'on m'en a tué un, à Blida !*

Serfaty, arrivé aussi, comme un roquet bien dressé, l'accable encore et l'engueule de sa voix aigüe. On entend les chaises de fer se heurter, à côté dans le hall. Bousculade ? Mais nous n'osons pas montrer le nez. Nous saurons ensuite que, de garde à l'entrée des pistes, là où, la nuit, on referme le périmètre de défense par les chevaux de frise amovibles, Devaureix a tiré une rafale de PM sur Raud. L'un des deux avait bu, peut être les deux et Devaureix, quand il a bu, il devient fou, véritablement fou. Raud a en le menton éraflé et le tissu du pantalon percé par les balles de 9 mm. Depuis, consignes accrues, défense de déplier le chargeur, Devaureix est exempté de garde.

Une autre nuit, à minuit, avec *Jojo* comme chef de Poste, c'est au tour de Lefèvre, un grand Chtimi un peu fou et très paresseux, maigre et au collier de barbe, de déconner : on le trouve ivre mort dans le blockhaus à l'entrée des pistes. Guérin braque sur lui les phares de la jeep, Gomès le désarme. Il maintient qu'il ne dormait pas. On veut l'enfermer dans la chambre 37, à côté du bureau de Torrès, mais il refuse d'entrer. Il n'obéit que quand le capitaine lui en donne l'ordre. On le remplace par l'autre Lefèvre, le gentil de l'Escale, qu'on va réveiller et qui se retrouve absolument enchanté de prendre la garde à minuit.

C'était le chapitre *Nuits folles sous les tropiques*.

Vendredi 13 mars 1959

Encore un vendredi 13 (je ne suis pas superstitieux, ça porte malheur).

Avec mon co-locataire Burnot, on s'amuse finement, on pond une lettre pour Lefèvre Claude (le gentil, pas le jobard), qui a passé une annonce sur le journal *Le Bled* à la recherche de correspondantes. C'était très à la mode, *Le Bled* en était rempli. Il a reçu deux ou trois réponses de filles plus ou moins quelconques. Nous, on crée une correspondante modèle super, comme chacun rêve d'en avoir : jolie, blonde, sportive, aimant la lecture, la danse, le cinéma, les voyages. Elle est discrète, douce, câline, sentimentale, esseulée. Je joints une photo, que je possède en double, de Michelle, une jeune femme jolie, blonde et fraîche, qui travaillait à Paris dans mon Central Téléphonique. Elle était nettoyeuse, dans le rotary. Avec ses peaux de chamois, elle frottait les cames des combineurs, tout le monde en pinçait pour elle, bien qu'elle soit mariée. Son passe-temps favori, en plus de la liaison qu'elle entretenait avec Ricco, revu à Alger, était de se balader à quatre pattes dans les rangées de l'Automatique, en miaulant. Elle était des rangées.

Mais cela nous éloigne de Lefèvre Claude. On cache la lettre piège, on rajoute sur le verso de l'enveloppe une empreinte de baiser, faite avec une gomme retaillée et de l'encre rouge. On la donne au BPM, pour qu'ils mettent un tampon en flou et la placent avec le prochain courrier arrivée. Lefèvre sera fou de joie et on va bien s'amuser.



▲ *Les T-6 devant le Vieux Bordj*

▼ *Avec Guitteny et des enfants Réguibats*



Malheureusement, il prendra une telle ampleur, ce coup de foudre ! (à suivre).

À midi un *Noratlas* spécial a fait escale. Il va au Bourget, via Alger. Notre chef, le sous-lieutenant Senlis, clerc de notaire dans le civil, a réussi à filer avec. Comment ? Il faudra tirer les choses au clair ! J'ai dû me démener avec le téléphone et la machine à écrire, pour lui établir un titre de transport sur l'heure, ainsi qu'à deux civils du gisement de fer de Djebilet allant à Alger.

Comme disait le bègue :

— *En en en moins moins de de de temps qui qui qui qu'il ne ne fff faut pou pou pour le le le di i i re.*

Depuis 48 heures, la chaleur est là. L'armée de Terre porte le short comme tenue. On part dans 8, 15, 20 jours ? Graves part avec la 56/5 demain.

Dimanche 15 mars 1959

Beau et chaud. Demain, nous aussi, nous sommes en tenue d'été. Chemise et short clairs, nails et chapeau de brousse. Mais personne ne porte les shorts du magasin d'habillement, sauf pour les photos rigolotes. Ce sont des shorts anglais, taille 58, longs jusqu'aux genoux, amples, dans lesquels on peut faire ses besoins pendant 15 jours sans que ça se voie.

Ce matin, à 8 heures, le toubib est venu me chercher pour aller à la chasse à la gazelle, mais j'ai eu la flemme de me lever.

Mardi 17 mars 1959

C'est une des dernières fois que j'officie au départ d'un avion. Le première classe et *Jojo* sont revenus de permission. Il y a bien, depuis peu, un autre sergent, à l'Escale, mais il est vraiment trop balourd, il ne comprend jamais. On l'a mis de côté, c'est un objet inutile. Il ne vient plus et on ne compte pas sur lui. C'est Malka, un Pied-Noir.

Cet après-midi, je me fais pigeonner. Je parade dans le hall et le bureau, revêtu de la veste de treillis de Sauvêtre, du Train, ornée de ses galons de lieutenant. Arrivé par l'avion de Marrakech, un adjudant de la météo de la BE 727, se pointe. Il venait de Marrakech pour quémander une tête de gazelle. Il entre dans le bureau où étaient vautés *Jojo*, le toubib et Sauvêtre et leur demande à qui s'adresser pour sa gazelle. Les salopards me désignent de la tête, sans me prévenir. L'autre va vers moi, se met au garde-à-vous, me salue en claquant les talons :

— *Mes respects, mon lieutenant, je voudrais vous demander si vous pouvez me procurer une tête de gazelle, ou bien des cornes.*

Des cornes, c'était possible (j'ai vu sa femme, ensuite, à Marrakech, elle était jolie). Il m'explique que les cornes c'est pour faire un support pour des fusils de chasse. Désespérément, je retiens mon rire car, dans son dos, face à moi, les trois plaisantins sont pliés en deux d'hilarité. Je dois lui promettre une bête. Il me serre la main, éperdu de reconnaissance, et il repart avec l'équipage, vers Marrakech. Il était temps, je m'effondrais.

L'adjudant (*Toto*) me dira plus tard, quand je lui aurai porté sa gazelle que je lui dépècerai dans la cuisine de sa villa :

— *Quand je t'ai vu, à ton air, j'ai eu un doute sur ton identité.*

Dimanche 22 mars 1959

Partir, c'est mourir un peu, mais ne pas partir, c'est nourrir beaucoup.

On n'arrête pas de fêter notre départ. Nous avons encore mangé un gigot de gazelle, le tout terminé au champagne.

Demain, nous passons une visite médicale. Le toubib nous trouvera certainement le foie engorgé.



▲ Giquello

▼ Vol du 24 mars 1959

UNITÉ : GT. 3/62 Sahara **ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS** 3000-07-203

Période du 21 Mars 1959 au 19.....

Concernant (1) COL MILLE

N° du manifes'te : établi par l'escadre d.....

DATE.	FONCTION à bord.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTRERISSAGES.	DURÉE (3)	
					JOUR.	NUIT.
<u>24/3 59</u>	<u>Cap</u>	<u>N.2501 99</u>	<u>TINDOUF MARRAKECH - TINDOUF</u>	<u>2</u>	<u>11,00</u>	
SOUCHÉ						

Annéé au total de (en lettres) quatre heures de vol,
dont (en lettres) heures de vol de nuit.

Le Commandant de l'unité GT. 3/62 Sahara
Par délégation, le Commandant d'escadre
Le Capitaine LATAPIE

Nom et grade :
Signature : [Signature]

Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission
à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

Mardi 24 mars 1959

Il est 20 heures 30, nous attendons l'avion d'Alger qui a deux heures de retard.

Je suis allé me promener à Marrakech, autorisé par Rolland, à la condition expresse que le soir, je sois rentré, car nous pouvons être libérés d'un jour à l'autre.

Parti à la première rotation à 10 heures, revenu à la deuxième, à 16 heures. Juste le temps d'aller dîner au mess et de revenir. Pour éviter l'Atlas embrumé, l'avion est passé, à l'aller et au retour, au-dessus d'Agadir. On longe pendant cinq minutes la ville, le port, la plage. J'ai vu les grandes vagues de l'Atlantique, les dunes, la Base Aéronavale, avec de gros avions, les bateaux de pêche dans le port, la jetée. Ça m'a redonné du tonus de revoir tout ça. Avant l'arrivée à la BE 727, on perce les nuages, on laisse à gauche le Toubkal et l'Oukaïmeden, on survole la verte Marrakech, la Ménara, la tour de la Koutoubia et les remparts.

J'ai payé une bière à l'équipage et à son gros capitaine bourru. Ils n'ont pas voulu la gazelle que je leur donnais, ils ne pouvaient pas la conserver jusqu'au lendemain, à Alger.

Ce matin, Rolland disait au chef de bord :

— *Je ne peux pas lui refuser, c'est un brave gars, il m'a rendu de grands services. Il ne rate pas un tour de con, ça nous fait rigoler.*

Burnot qui, à son bar, entend tout, me l'a répété.

21 heures, l'avion ne viendra pas, il y a QGO à Colomb-Béchar (QGO = interdiction d'utiliser le terrain pour décoller et atterrir). La piste auto est embourbée entre Tindouf et Colomb-Béchar (ici, il n'a pas plu). Dans la ville, les inondations sont catastrophiques, un immeuble de quatre étages s'est écroulé, deux ponts sur la Saoura ont été emportés, des habitations se sont effondrées dans le quartier arabe (dans la ville arabe, les quatre étages ne sont pas verticaux, mais horizontaux, ainsi c'est moins haut, quand ça tombe).

11 heures du soir, l'avion est venu quand même. Nous l'avons déchargé à la lueur du projecteur mobile nouvellement reçu : groupe électrogène sur remorque avec colonne hydraulique montant à 10 mètres, un ensemble de dix lampes sous réflecteur.

Jeudi 26 mars 1959

Casse-croûte de deux perdrix (gangas, et non congas, comme ils disent ici). Elles cuisent dans une marmite, avec deux kilos d'oignons et deux litres d'huile.

C'était aussi la saint Gabriel, fête des Transmissions. Saint Gabriel est l'inventeur du premier téléphone à traction animale, bien avant Edison. Portable, un Russe obscur (de son vrai nom Portatevsky) bien plus tard, laissera son nom à une de ses inventions, le téléphone à piles, appelé portable. Il inventera aussi le sexe à piles, que les Américains nomment, avec leur déplorable accent de canard, *sex appeal*.

Peu de gens savent cela. Pauvres et méconnus Saint Gabriel et Portable.

Je l'avais fêté dignement, la Saint Gabriel, en 1957, à Toulouse-Balma, on avait pris des photos délirantes.

À la Gendarmerie du village, de nouveaux sont arrivés. Parmi eux, Rafégas, de Néfiach, encore un gars des Pyrénées Orientales. Il est très sympa.

Samedi 28 mars 1959

Les bruits les plus fantaisistes circulent sur la date de notre départ. Mais plus les bruits discordants circulent, moins nous y accordons du crédit. Je ne suis vraiment pas pressé, cette situation me rapporte de l'argent.

(I)

100 101

N°

Visa du contrôleur financier
(le cas échéant)

ORDRE DE MISSION

Le **Général ROUGET**, Commandant l'Air en Algérie ordonne à
 M. (nom, **M I L L E** (prénoms) : **Claude**
 Qualité : **Caporal** Adresse complète : **DTO 47/100**
 Né le **31.10.34** à **CAUDIES (Pyrénées Orientales)**
 Nationalité : **F.**
 de se rendre en mission à **MARRAKECH**
 pour (objet de la mission) : **Liaison Escale**

Passage Opérationnel - Réf. Message n° **2630** du **30.8.58**

MOYENS DE TRANSPORT : **A.M.**

DATE DE DÉPART : **24.3.59**

DATE DE RETOUR : **Même jour**

Les frais de transport et éventuellement d'assurance seront imputés au BUDGET du
A I R

Exercice : Chapitre : Article :

Les frais de mission seront imputés au BUDGET du

Exercice : Chapitre : Article :

Pièce d'identité)
ou) délivré à le
numéro du passeport)

À **TINDOUF** le **24.3.59**

BON POUR RÉCEPTION :

**De Capitaine ROLLAND, Cdt la Base
Secondaire de TINDOUF**

(I) Département ministériel, organisme officiel, haute autorité
J. Z. 738939 □



Pour tuer le temps, sans le faire souffrir trop, je m'occupe à garnir des cartes météo vierges où toutes les stations sont marquées de leurs deux premières lettres. Je teste là mes connaissances en géographie, je n'arrive pas toujours à tout trouver sur le pourtour méditerranéen.

Claude Lefèbvre (le gentil), vient de fabriquer une splendide boîte à lettres destinée à recueillir le courrier de dernière heure confié aux avions. Elle est énorme, pas assez plate. Je la scie en deux, dans l'épaisseur. L'idée d'une blague me vient : je réunis les deux parties à nouveau, je les scotche sur les quatre côtés.

Quand je reviens, je vois mon Lefèbvre, armé de mastic, qui rebouche le dessus, soigneusement.

— *Que fais-tu ?* Il répond, en bougonnant :

— *Un gars m'a donné un trait de scie au-dessus !*

Il n'a pas vu que c'est pareil sur les autres côtés. Je prends la boîte, crac, je la sépare en deux, devant ses yeux ébahis. Il ne m'en a pas voulu.

Par contre, je lui ai fait beaucoup de peine quand j'ai mis fin à l'échange de lettres avec sa correspondante fictive. Pas fictive pour lui, il en rêvait, il était tombé amoureux de cette fille qui répondait si gentiment à ses lettres, sous ma plume.

Ce jour-là, j'ai vu que ça prenait trop d'ampleur, qu'il fallait vraiment stopper cette infâme plaisanterie, même si ça devait lui faire du mal. Il était allongé sur son lit, il écrivait les yeux fixés sur la photo de Michelle (comment s'appelait-elle, dans la -fiction ? Aurore, Alexandra, Maruschka, Tiaré ou Gladys ?). Je lui ai dit :

— *C'est ta correspondante ? Elle est jolie !*

Il se rengorgeait. Je suis revenu cinq minutes après, avec une photo, que j'ai posé à côté de l'autre. Elles étaient identiques. Il a rapidement compris que c'était une blague, que son rêve s'effondrait. C'était cruel, il en a presque pleuré. Je ne me suis pas senti très fier.

Dimanche 29 mars 1959

Jour de Pâques. Le soir, la Base mange dehors, au bon air, sous les projecteurs, dans la cour du Nouveau Bordj. Tables bien nettes, nappes, couverts, garniture abondante de bouteilles. Menu : asperges, pâté, langoustines en sauce, poulet, frites, oranges, vin blanc, café, cigares. Un haut-parleur diffuse de la musique.

Le sergent-chef Daumarck et un autre sont habillés en femmes, turban, robe très courte et gros lolos. Ils papillonnent autour des tables, servent le commandant, se font peloter par Carlot-Falconetti, le toubib. Un gars joue du saxo, on invite Serfaty à danser : tango, java, be-bop. Les soldats le font passer par-dessus l'épaule, il se lance dans des cabrioles. Le commandant Tripoz rit, mais pour un juteux de discipline, c'est désordre. À 11 heures, nous débarrassons tout, bouteilles vides, déchets, vaisselle, tables, chaises. Même le commandant charrie des chaises, des bouteilles, des assiettes. Nous sommes une trentaine, à minuit, à jouer les prolongations, avec Serfaty. Il danse le cha-cha-cha. Puis, crevé, il part. À quatre, nous le rattrapons en courant, et nous le ramenons sur le théâtre des opérations. Il se débat, je lui tiens un bras, l'autre la jambe. Finalement, nous le ramenons en farandole à sa chambre.

Lundi 30 mars 1959

Lundi de Pâques. L'an dernier, à la même date, toute la Base était partie en camions à la recherche des sebkras de Tindouf. Nous étions passés soigneusement à côté, en ne ramenant qu'un somptueux coup de soleil. Cette année, il n'a pas plu, elles sont à sec. Je les ai vues en revenant de Colomb-Béchar. Elles font, sur les cartes une cinquantaine de kilomètres de long, mais ça dépend



Repas de Pâques 1959

des années et de la longueur des kilomètres. Elles sont inalimentées par l'oued Tatrât et l'oued El-Ma, grossi (en air, pas en eau) de l'oued Kountar et l'oued Khehbine. Je sais tout ça, parce que j'ai fauché deux cartes au 1 000 000^{ème} qui trônaient au PCA (Poste de commandement Air). Le nord c'est le sud du Maroc, le sud c'est Tindouf. C'est la plus belle. Elle porte des mentions en marge : *Dressé par le Service Géographique du Maroc en 1936*. Les références, nombreuses, exhalent un vieux parfum d'épopées africaines. Sans remonter à *Scipion l'Africain* et à son homologue Cyprien l'Affreux con, on lit : *Documents groupés par le capitaine Padovani juillet 1935, Réduction de levé au 200 000^{ème}, capitaine Padovani octobre 1935. Dernier croquis : Capitaine Padovani octobre 1935*. On peut en déduire soit que ce capitaine est décédé après, soit qu'il n'avait plus de crayons. On lit plus loin : *Itinéraires automobiles de la Compagnie Saharienne 1934. Travaux de la Compagnie Saharienne du Touât 1933. Rédaction du Service Géographique de l'AOF 1935*. Cette carte porte, en outre (joli : porte, en outre, pour un document à l'usage des Méharistes), des mentions éparses : *Rochers énormes, reg mou, butte noire, petite butte blanche, gara blanche, puits mort, salé, eau magnésienne, traces anciennes, thallas épars, terrain noirâtre, cailloux rugueux, vaste plaine*. En Rio-de-Oro, à Cieib-el-Fertouna, on lit à côté de *Combat Mouret 1913*. J'ai su plus tard, en lisant les bouquins d'Odette de Puigaudeau, qu'un combat avait eu lieu, en janvier 1914, à Liboirat, entre Bir-Mogrein et le Zemmour. Le colonel Mouret, avec neuf officiers, huit sous-officiers, 237 Maures et 148 Noirs, s'était opposé contre Cheik Ma El Aïnin et 250 Réguibats.

Odette de Puigaudeau et Marion Senones, étaient deux nanas aventureuses qui parcouraient, entre 1935 et 1939, la Mauritanie, le nord du Sénégal, le Sud Marocain, la région de Tindouf. Le tout à dos de chameau, avec des guides locaux.

À ma libération de l'armée, quand je parlais au village avec Cauneille, en retraite et en retrait du Sahara depuis longtemps, il se rappelait :

— *Ah oui, les deux emmerdeuses. Notre cauchemar, quand elles étaient annoncées dans nos postes. On leur devait aide et assistance. Il fallait leur fournir des guides, des vivres, une escorte, des montures, tout. Nous, qui n'avions rien !*

J'ai appris enfin, à leur lecture, que des gravures rupestres avaient été découvertes à Foum-El-Hassan et Hassi-El-Mounir, au Sud Marocain. Il en existerait également près de Bir-Mogrein, où j'avais été en avion, trouvées par Théodore Monod et le capitaine Cauneille.

Pour parler de l'époque presque actuelle, on peut mentionner la tentative de s'emparer de Tindouf par le Maroc, vers 1973. Oufkir, celui de l'affaire Ben Barka et qui finira suicidé pour avoir voulu assassiner Hassan II, avait là, laissé son empreinte. La région a subi les soubresauts de l'Histoire (le Front Polisario, la Marche Verte de Hassan vers le Rio-De-Oro).

Ce Rio-De-Oro, dont le nom était aussi bidon que sa colonisation espagnole. À part l'exploitation du phosphate de Bou-Craa, sur Laâyoune, l'Espagne de Franco avait investi bien peu de moyens sur ce territoire perdu, pas plus que, un peu plus au nord, en plein Maroc, dans son enclave d'Ifni. Cela explique le peu de résistance qu'elle a opposé au Maroc quand celui-ci a revendiqué ces territoires.

Depuis, le Maroc arrive presque jusqu'à Nouadhibou, au sud de la Mauritanie. Le Sahara Occidental s'est déchiré entre une Mauritanie tronquée, une Algérie exsangue et un Maroc triomphant. Chacun y a laissé des traces : les mines.

La vieille Piste Impériale, du Maroc à Dakar, coupée au Merkala, ne sert plus à rien. Elle est remplacée par une route marocaine, goudronnée, d'Agadir à Dakhla et au-delà, qui suit la côte.



Le parcours d'Odette de Puigadeau en 1934 - Dessin de Claude Millé

Tindouf, qui s'est agrandi, reste cependant un cul-de-sac Algérien, à 803 km de Colomb-Béchar qui ne s'appelle plus Colomb-Béchar. Autour de Tindouf, dans des camps ou des prisons, on trouve, depuis 1973, des militaires Marocains oubliés par leur pays. Mines et prisons, l'illustration du génie de l'homme.

Tindouf, à 100 km au sud et à 50 km à l'est du Maroc, a toujours eu des affinités commerciales et ethniques avec le Maroc. C'est un montage artificiel des Français qui l'a fait Algérien. À cause de cela, l'impossibilité d'acheminer le minerai du gisement de fer de Gara-Djebilet, vers un port Marocain, a rendu vaine son exploitation. Le Maroc, lui, continue l'extraction de son phosphate de Bou-Craa, dans l'ex-Rio de Oro (un système de tapis roulant industriel achemine sur 70 km le minerai vers Laâyoune et son port). Quant à la Mauritanie, elle transporte son fer depuis Zouerate, à côté de F'Derick (l'ancien Fort-Gouraud), jusqu'à Nouadhibou, par le chemin de fer minéralier, à voie très large.

Les gazelles dorcas dont les troupeaux pullulaient, ont vu leur nombre diminuer dangereusement. Mais n'anticipons pas de quarante ans, revenons à mon petit univers de l'âge héroïque, car l'épilogue n'est pas loin.

Mercredi 1^{er} avril 1959

Pas trop de farces, chacun se méfiait. Personne ne s'est risqué à faire la plus grosse : annoncer que des avions spéciaux venaient chercher cet après-midi la classe 57/1.

Ce matin, le Ju 52 d'Agadir est passé en allant sur Fort-Trinquet. Le second-mâitre Bartissol n'y était pas. Il a terminé et il part le 4 avril pour la France avec sa femme et ses enfants, en auto par Gibraltar. Destination finale : la Base Aéronavale de Fréjus-Saint Raphaël. Il sera ainsi aux premières loges, le 2 décembre 1959, lors de la catastrophe du barrage de Malpasset.

Pour mon retour, je ne sais pas si nous accomplirons le trajet Colomb Béchar-Oran en train ou en avion. Le train ne me déplairait pas, avec la bande que nous sommes (36 d'ici, et 280 de Colomb-Béchar).

Sur mes vieux jours, je bricole à la machine à écrire, le capitaine m'a demandé que je dépanne un peu son bureau, pour taper des papiers en retard.

J'ai soupé hier, à 18 heures, d'un gigot donné par Mantallah. Ce n'est pas le gigot à la menthe des Anglais, mais le gigot à la Mantallah. Une boîte de moules d'Espagne, anchois, deux douzaines d'oeufs, gigot, ananas au sirop, champagne. La routine, quoi !

Chaque fois, nous disons : c'est la dernière fois qu'on mange ensemble, et on recommence quatre jours après. Mais, quand je me vois au milieu de mes disciples, je trouve toujours que c'est une belle scène.

Cène est pas pour me déplaire.

Vendredi 3 avril 1959

À 21 heures, Cros m'appelle au téléphone, depuis la cabane Gonio, où il est de service, seul. Il a fait rentrer un petit âne errant, dans sa baraque, mais il n'a rien à lui donner à manger. Il me demande de lui apporter du pain. Je me fais transporter par les pompiers, en camion.

C'est un mignon petit âne, un peu remuant et se sentant importun au milieu des meubles radio. Je laisse un demi pain et je reviens me coucher. Aussitôt après, Cros me rappelle :

– *L'âne n'a pas touché au pain, par contre il a mangé tout le papier de la corbeille.*

C'était un âne qui voulait s'instruire (*Il t'a plu, mon livre ? Oui, je l'ai littéralement dévoré !*). Ensuite, il l'a mis dehors, de peur qu'il ne s'intéresse à la gonio et ses appareils et qu'il les mange.



▲ *Mur de sable marocain contre le Polisario*

▼ *Pétanque devant l'infirmérie*



Samedi 4 avril 1959

Une troupe de Colomb-Béchar est venue avec deux avions. Une vingtaine d'hommes et de femmes, leur orchestre, les costumes, les décors. Chants, saynètes, musique. Puis *Les Fourberies de Scapin*. Très insolite de voir évoluer les acteurs en haut-de-chausse et pourpoint de velours et les actrices en robe à panier, sous ce hangar de tôle ondulée. Le plus difficile était de trouver assez de sièges pour tous. J'avais prévu deux chaises pour mes copains du BPM, Foucault et Deguignes, que j'avais tenu à inviter. J'ai dû aussi en trouver pour des copains sous-offfs de la Biffe, j'étais Le Père La Chaise.

Le vent était froid. Froid moi ? jamais ! Je n'ai pas de Damart, mais ma djellabah.

Revu mon compatriote Rafégas, Gendarme de Nice, détaché en Algérie.

Mardi 7 avril 1959

L'Indépendant et *Le Figaro* annoncent la libération de la classe 57/1 pour le 15 mai. Là, ça à l'air d'une information officielle.

Descendu cinq whisky et dix porto à Merzoug (18 000 francs), qui doit les prendre demain à Colomb-Béchar où il va avec son camion. J'étais avec Giquello et Crégut, un autre copain, du Cantal. Nous rencontrons Mantallah, qui nous invite jeudi à la fête de fin de Ramadan.

Il était avant-hier avec son père le caïd à la chasse à la gazelle. Ils sont tombés en panne à 80 km. Un Réguibat a mis six heures, en chameau, pour venir chercher de l'aide. Une bonne moyenne, au trot. Deux véhicules du bordj Ressot sont partis. Lescouzères, le juteux du BPM, y était, en chemisette pour la balade, car ils croyaient en avoir pour trois heures, le temps de dépanner et revenir. Ils se sont perdus et ils ont passé la nuit à se geler, autour d'un feu, couchés à même le sol (depuis quatre nuits, il souffle un vent froid). Tout ce joli monde est rentré hier matin, après une nuit dehors.

Pendant ce temps, avec Crégut, nous dépecions et nous empaillions quatre têtes. J'en ai profité pour m'entailler légèrement le doigt à la scie. Mon gros pansement m'a ensuite empêché de taper à la machine.

Pas la peine de faire du zèle, sachant que nous en avons pour 40 jours de plus, je me borne à superviser l'équipe de l'Escale : Ageorges (*Jojo*) est à Oran, pour passer un concours d'élève-officier. C'est l'étincelant Malka qui dirige, mais si je ne suis pas derrière, il amasse conneries sur conneries. Ce soir, il adressait un message à l'Escale de Tindouf (c'est lui), au lieu de celle de Colomb-Béchar. Pas mal de sous-off sont des primaires, voire des incapables.

À mes débuts, sous l'adjudant-chef Bergeaud, se trouvait le sergent B., un petit à l'accent rocailleux de l'Aveyrrronnn. Quand le lieutenant Salièges lui téléphonait, il répondait :

— *Mes respects, mon lieutenant.*

Puis, il mettait le combiné à terre, près de ses souliers, et claquait des talons.

Mercredi 8 avril 1959

À l'avion de 7 heures du matin, je suis seul : le sergent Malka ne s'est pas réveillé et le 1^{ère} classe, personne ne l'a sorti du lit.

Le commandant part en mission à Alger, il voit bien que je me débrouille mieux seul qu'avec l'autre semeur de m. Je suis en djellabah, le chef de bord doit se demander qui je suis. Moi aussi !

Au fait, j'ai reçu la Médaille Commémorative des opérations de sécurité et maintien de l'ordre, avec le Diplôme (*Diplôme ? Il répond : Plome !*).



▲ *À boire, par pitié !*

▼ *Avec Giquello, chez Mezroug*



Vendredi 10 avril 1959

Fin du Ramadan, on l'a su hier, en voyant le quartier de lune. Nous descendons, avec Crégut et Ciquello, au BPM, pour nous mettre en civil. Nous allons ensuite à la palmeraie, à un grand rassemblement d'Arabes où, au milieu, un marabout lit des versets du Coran (il n'est pas bègue, ce n'est donc pas du Coran alternatif). Autour, tourne la marmaille, avec des pistolets à bouchon, *pan !* et ils se sauvent en coran.

Nous prenons des photos du caïd et son fils Senhourri quand ils repartent sur leurs petits chevaux gris, harnachés de cuirs multicolores, entourés de Réguibats tirant des coups de fusil en l'air.

Après, chez la duveteuse *Mère Major*, casse croûte (au poil) de trois oeufs, jambon beurre et rosé. Nous finissons nos photos au village où Saïd, le fils d'Hamidi, nous emmène à sa tente. Que des femmes, réticentes à se faire mitrailler. Les enfants nous disent :

— *Prends les photos quand même, on s'en fout qu'elles veuillent pas.*

Ces gosses, exubérants, sont toujours en train de rôder. Ils adorent se faire transporter en jeep. Ils avaient failli se bagarrer le jour où je demandais à Saïd si son père parlait l'Espagnol (avant son ralliement, il était au Rio-De-Oro). Un autre gosse s'était moqué de Saïd et son frère, en disant *fellaghas*. Ils lui étaient tombés dessus à djellabah raccourcie.

À la Gendarmerie, Rafégas nous offre l'anisette comme remontants, puis son Dodge 4x4 jusqu'à la Base.

Avant-hier, revue d'effectifs, contrôle de nos pièces militaires. Un lieutenant-colonel, le capitaine de Colomb-Béchar, du menu fretin, tous arrivés par un Junkers qui avait mis six heures pour le vol de 800 km (vent contraire, tempête de sable). Je ne pouvais pas savoir que 35 ans après, au Paris-Dakar, on roulera à 160 km/h.

Ce jour-là, Rolland a dit à son homologue de Béchar :

— *Celui-là, il est polyvalent.*

Je n'ai jamais su s'il parlait de mon aptitude à assumer des tâches diverses ou de ma polyvalence vestimentaire inter-armes, avec mon calot du Train, l'alternance d'un insigne de poitrine du Génie avec un de la Coloniale, comme mon aptitude à m'habiller en militaire, en civil ou en Arabe ? L'important, c'est de participer.

22 heures. À côté, dans le bar de l'Escale, à l'autre bout du hall, j'entends force bruit et discussions : l'éternelle bande de sous-offs qui siffle bières et *Suze*, jusqu'à tard dans la nuit. Impossible de fermer l'oeil !

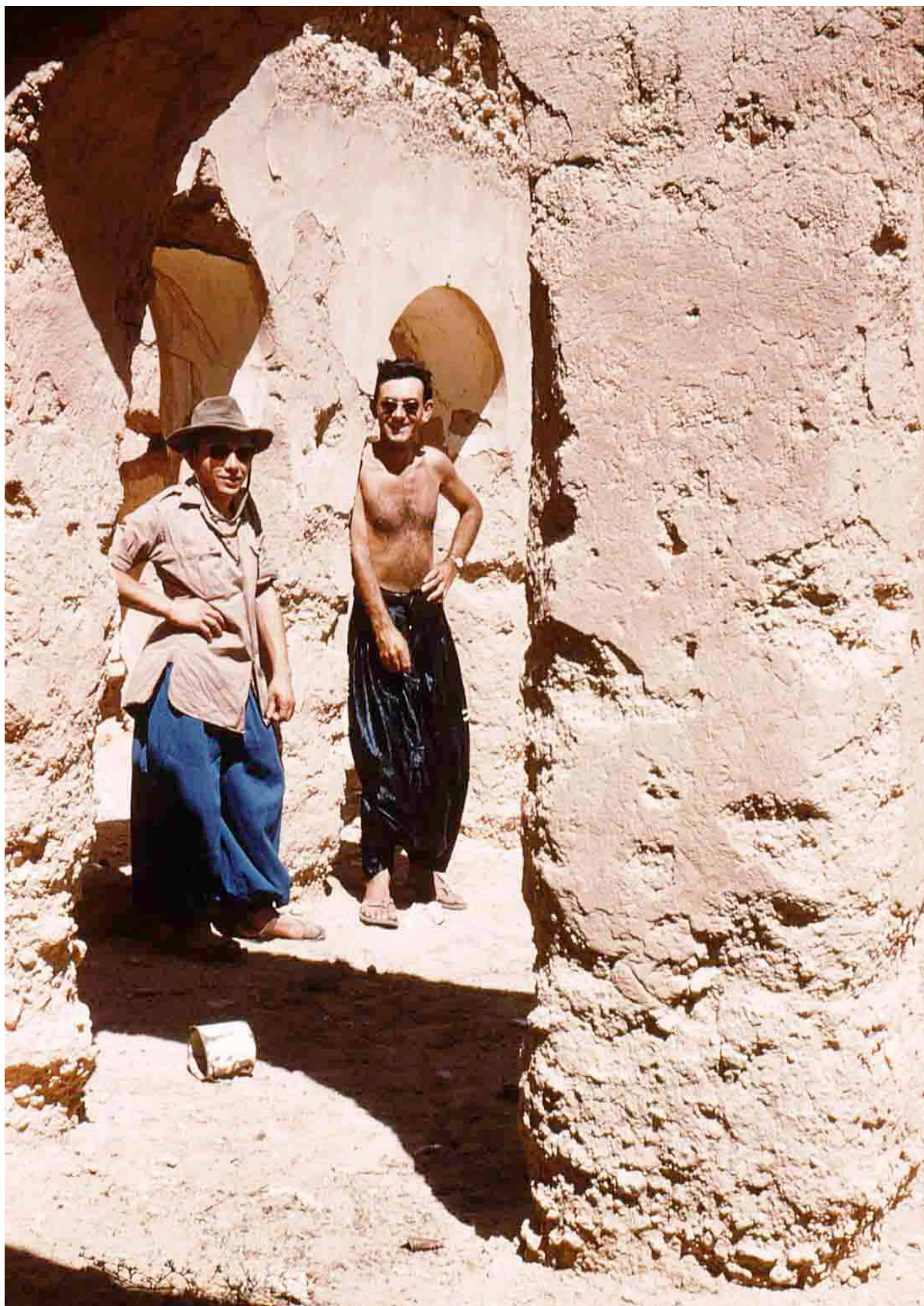
Dimanche 12 avril 1959

Ce soir, deux jeeps avec six gars ne sont pas rentrées d'une chasse à la gazelle. Deux avions décollent pour les chercher. Je pars à 19 heures en Junkers avec six autres soldats, nous sommes postés aux vitres, à scruter le sol, répartis des deux côtés de l'avion. Le pilote, un capitaine virtuose, se permet des acrobaties, rase-mottes à 10 mètres, virages à la verticale, remontées brutales (et un Junkers, ce n'est pas un racer). Vitre ouverte, celle qui se descend à la manivelle, comme une auto, un bras dehors, Il fait bon à 7 heures du soir.

L'avion passe à ras des arbres, des gazelles effarouchées se sauvent, on survole des campements Réguibats, des chameaux au pâturage, des chèvres en bandes.

Il fait un passage sur la Base en frôlant de l'aile la tour de contrôle, puis se pose en douceur.

On n'a rien vu (les deux jeeps étaient rentrées, entre temps), mais on s'est bien amusés. À 400 litres d'essence à l'heure, ça ne valait pas la peine de s'en passer.



Avec Crégut dans le bordj abandonné

Mardi 14 avril 1959

Ce matin, chasse aux daubs, en compagnie de Cros et Nevoux. À midi, nous rencontrons un trou bizarre, que je sonde avec un fil de fer. Soudain, une trombe en sort, un petit animal ressemblant à un rat, à la queue comme celle d'un écureuil. C'est une gerboise. Nous la poursuivons sur 200 m, mais elle nous sème. Elle était très jolie et rapide ! Nous avons cru à un fennec.

Ces temps-ci, cinéma presque tous les soirs, jamais vu un film couleur, en 16mm.

Jeudi 16 avril 1959

Le toubib, avec qui j'avais déjà eu des contacts à ce sujet, m'envoie à Marrakech pour un contrôle de ma vue. C'est vraiment un prétexte, à 20 jours de ma libération. Mais Garlot-Falconetti est un très chic type et c'est mon ami. Il me donne une lettre pour un de ses confrères, le docteur Malo, qui est ophtalmo à l'hôpital Militaire 338 (El-Antaki) de Bab-El-Khémis. Il pousse la gentillesse jusqu'à ajouter que je suis fauché. Et bien sûr, il a tout arrangé avec Tripoz et Rolland. Ceux-ci, savent la date du départ de ma classe, maintenant, et donc ils peuvent m'autoriser à m'absenter dans le créneau possible.

Tout va bien donc, le toubib, va aussi à Marrakech, mais demain. Il y va souvent se balader.

Jojo me prête un Guide Michelin du Maroc, Merzoug me confie 55 500 francs algériens à remettre à un de ses amis, Moulay Mahjoub, Souk Al Kabir N°8, pour ramener une cargaison de marchandise. J'ai un tas de commandes : un litre de formol, un fer à repasser pour Foucault, un tapis de qualité, un couvre-livre pour Cros. En plus, Merzoug voudrait des fruits. Chacoo me laisse de l'argent.

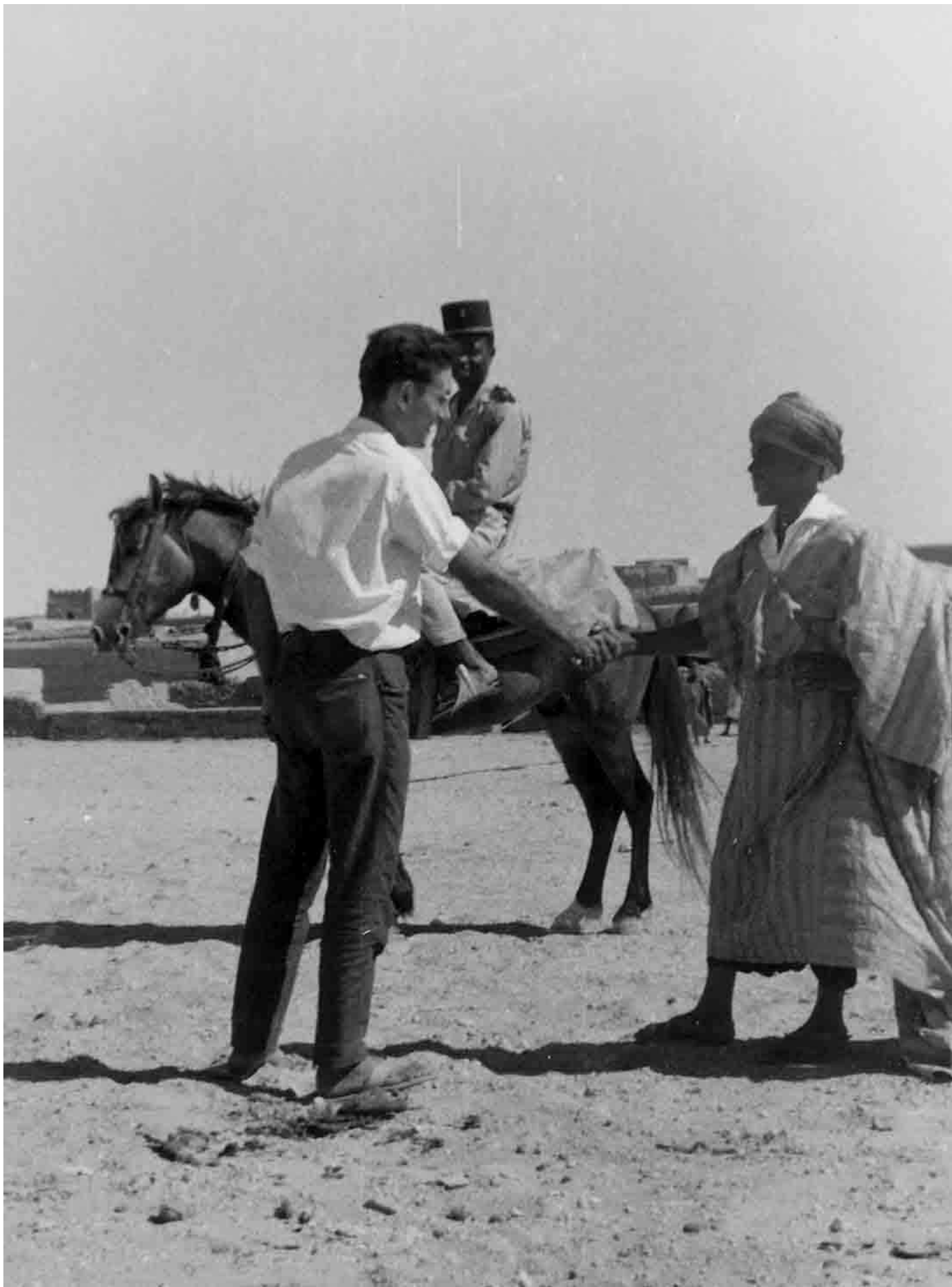
Je n'oublie pas *Toto*, l'adjudant de la Météo de Marrakech, à qui j'ai promis une gazelle. Ce n'est pas trop difficile d'en trouver une, soit auprès de Lescouzères au BPM, soit de Rafégas à la Gendarmerie, soit au Train, chez Sauvêtre, voire chez ceux du garage ou des cuisines, ici.

Samedi 18 avril 1959

Vol sans histoire Tindouf-Marrakech. Sur la Base École, la première personne que je vois est le toubib, en uniforme. Qu'est-ce qu'on peut avoir l'air con, en militaire ! me dit-il. Je téléphone à *Toto* qui vient en voiture me chercher, moi et ma bête. Il me laisse à sa villa où dans la cuisine, devant sa jolie femme, je dépèce la gazelle, dans l'évier. Ensuite, l'adjudant me conduit en ville, dans le quartier européen du Cuéliz où je me loge à l'hôtel *Mangin*. La propriétaire est de l'Aude, d'Alzonne. Elle a un frère habitant à 25 km de mon village, à Quillan. À ce titre, je bénéficie d'un prix d'ami. Je mangerai à côté, chez la tante de Philippe Sauer, au restaurant *Le Poussin d'Or*.

En civil, Je prends un bus jusqu'à la place Djemaa-El-Fna, qui grouille toujours de charmeurs de serpents, écrivains publics, diseurs de bonne aventure, camelots, saltimbanques et porteurs d'eau. Ceux-là sont très pittoresques, avec leur outre aux longs poils de chèvre, leur série de gobelets de cuivre jaune en bandoulière, leur chapeau garni de clochettes et de colifichets. Mais impossible de les photographier sans payer une dîme. Je m'enfonce dans le dédale des souks colorés où l'on est abordé sans cesse par des marchands très raccrocheurs. Je trouve, en demandant souvent ma route, la boutique de Moulay Mahjoub, je lui remets une partie de l'argent de Merzoug. Je mesure le risque, si l'identité est fausse. Mes craintes ne sont pas fondées. Celui-ci m'invite à manger et dormir ce soir, chez lui, dans la Médina. Puis, il me confie à un de ses amis qui me fait visiter une partie de Marrakech, en calèche (600 dirhams pour deux heures).

Je vois successivement, au pas tranquille des chevaux, les jardins et bassins de l'Aguedal, la Ménara, ancienne résidence des sultans, les remparts de terre ocre et briques rouges, percés de belles portes. Ils s'étendent sur des kilomètres.



Avec Senhour

Après un bref retour à l'Hôtel, pour prévenir, je remonte aux souks à la nuit où un Marocain m'attend pour me conduire à la maison de Moulay. Dans le labyrinthe des rues larges de 1,60 m, mal éclairées, impossible de trouver son chemin sans guide. J'ai besoin d'avoir pleinement confiance en lui, les ruelles ressemblent à des coupe-gorges. Je suis le seul Européen, en civil, parmi ces ombres en djellabahs.

À un moment, pris d'un besoin pressant, je demande à mon guide où je peux trouver des urinoirs. Il me conduit dans un local en contre-bas de la rue, assez obscur, je descends quatre marches, je découvre, éffaré, des types qui urinent contre un mur, le pantalon en bas ou la djellabah relevée, pour aller ensuite, en marchant comme des pingouins, se la laver à un bassin central. Peu rassuré pour mes arrières, je ne me suis pas trop attardé en ces lieux.

Chez Moulay, je mange sous les arcades de sa demeure, parmi les tapis et les coussins, devant un décor intérieur en mosaïque, en compagnie du maître de maison et de deux autres Marocains. Pas de femmes. On les entend seulement parler. Sur une table basse, des gamins nous servent une soupe très épicée (encore ce mot !) que nous mangeons à l'aide d'une cuillère de bois, des petites assiettes de tajine et un gigot de mouton avec de longues frites et des olives. Nous mangeons avec les doigts, il n'y a même pas de couteau pour couper la viande, il faut la déchirer manuellement. Pas de boissons, ni de l'eau, alors que les épices me broient. À la fin, ils rotent à tour de rôle et l'on nous sert du thé. Mais dans quel guêpier me suis-je mis ?

On m'installe pour la nuit en plaçant un rideau aux arcades, on me prête une djellabah de coton pour dormir dans des couvertures, sur un matelas posé sur le dallage. Je m'endors, bercé de rêves confus, inquiet et confiant à la fois. De l'autre côté de la cour, m'arrive le murmure des femmes et de faibles bruits de vaisselle. Par l'entrebâillement des rideaux, un pan de ciel étoilé. Quelle journée ! Décidément, je clôture mes vacances africaines par une forte touche d'originalité

Au fait, je ne suis pas habitué non plus aux WC comportant le petit seau d'eau pour les ablutions. Ce qui me permet encore d'alimenter la chronique du Directeur de Cabinet.

Dimanche 19 avril 1959

Après le café et les tartines beurrées, je prends congé de mon hôte qui va me préparer, pour l'avion de mardi, la grosse commande de poufs pour Merzoug. Je passe la matinée à la découverte des souks. Je visite le souk des teinturiers, aux ouvriers pataugeant dans les grands bacs de couleur. Certains sont, des pieds à la tête, rouges, d'autres bleus, verts, jaunes. Les écheveaux aux couleurs crues, pendent sur des perches, au travers des venelles. Plus loin, au souk des menuisiers, je m'intéresse aux tourneurs sur bois. Ils font tourner dans les deux sens la pièce de bois au moyen d'un archet, comme, voici des siècles, les utilisateurs de porte-forets. Ils se servent de l'autre main et des deux pieds pour maintenir à la fois la poupée mobile de leur tour rudimentaire et leur ciseau à bois. Je vois ceux qui martèlent les cuivres, les ateliers de bijoux, les fabricants d'objets en terre cuite, de poignards, de grandes cages à oiseaux. Une fourmilière qui occupe énormément de gens et de petits métiers. Partout, des petites charrettes à bras, des portefaix, ça crie, ça court, avec, en toile de fond sonore, les tam-tams et les sons nasillards des flûtes de Djema-el-Fna.

Je rentre enfin au quartier européen. On ne voit pas beaucoup de soldats français, mal vus de la population, ils ne veulent pas qu'on les prenne pour des troupes d'occupation, ils se mettent en civil. On les confond avec les touristes. Parmi eux, pas mal d'Allemands, Suisses, Américains et Hollandais. La saison actuelle est très agréable. Je rencontre un Suisse au restaurant. Arrivé avec sa moto 500 cm³ et 100 sacs, il est ici depuis deux mois. Il veut aller en Egypte, mais la traversée de l'Algérie lui est interdite.

Le soir, j'ai vu *En cas de malheur* au cinéma.



Le bordj Laridon

Lundi 20 avril 1959

Je change à la Banque d'État du Maroc les 55 000 francs de Merzoug, pour payer Moulay. Je vais en taxi, une grosse Chevrolet (200 francs), en consultation à l'hôpital El-Antaki où j'avais pris rendez-vous. Une formalité pour justifier mon voyage. Très chic, le docteur Malo ne me fait même pas payer :

— *Vous êtes quillard, on sait ce que c'est, vous ne me devez rien.*

Retour en calèche du quartier de Bab-El-Khémis (la Porte du Jeudi).

Après-midi, sieste (il fait assez chaud) et ballades avec un vélo de location, c'est un moyen super, bon marché et très pratique pour l'autonomie qu'il confère.

Mardi 21 avril 1959

Tôt, je monte à la Base École 707 pour négocier mon transport de colis et laisser un mot à l'intention de Cros, à Tindouf. L'équipage de la première rotation du *Noratlas*, pour les vivres, lui apportera. Jean-Claude devra me donner la réponse à la seconde rotation. C'est pour son tapis de laine rouge, un chichaoua. Ils sont chers, je ne sais si je dois lui acheter. La monnaie marocaine vaut 15,8 % de plus que les francs français et algériens. Il n'y a plus rien d'intéressant à acheter.

À la Base, je trouve aussi un moyen de transport, depuis les souks, pour le fret de Merzoug : un gros sergent-chef accepte avec son GMC. On repart là-bas. L'autre attend avec son camion, dans une rue proche de Djema-El-Fna. Moulay fait transporter un énorme carton bourré de poufs et autres produits d'artisanat, par un colporteur, jusqu'au camion. Le pauvre hère, maigre comme une bicyclette, disparaissant sous le volume et le poids de son colis, dévale une tortueuse rue en pente, sans freins, en courant, criant *balek, balek* car, en plus, trop courbé, il ne voit pas devant lui. Mon aimable sergent-chef remonte le tout à la Base, pour l'Escale, qui le confiera à l'avion. Ouf !

Ballades en vélo après la sieste, tombeaux saadiens, Aiguedal, quartiers juifs.

Mercredi 22 avril 1959

Je téléphone à *Toto*, à la Météo, qui me lit la réponse de Cros, parvenue hier par la seconde rotation du *Noratlas*. Il veut son chichaoua.

Location à nouveau d'un vélo (40 dihrams l'heure, pas cher). Des soldats de la nouvelle Armée Royale Marocaine, on en voit, dans les rues, en béret vert, tenue kaki, grosses chaussures cloutées et guêtres. Ils ne doivent pas avoir froid. Le soir, sur la belle avenue Mohamed V, on croise aussi de jeunes couples, les garçons vêtu à l'européenne, mais les filles en fine djellabahs, chaussées de talons aiguilles.

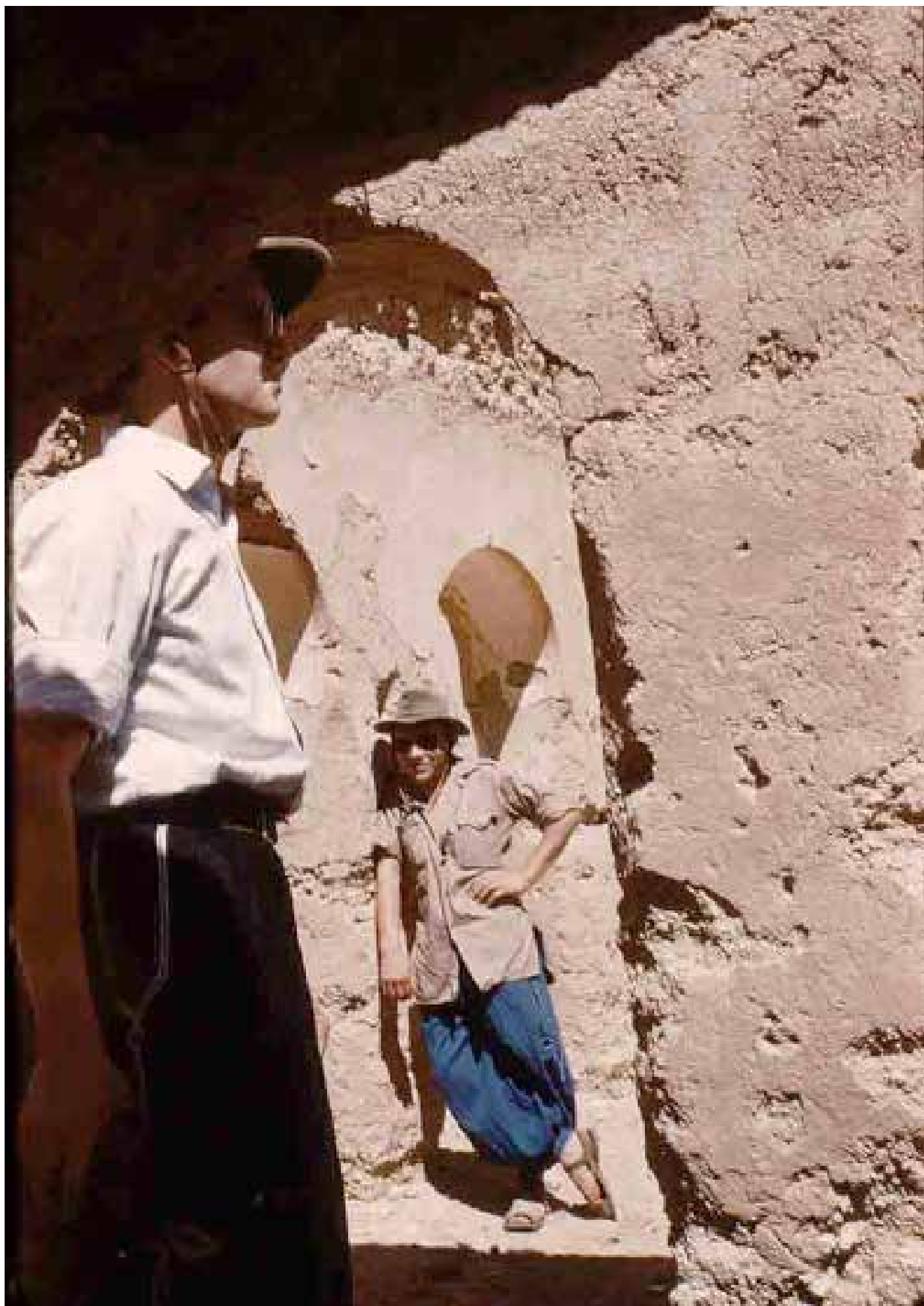
Ce qui me choque, au premier abord, c'est de croiser autant de garçons se promenant main dans la main. J'ai vu souvent les Réguibats, à Tindouf, faire de même. Moeurs locales ou allures d'homosexuels ? Avec ma mauvaise foi évidente, je penche pour la seconde hypothèse, parce qu'elle me convient mieux.

Si je n'étais pas militaire, j'irais en bus à Agadir, mais c'est trop risqué et je n'ai pas le temps. Je sais cependant que certains, de Tindouf, sont allés à Casablanca

Jeudi 23 avril 1959

J'écris de l'hôtel, tout à l'heure je me rapprocherai de la Base pour amener ma valise (le tapis de Cros, après tant de tintouin, je ne l'ai pas acheté, trop délicat. Je trouverai bien une fable pour me faire excuser par Jean-Claude).

Ce matin, je suis tombé sur Lecouve, un civil de Tindouf, que je connais bien. Il comptait prendre l'avion demain avec moi. Mais le *Noratlas* est trop chargé pour accepter deux passagers. Nous



Giquello et Crégut dans le bordj abandonné

devons voir à 17 heures, cet après-midi, le chef de bord pour savoir qui part. Moi, je tiens à rentrer, et j'ai une certaine priorité sur un civil. Lecouve est allé chercher sa femme à Casablanca, mais elle ne peut passer du Maroc en Algérie que par Oujda, au nord. Le passage par le sud est interdit aux civils. Le gars est surchargé de trois valises, un chat et un chien.

La plupart des taxis sont en grève depuis 15 jours, aussi nous avons rendez-vous avec un camion militaire à 15 heures, il nous monte à la Base. Je suis chargé, avec les commissions pour les autres, je n'ai pas le temps de remonter à la Médina pour dire au revoir à Mahjoub et Brahal and co. Je ne peux non plus porter des fruits pour Merzoug.

Demain, décollage à 5 heures du matin. Je ne suis pas encore parti.

Tindouf, vendredi 24 avril 1959

En fin de compte, je suis arrivé ici à 9 heures du matin. Il faisait déjà chaud, je n'ai pas été long à quitter ma tenue de drap bleu.

Hier, à Marrakech, j'ai mangé le soir au restaurant, je suis rentré à la Base à 20 heures, en taxi Plymouth (300 dirhams). J'ai logé avec Lecouve et ses animaux. J'ai trouvé le moyen de me faire engueuler par un adjudant-chef à cause de ma tenue (j'étais en naïfs, crime de à l'aise majesté, dans cette stricte Base-École). Mes regrets de quitter Marrakech se sont ainsi atténués.

On nous a réveillés à 4 heures du matin pour partir à 6 heures (pour une seule place d'avion). Heureusement, le commandant de bord était borné, il n'a rien voulu savoir pour le civil, à cause du chien. Voyage sans histoires, en compagnie du sergent-chef qui achète le ravitaillement. J'ai dormi deux heures dans ma djellabah.

Le comité d'accueil m'attendait, Giquello, Crégut, le toubib. Cros, en service à sa Gonio, m'avait fait dire, en vol, par le radio, son salut. J'ai eu des tas de choses à raconter, du courrier à lire.

La chaleur a encore augmenté, ici : 40°. Encore 8 à 10 jours à vivre à Tindouf.

Après la sieste, je descends porter les factures à Merzoug. Il a reçu son énorme ballot, il est enchanté. Au retour, je double Saïd, le fils d'Hamidi, qui venait à pied me porter un varan qu'il avait capturé. Taille moyenne, la queue attachée avec des ficelles le long du corps pour éviter qu'il flagelle. Je lui paye 500 francs.

On m'invite pour demain à la chasse à la gazelle, je préfère la grasse matinée. Je ne serai ainsi jamais allé à la chasse. Secrètement, ma sensibilité y répugne, ce sont des animaux si frêles et si gracieux. Mais j'aime bien manger les gigots. Que penser de l'hypocrisie de l'être humain.

Dimanche 26 avril 1959

À 7 heures du matin, nous partons en 4x4, Toupin, Lefèbvre, Lesage, deux autres, *Jojo* et un autre sous-off. Nous emportons pelles, pioches, jerrycans d'eau, d'essence, vivres, fusil de chasse.

On a pioché des trous de daubs, pour en capturer une dizaine. Puis, pendant que les gars creusaient encore, les deux sergents et moi, nous avons cherché des gazelles. Rien, sauf deux ou trois perdrix et un lièvre, mais trop loin pour lui tirer dessus. À 10 heures, nous mangions des oeufs et une omelette aux oignons. J'avais un carton avec le réchaud, le pétrole, l'huile, le sel, l'ail, les oignons et le poivre. Nous rentrons à 12 heures 30, tout bronzés, après avoir parcouru 50 km. L'après-midi, la chaleur est trop forte, 37° à 40°.

Après souper, corrida au chameau : Cros l'avait découvert, de jour, errant vers le bout de la piste avions. Nous y allons à 20 heures avec le camion des pompiers. Rien trouvé. Nous y revenons à 21 heures, en deux jeeps. Au bout d'une demi-heure, nous trouvons l'animal, pattes entravées, à 7 ou 8 km de la Base. Cros lui passe un licol sur le cou et, malgré nos mises en garde, se glisse



Au puits artésien

sous son ventre, pour dénouer la corde qui l'entrave. Sitôt libéré, le chameau s'élanche, retenu plus mal que bien par Jean-Claude qui s'évertue à courir avec ses nails. C'est trop difficile, il lâche la corde, le chameau court toujours, mais avec les phares nous le rabattons vers la Base. Là, il faut vite enlever les chevaux de frise, la sentinelle rechigne un peu. L'animal se retrouve finalement à l'intérieur, vers le parking avion, à côté des T-6 et des MD 315. Il est très hargneux, apeuré et nerveux. C'est un chameau de selle, très grand et fin, ils valent entre 50 000 et 80 000 francs. Moi, dans tout ça, je me sens responsable de cette situation qui, maintenant, me dépasse. Je sens venir la catastrophe. Et si l'animal endommagerait un appareil ?

Vite, je fonce à l'Escale pour téléphoner au village à un copain sous-off de la Compagnie Méhariste (là, c'est plutôt mais à risques). Il est intéressé par mon offre :

— *On vient le prendre.*

Hélas, quand je reviens, le mal est fait, le chameau a lancé une ruade à Cros qui, blessé aux jambes, est à l'infirmerie. Puis il a sauté par-dessus le mur de sacs de sable et les rouleaux de barbelés et il a disparu dans la nuit. Jean-Claude reste en observation, ses deux cuisses sont vilainement noires, mais simplement meurtries. Plus haut, au ventre, c'était bien plus grave.

Explications embrouillées, le lendemain, à Rolland, qui doit penser :

— *Vivement qu'ils partent.*

J'expédie mes tout derniers colis. Nous embarquons le 12 mai à Oran, sur le *Sidi-Bel-Abbès*. Nous quitterons Tindouf vers le 2, le 3, ou le 4.

Mon ami le Gendarme Rafegas part le 2, d'ici. Il va à Kenadsa, puis il embarque le 17 sur le même paquebot. Je lui offre une peau de gazelle. Il vient ce soir me chercher pour que je boive l'anisette à la Gendarmerie et il me ramène.

Mardi 28 avril 1959

Le DTO envoie un message au CIEES de Béchar qui nous administre, en lui demandant de préciser exactement notre date de départ de Tindouf.

Mercredi 29 avril 1959

4 heures du matin. Je suis de garde, pour la dernière fois. Je m'en moque. Je reste sous la tente, je réveille les gars de quart, c'est tout et je fais mes derniers courriers, dans le calme de la nuit.

Ce matin, par le *Noratlas* de Marrakech, sont arrivés deux Zouaves, des vrais, interdits de séjour au Maroc pour s'être battus avec un chauffeur de taxi. La Police marocaine les recherchait. Par mesure de sécurité, leur commandant les envoie ici, au vert.

Nous attendons toujours le message de Colomb-Béchar qui fixera la date du départ. Je suis prêt et peu chargé : ma petite valise avec deux portos, ma tenue civile, ma djellabah, une ou deux têtes de gazelles et le varan de Saïd dans une caisse en contreplaqué.

Lecouve, le civil au chien et au chat, est rentré cet après-midi de Marrakech. Sa femme était là depuis le 25. Elle ne devait pas le languir, tous les gens d'en bas lui tournaient autour. Elle en semblait comblée d'aise !

Cros est guéri de ses mésaventures dues au chameau irascible. Il promet d'être un peu plus prudent. Beaucoup de gars ont aussitôt pensé que j'étais dans le coup, avant de le savoir vraiment. C'est dire la considération qu'ils me portent.

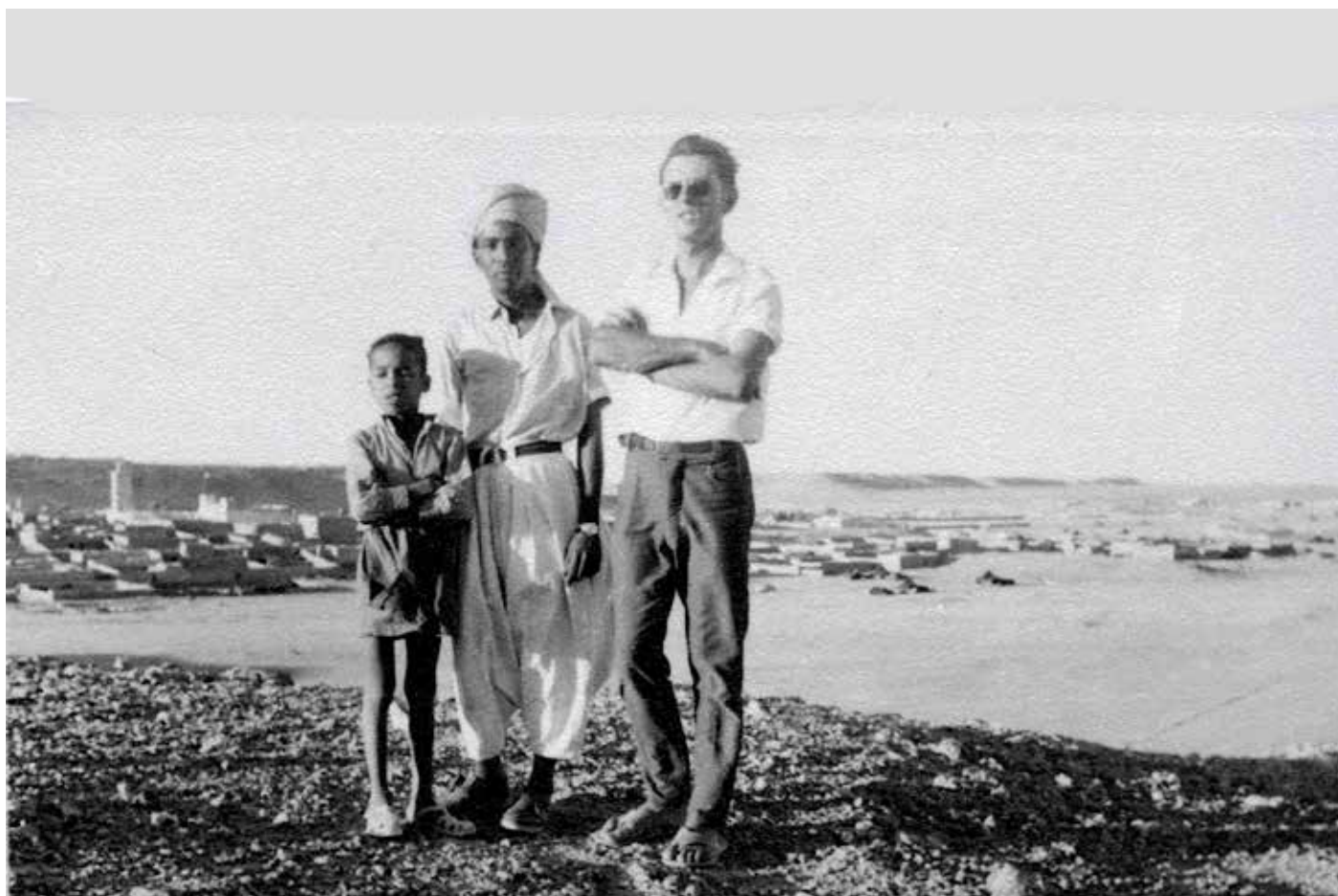
Vendredi 1^{er} mai 1959

Fête du Travail. Vraiment pas pour moi. Je passe mon temps à me préparer un peu et à dormir beaucoup. Pioch, le gérant du mess, un très bon copain, m'invite cet été chez lui, à Castries (Hérault).



▲ *Derniers jours à Tindouf, je suis entre les deux Gendarmes, Cros en chèche à gauche*

▼ *Avec Mantallah et le petit frère*



Dans l'après-midi, un fait nouveau : nous allons partir demain pour Colomb-Béchar. Vraisemblablement, un avion spécial arrivera. Pas le temps de mollir.

Je descends avec *Le Fisse* à 17 heures au village pour lui faire connaître mes amis, au souk, chez Merzoug, chez Hamidi, chez le caïd. Je fais mes adieux à chacun. Je remets à Cros mon Ordre du jour qui le nomme *Responsable des Affaires Musulmanes*. Un titre dont je m'étais affublé, avec celui de *Shérif et Caporal-Major*. j'en avais créé le grade.

Retour à la Base, Cros et moi, pour un arrosage, à l'eau, avec *Jojo*, qui n'est plus maintenant à l'Escale, et le major Robert. À coup de récipients de flotte, je vide un litre d'eau dans le cou du major. Je finis la soirée à la Gendarmerie, invité par Rafegas, il fête son départ par un bon repas. Il me ramène ensuite dans la nuit. Ouf !

Samedi 2 mai 1959

Les clameurs se sont tues. On devait partir, mais nous sommes toujours là. Hier, ce n'était qu'arrosages, photos, rigolades (*Ahhh !*). Aujourd'hui, d'abord on nous a annoncé qu'il n'y aurait pas assez de places dans l'avion, puis qu'il ne viendrait pas. Il est en panne à Colomb-Béchar (*Ohhh !*).

De toute façon, nous formons une bonne bande, à une dizaine, Giquello, Crégut et d'autres. Notre raisonnement a été simple, à l'annonce que tous nous ne pouvions partir ce jour : on reste, il vaut mieux attendre dans la *dolce vita* à Tindouf que subir la discipline de Colomb-Béchar et attendre là-bas aussi.

Le *Noratlas* arrive à 19 heures, réparé. Dix-neuf partiront à 20 heures. Ils auront attendu tout le jour en tenue de drap, chaussures vernies, cravate. Nous on s'était immédiatement remis en tenue négligée et légère.

Nous restons onze survivants. Nous partirons lundi ou mardi. Chic alors, je pourrai refaire mes adieux chez le caïd et un peu partout, plus posément.

Dimanche 3 mai 1959

Repas à midi chez le caïd, Cros et moi, invités par Senhourri et Mantallah.

Mouton, couscous, brochettes de foie. Pendant le repas, arrosé avec de l'eau (*berk*), Mantallah me dit :

— *Nous avons une surprise pour vous, nous nous doutons que boire de l'eau ne vous plaît qu'à moitié, alors, voici une bouteille.*

Je vois dans la pénombre une bouteille sombre. je crois que c'est du vin et me lance dans un concert de remerciements, plein de *Il ne fallait pas* et de *Non, vous exagérez*. Et Cros, qui a mieux vu la bouteille, rigole, rigole. Moi aussi ensuite, je constate que c'était du sirop de menthe, je ne rigole pas, je ne rigole pas.

Leur père doit me donner une lettre pour Cauneille. Eux, Mantallah et Senhourri, me seront longtemps fidèles en m'écrivant en France, plus d'un an après. Malheureusement, le contenu des lettres, au lieu de nouvelles du pays que j'attendais, ne contiendront que 20 lignes de formules de politesse, salutations et témoignages de dévouement, elles seront toutes identiques.

Je penserai souvent à eux et à la belle amitié qu'ils m'ont témoigné. Que sont-ils devenus, pris dans le tourbillon de l'indépendance algérienne, puis par les escarmouches algéro-marocaines, le Front Polisario, le morcellement de la Mauritanie et la mainmise du Maroc sur les possessions espagnoles ?

Si longtemps après, je leur pardonne leur bouteille de sirop de menthe.

5° REGION AERIEENNE
=====

COMMANDEMENT DE L'AIR EN ALGERIE
=====

571° C.S.T.C.*
=====

BUREAU DU MAJOR ET DES
AFFAIRES MUSULMANES
=====

N° 432 / 571° CSTC

A SP 87.965/ AFN , le 2.5.59

ORDRE DU JOUR N° I
0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Le Caporal-Major, Commandant la 571° CSTC ordonne par
le présent Ordre du Jour :

- A compter du Mardi 5 Mai et en remplacement du Caporal-Major MILLE, appelé à d'autres fonctions, la Direction des Affaires Musulmanes et du Bureau du Shérif de la Base Aérienne est confiée au Caporal CROS.
- Le Caporal CROS est nommé au Grade de Caporal-Major.
- Les Unités dissoutes de la 571° CSTC sont reformées en une seule unité à caractère saharien : La 572° CSTC, qui prendra la relève de la 571° CSTC à compter du Mardi 5 Mai 1959.

FAIT A TINDOUF, le 2.5.59
Le Caporal-Major MILLE
Cdt la 571° CSTC

TRIPOL

Po Le Capitaine ROUSSEAU



* NOTA C.S.T.C. Compagnie Saharienne Tireurs au C.

Lundi matin, 4 mai 1959

Là, ça y est, nous décollons à 13 heures. S'habiller de bleu, boutonner une chemise, nouer une cravate, mettre des chaussettes, enlever les faux galons, les badges et les insignes à la con. Dure concession, j'ai l'impression que j'y perds un peu de mon âme.

À 13 heures Tous les copains, les amis, sont là. Leur sieste en sera plus courte.

Dernières photos du groupe des onze sur la piste caillouteuse, devant l'avion. Cros nous a rejoint, ainsi que Rafegas qui volera avec moi (et ça, ce n'est pas bien, pour un gendarme, de voler). Son collègue Guandalini l'a accompagné. J'arrive quand même à me pavaner entre deux gendarmes, avec ma Médaille Commémorative d'Algérie et ma Légion d'Honneur.

Embarquement. Le *Noratlas* roule vers le bout de la piste, je vois les murs du Vieux Bordj, par le hublot, se faire encore plus petits. Je me revois, un après-midi d'octobre-novembre 1957, arriver là, avec mes appréhensions. Est-ce possible que j'ai vécu presque un an et demi dans ces cailloux, en réussissant à m'organiser pour y être heureux !

Dans le rugissement de ses moteurs, l'avion s'élance sur la piste, on décolle. Virage pour prendre le cap de Colomb-Béchar, en bas c'est vraiment devenu petit. *Ciao* Tindouf et tous les amis que je laisse.

Bah! ce n'était qu'une page du Livre.

Colomb-Béchar, 16 heures 30. Adieux de Rafegas qui va à Kenadsa. Nous retrouvons les 19 copains de la première tournée. Sur la Base du CIEES, on ne nous embête pas trop, nous sommes bien logés.

Dans ma chambre, j'ai deux PTT que je connaissais à Paris. Je revois aussi Canaby qui est de Campaux, à 10 km dans la montagne, au-dessus de mon village, et Grenier, un technicien PTT qui était logé, comme moi, à hôtel *Rubens*.

Mardi 5 mai 1959

Il faut se lever à 5 heures, les bureaux sont ouverts de 6 heures à midi. Le programme est chargé, nous percevons la solde de mai, on nous fournit nos billets de train (j'ai le trajet gratuit Marseille-Quillan). Je bénéficie d'une permission libérable de 35 jours et on nous en paie les repas. Nous rendons le paquetage en conservant les effets nécessaires au voyage, chaussures basses, pantalon, chemise, blouson, capote, calot, chandail, ceinture, quart, gamelle, couverts, sac marin. Il faudra restituer cela à la Gendarmerie de notre domicile.

On nous laisse un fatras de vêtements que nous n'avons jamais utilisés parce que horribles ou mal commodes. Je jette à la poubelle : quatre mouchoirs, quatre slips, quatre serviettes et gants de toilette, quatre paires de chaussettes, une trousse de toilette, deux paires de souliers hauts. Le tas, c'est moi, comme disait *Louis XIV*.

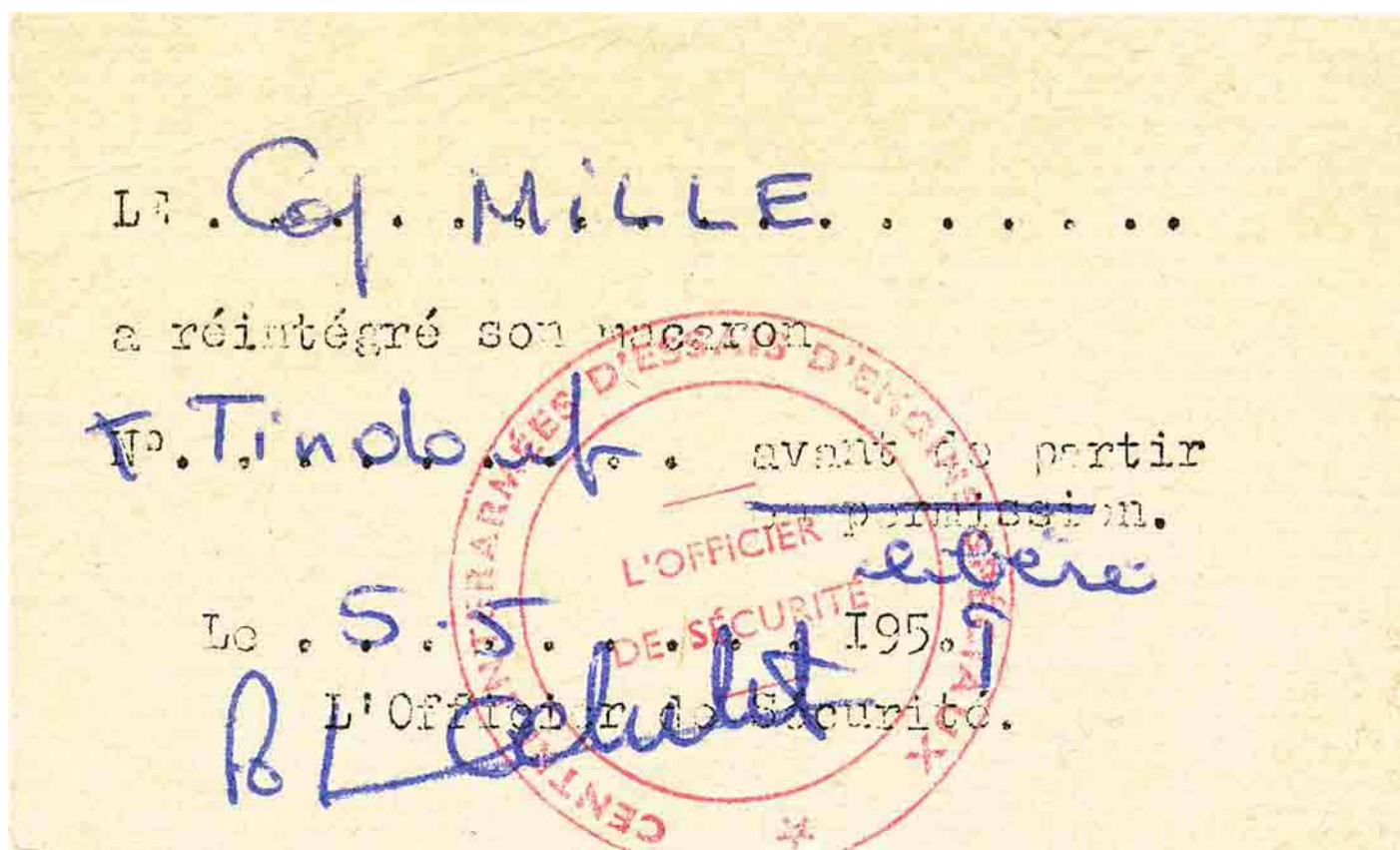
Un sergent fourrier contrôle les effets restitués. Chaque fois qu'il manque quelque chose, il tape avec un stylo à bille sur une écuelle remplie de pièces de un franc. Et on met notre contribution directe. Il ne peut pas dire manque d'obole. Tout est à 1 franc, c'est un prix intéressant pour certains articles. Je m'offre un beau ceinturon de cuir.

Après le repas de midi, dans la salle immense du Foyer, l'armée de l'Air rend un hommage appuyé à ses troupes valeureuses : une bouteille de mousseux pour six avec les biscuits langue de chat. Allocution de remerciements du commandant Poirier, représentant le général Aubinière, directeur du CIEES empêché (un général, pour remercier de simples soldats appelés, en plus, faut pas quand même déconner).



▲ *Le jour du départ définitif*

▼ *Le macaron du CIEES est réintégré*



Voilà les formalités et mondanités terminées. Nous sommes libres d'aller et venir, sortir en ville, un peu dans la tenue que nous voulons. Dans le train, si nous ne sautons pas sur une mine, nous comptons bien rigoler, notre équipe.

Jeudi 7 mai 1959

Nous partons samedi à 8 heures du matin, la première fraction part demain vendredi. Nous nous regrouperons à Oran.

Le temps est affreux. Vent de sable, pire qu'à Tindouf. Il ne fait pas chaud. Le matin, je mets des galons de caporal-chef, pour avoir le droit d'aller au mess sous-off prendre le café avec trois croissants. D'autres que moi ont aussi saisi la combine.

Vivement que nous partions d'ici, c'est une usine, trop de monde, trop de discipline (même si nous y passons au travers). Pas d'ambiance, je n'ai jamais aimé Colomb-Béchar ! A côté, Tindouf est un eden. Avec ce sable fin qui vole, on y voit à 20 m, nous restons cloîtrés, nous dormons.

Je pense à mon retour en France. Je le vois en relisant la dernière lettre de maman, évidemment, il fait un temps de chien, pluie, vent, froid. Ce que je regretterai le plus de Tindouf sera son climat chaud, en automne, hiver, printemps. L'été, c'est une autre affaire.

J'attends des nouvelles de Tindouf, par Cros qui doit m'avoir transmis une lettre à l'Escale d'ici.

Vendredi 8 mai 1959

22 heures 30 nous arrivons en civil de la ville. Nous étions une forte bande, au restaurant chinois, cinq quillards, le toubib de Tindouf, un lieutenant navigant, Robert, le sergent-major rigolo de Tindouf, un sergent-chef de Colomb-Béchar, deux sergents, un de Tindouf, de la CSPAD, et un des SS de Tinfouchy.

Au menu, soupe chinoise, langoustines, poulet, salade, frites, rosé, café. Oui, ça n'est pas chinois en diable, tout ça, mais nous n'avons pas envie de rire jaune. Avec le major Robert, ça chahute vite. Il est arrivé, à moitié parti (c'est joli, ça !), gringalet, en short, grand chapeau et appareil photo en bandoulière. En sortant, il monte aux arbres. Le toubib nous procure une ambulance militaire ensuite pour nous ramener à la Base. Nous étions descendus, à cinq, en bus, pour acheter des provisions pour le voyage, saucisson, roquefort, pâté, jambon, confiture.

Demain, nous recevrons des conserves de l'Armée, au lever, à 6 heures. Nous descendrons à la gare en car, à 7 heures. Le train part à 8 heures. Garlot-Falconetti, classe 58/1, est véritablement sympathique ! Il ne roule pas les mécaniques. Il nous a promis d'être au départ du train pour nous faire ses adieux.

Samedi 9 mai 1959

Nous sommes environ 150 dans ce convoi, dans des wagons de marchandises. Un capitaine, un adjudant-chef et trois sergents nous chaperonnent. Toute la journée, le train roulera avec une désespérante lenteur en s'arrêtant dans des coins perdus, dans ces gares aux noms étranges.

Dans ma djellabah, je joue le rôle du vieux routard, habitué de la ligne :

— *Hé! l'Arabe*, m'interpelle le capitaine.

Nous sommes douze, dont neuf de Tindouf, mettant tout en commun. L'Armée a prévu beaucoup de vivres, mais ce n'est pas terrible (pâté, corned-beef, haricots en boîte, pâté de tête, fromage, vin, pain). Nous les agrémentons avec nos victuailles privées qui ne manquent pas.

Je reste avec Crégut, Giquello est dans le premier convoi. Nous sommes toute la journée affalés sur notre capote, nos valises ou nos sacs, la grande porte ouverte. Le vieux wagon tangué sans arrêt sur les rails et il y fait chaud. Des espèces de fenêtres d'aération sont condamnées à l'aide



▲ Avec une gazelle effarouchée

▼ Chez Saïd Oujlahbib



de très gros fils de fer torsadés, genre fers à coffrages. Impossible de les détordre sans outils. Arrêt à Figui-Revail-Béni Ounif. Là, je vais carrément voir le chef de gare qui me fait prêter une cisaille coupe boulon. Je fais ainsi tous les wagons, cisillant les verrouillages, nous n'allons quand même pas à Buchenwald.

Nous arrivons à Aïn-Sefra à 7 heures 30 du soir. En prévision de la nuit dans le train, nous avons juste le temps d'aller dans une épicerie pour acheter des bougies. Dans ma gamelle, je prépare une salade de haricots verts, oignons, pâté, moutarde et beurre salé que nous partageons avec Crégut. Puis je dors sur ma capote comme matelas, dans ma djellabah, les pieds dans le long capuchon. C'est mieux qu'une planche de fakir.

Dimanche 10 mai 1959

Départ d'Aïn-Sefra à 5 heures du matin. Il fait nuit, nous restons allongés et nous dormons jusqu'au lever du jour. Je passe mon temps à dormir d'ailleurs, puisque je connais le paysage. J'en suis blasé.

Arrivée à Saïda à 13 heures. Le train partira sur Oran demain à 6 heures du matin. Nous en profitons pour nous décrasser. J'ai une barbe de trois jours, aussi je me rase. J'ai posé ma glace et une gamelle d'eau sur le plancher d'un wagon plate-forme de la voie à côté. Mais *vlan*, tout se renverse, je n'avais pas vu qu'on attelait la rame.

Je pense aussi à améliorer nos couchages, je vais à une ferme voisine de la gare pour demander de la paille, avec trois copains. Le vieux de l'exploitation agricole nous conduit aimablement à une meule en nous disant de nous servir. On ramène au wagon cinq sacs de litière que nous étalons sur le plancher. On en aura 10 cm, et ce sera super. J'installe aussi des crochets dans les parois, pour suspendre les gourdes, les habits, les sacs et les bougies.

Il est 18 heures, on va dans la petite ville chercher un restaurant, pour changer de façon de se nourrir.

La nuit, nous dormons confortablement installés dans notre paille, quand un gars éméché qui cherche son wagon dans le noir, ouvre subitement la porte en grand et promène son briquet pour s'éclairer, à ras de la paille. Le pauvre, il part en courant, devant nos vociférations, non seulement il nous a réveillés mais, plus grave, il pouvait mettre le feu à la paille et au wagon. Il a dû se dire — *Non, mon wagon, ce n'est pas celui-là.*

Sur la voie à côté, s'en trouve un, rempli de soldats morts, dans leurs cercueils.

Lundi 11 mai 1959

Départ à 6 heures. Comme la veille, nous dormons jusqu'au jour, et au-delà. Toujours aussi lentement, en brinquebalant autant qu'hier et avant-hier, nous nous approchons de la fin du voyage algérien. Il fait aussi moins chaud, le paysage est plus vert.

Vers midi, c'est Oran. Je ne me souviens plus si nous couchons à Châteauneuf ou La Sénia.

Mardi 12 mai 1959

Seule image qui me reste, si longtemps après : un remorqueur tire le *Sidi-Bel-Abbès* du quai. Je suppose que celui-ci a dû ensuite traverser la Méditerranée, sinon, je ne vois pas la justification de ce récit. Je ne peux même pas parler d'adieu aux armes, comme Hemingway, je n'en ai jamais eu (En avoir, ou pas, des armes, bien sûr !). Seulement d'adieu à l'Algérie.

Mercredi 13 mai 1959

La seule image forte, de ce jour là, n'est pas le souvenir de De Gaulle, en 1958, les bras en forme de ventilateur, tout pale (évidemment). Mais l'arrivée du *Sidi-Bel-Abbès* à La Joliette, à Marseille, dans l'allégresse générale.

Le paquebot accoste le quai de la gare maritime, des officiels, des gradés, des services de santé, des familles attendent. Fous de joie et surexcités, un millier de soldats en bleu chantent : *Oui c'est fini, c'est bien fini, de faire les cons en Algérie*. C'était facile à chanter et ça sortait du cœur. Ensuite, on nous remet à chacun un sachet de mandarines et de bonbons, un sandwich. Une noria de camions nous transporte à la gare Saint-Charles. Là, incident regrettable, nous montons le boulevard Nédélec qui mène à la gare, debout dans les camions, chantant et hurlant, quand les gens du camion de tête aperçoivent un officier (ou un sous-off ?). Parodiant Le Pen, je dirai que c'est un détail, marchant sur le trottoir. Le pauvre, c'était peut-être un gentil militaire, voire un appelé, mais il a pris sur lui les 28 mois de rancoeur envers l'Armée, une pluie de mandarines l'a submergé, tirée de tous les camions. Cessez le tir, c'est un des nôtres !

Ensuite, dispersion. On se calme. Je retrouve avec joie les toilettes de Saint-Charles pour un changement de costume avant le final de la troupe.

Puis, perdu dans la foule, anonyme, je prends tranquillement mon train de Carcassonne avec ma petite valise, ma djellabah roulée, la caissette de mon varan et mes mandarines. Je suis innocent dans la sordide agression du militaire. J'ai un alibi, il ne me manque pas une mandarine.

Carcassonne. C'est la nuit, je descends de l'express quand je vois arriver, dans le couloir du wagon, un soldat de l'armée de l'Air, vêtu de drap bleu, le calot en bataille. Il a l'air d'avoir bien chargé la mule. Il passe, d'un pas incertain, en bredouillant des onomatopées incompréhensibles, sans me voir, c'est Devaureix, de Tindouf, celui qui perçait les pantalons de son collègue avec des balles de 9 mm (il faut savoir percer, dans la vie). Lui, il est des Charentes, son *pineau* l'attend, bien frais (pas lui, le *pineau*). Adieu Devaureix. Adieu Tindouf.

Ci fait, la geste que Millus déclinait.

Commis à Marseille anno domini mil neuf cent nonante-sept, lu, persiste et signe.

FIN

Épilogue

Plus tard

En 1960, je passais en scooter sur la Canebière quand je m'entendis appeler par mon nom, c'était mon pote de Tindouf, le sergent vaguemestre Faure, accompagné de son épouse et de ses enfants.

En 1961, je rencontre ce cher Serfaty sur le boulevard National. Pas rancunier pour les misères que je lui ai fait subir à Tindouf quand il essayait de sévir en tant qu'adjudant-chef, il m'offre à boire à une terrasse de bar. Il allait retrouver sa famille qui vivait à Nîmes.

En 1962, dans l'autorail qui me descendait d'un chantier à Sisteron, un vendredi, à la gare d'Aix, un sous-off monte et s'assoit à nos côtés, c'était Paillole, l'adjudant-chef de la Comptabilité, qui avait été si gentil avec moi. Nous avons pu bavarder durant le trajet.

Et encore plus tard

Je retrouverai, au Siège Central de la Police (L'Evêché) de Marseille, mon pote Jean-Claude Cros (*Le Fisse*). Il avait en charge les installations téléphoniques de la Police et la maintenance des alarmes des banques. On aurait pu ainsi monter un hold-up à la BNP, mais nous n'y avons pas pensé et nous étions si timides. Il me faisait enlever mes PV et je le fournissais en postes téléphoniques U43 (au ministère de l'Intérieur, ils avaient des crédits plus réduits qu'aux PTT, alors l'entraide). C'était vers 1976, ça. Ensuite, je n'ai plus revu *Le Fisse*, mais nous nous sommes téléphonés.

Là, très très tard, presque à la fermeture

Enfin, j'ai eu en avril 1996 une surprise : dans le Géant Casino des Caillols, un homme m'a abordé aux caisses. Il m'avait connu à Tindouf où il travaillait aux cuisines. Stintzy, il s'appelle. Ce nom ne me rappelle aucun souvenir, alors que j'étais un bon client de tout ce qui gravitait autour des fourneaux et j'ai été très étonné qu'on me reconnaisse 39 ans après. Ou bien je n'ai pas changé (c'est à voir !) ou bien Stintzy est un physionomiste de premier ordre. Je penche pour la seconde hypothèse, en attendant de pencher tout court, courbé surtout par le poids des ans et des souvenirs.

Vers 2001, à Caudiès, où j'habite désormais, mon copain d'enfance Jean Kanareffet et son épouse Monique, en attendant de trouver un appartement à Perpignan, habitent au rez-de-chaussée de l'ancien café Cros. Je passe les voir très souvent. Un jour Monique me téléphone :

— *Nous avons la visite d'un gars que tu as connu à Tmdouf voici fort longtemps.*

Je fonce chez eux et je retrouve l'ancien second-maître Jean Bartissol. C'est aussi un ancien collègue de Jean qui, avant de faire sa carrière dans la Maison Poulaga, avait débuté dans l'Aéronavale. Chaudes retrouvailles, mais nous n'avons pas trop le temps d'évoquer le passé. Les Bartissol repartent vers Matemale (66), où ils ont une petite maison. Bartissol est remarquablement conservé, bien qu'âgé de quelques années de plus que nous. Hélas, l'avenir me contredira. Par la suite, Bartissol m'enverra des photos. Invité à Rivesaltes, je remettrai sans cesse ma visite et j'apprendrai, un ou deux ans après, qu'il est décédé, dans de grandes souffrances. Il avait un cancer de la plèvre. causé par l'amiante qu'il avait ingurgité à pleins poumons lors de ses débuts dans l'Aéronavale, à Toulon, quand il travaillait aux installations électriques du porte-avions.

En janvier 2009, Jean-Claude Cros m'a téléphoné de Saint-Firmin, Hautes-Alpes. Il a 76 ans et il est en bonne santé. Il était en train de relire l'exemplaire du ci-devant journal et il en riait encore et il a pensé à moi en m'appelant, un peu. anxieux que Dieu m'ait déjà appelé à sa droite. Il m'a dit :

— *Tindouf, il me semble que c'était hier ! Un demi siècle après.*

Nous ne sommes, certes, pas vieux, mais nous sommes nés trop tôt.

Sgt Mantallah Abdallah
g M du garde caïdale
de Tindouf

Tindouf le 19/7/19

Monsieur Mille Claude

J'ai vous écrire cette petite pour vous donner
me à l'avis et recevoir le votre je suis Reg
votre lettre qui me trouve en bonne santé et
je suis en content de savoir votre adresse

Marseille et vous me l'ont tantion de vous écrire
ton le courrier me ce votre adresse de Marseille
que nous n'ont pas reçu a pour moi vous n'a
ve pas reçu de lettre et le caïd et en content
de cette lettre et je vous j'ai savoir cette que il
na pas reçu de Delegation sur Paris tant
le Delegation son passe le 14 juillet Ici a
Tindouf et moi que vous vere votre Amis
caporal Crosse il conte a quité a Tindouf
fin juillet je vous salue très bien et le caïd
vous salue très bien un ds que le petit
frere Senkouri il conte et vous écrire le
courrier prochaine je vous salue très bien

Salutation par votre Amis



2014

J'ai encore cherché des éléments nouveaux. Et là, j'ai trouvé, ou plutôt j'ai retrouvé :

– D'abord j'ai retrouvé, à Rivesaltes, l'épouse de Jean Bartissol, le mécanicien du Junkers d'Agadir. Elle m'a révélé l'existence, dans sa même ville, de René Bourneton, le pilote du même Ju 52. J'ai trouvé dans les archives photo de Jean une très bonne vue aérienne de la base aérienne de Tindouf. Je dois incessamment voir René. Celui-ci m'a déjà donné au téléphone l'explication des accidents de Junkers qui, au sol, en roulant, avaient parfois la fâcheuse habitude de se planter en bord de piste dans les barbelés ou les arbres, comme à Dakar-Ouakam :

– *C'était un problème de freins qui dépendaient sur le Ju 52 français, d'une seule bouteille d'air comprimé. Quand elle était vide, on ne pouvait pas s'arrêter.*

Bartissol, bon mécanicien précautionneux, emportait toujours une seconde bouteille d'air comprimé. À côté, les Espagnols du Rio-de-Oro étaient pour une fois mieux lotis, leurs Junkers allemands avaient un compresseur.

– J'ai retrouvé aussi le lieutenant Serge Douceret qui commandait vers 1957-1958 le poste d'Oum-El-Achar. Général à la retraite, il me donne avec gentillesse beaucoup de renseignements sur le périlleux et délicat commandement qu'il a exercé sur une centaine de têtes brûlées du 3^{ème} BILA.

– Par l'intermédiaire de Michel Mariet et Daniel Heutte, j'ai retrouvé l'ancien adjudant des Transmissions Roger Lantz, lequel fit de nombreuses photos couleurs de Tindouf, le Merkala et Oum-el-Achar. en 1958.

– Michel Mariet a créé son site : *Les Sahariens*, liste des appelés du contingent qui se concentraient surtout sur Colomb-Béchar et ses environs. J'ai eu le plaisir de m'y incorporer ainsi que Henri Dimon, de Vira (66) et mon vieux pote de Tindouf Jean-Claude Cros, celui que Serfaty appelait *Le Fisse*. Ça c'était vers mai 2014. Puis je n'ai eu aucune réponse aux mails que j'envoyais à Jean-Claude. Plus inquiétant, son numéro de téléphone n'existait plus. En écrivant Jean-Claude Cros sur Google, j'ai connu la triste vérité : il était décédé fin mai et a été inhumé à Saint-Firmin (05) où il résidait. Il avait 82 ans quand une leucémie aiguë l'a emporté en 15 jours. Une solide amitié nous liait depuis cinquante-six ans. J'ai été très peiné de son décès.

– En continuant ma quête de survivants des années 1957-1962, j'ai aussi retrouvé Philippe Coiffier, qui était jusqu'à sa fermeture au poste d'Oum-El-Achar. Il m'a aidé à localiser la tour du Merkala.

– Par l'intermédiaire du site *Les Sahariens*, j'ai pu connaître l'existence de deux appelés qui étaient radios au bordj Ressot vers 1961-1962 : Max Guillaud et Daniel Farou. Je n'ai jamais retrouvé, par contre, un seul aviateur du DTO 47/540, la base aérienne de Tindouf. Maintenant, c'est un peu tard.

– Et bien non ! Je retrouve, en juillet 2015, Pierre Piron, pilote de T-6 au premier trimestre 1958 à Tindouf (EALA 4/72). Il se souvient du char à voile, c'est lui qui l'a construit avec un sergent. Il se souvient du T-6 *Panthère*, aussi. Et il m'a livré un souvenir inédit : je ne savais pas que Pierre Piron avait été exprès à Hassi-El-Mounir chercher une lampe pour le projecteur de cinéma tenu par le BILA. Piron a largué des sacs de courrier sur les postes BILA de Oum-el-Achar et Hassi-el-Mounir.

– En été 2014, j'ai mangé au restaurant de Caudiès avec Max Guillaud et son épouse. Quant à Daniel Faron, il m'a raconté qu'il cherchait des fossiles à Tindouf. Il y en avait partout. Moi je n'en ai jamais vu un, il est vrai que ce n'était pas mon violon dingue, comme disent certains espèces d'hurluberlibellules.

– Et en juin 2015 à Palavas, j'ai eu le plaisir de rencontrer mon grand copain d'internet, François Roszyk.

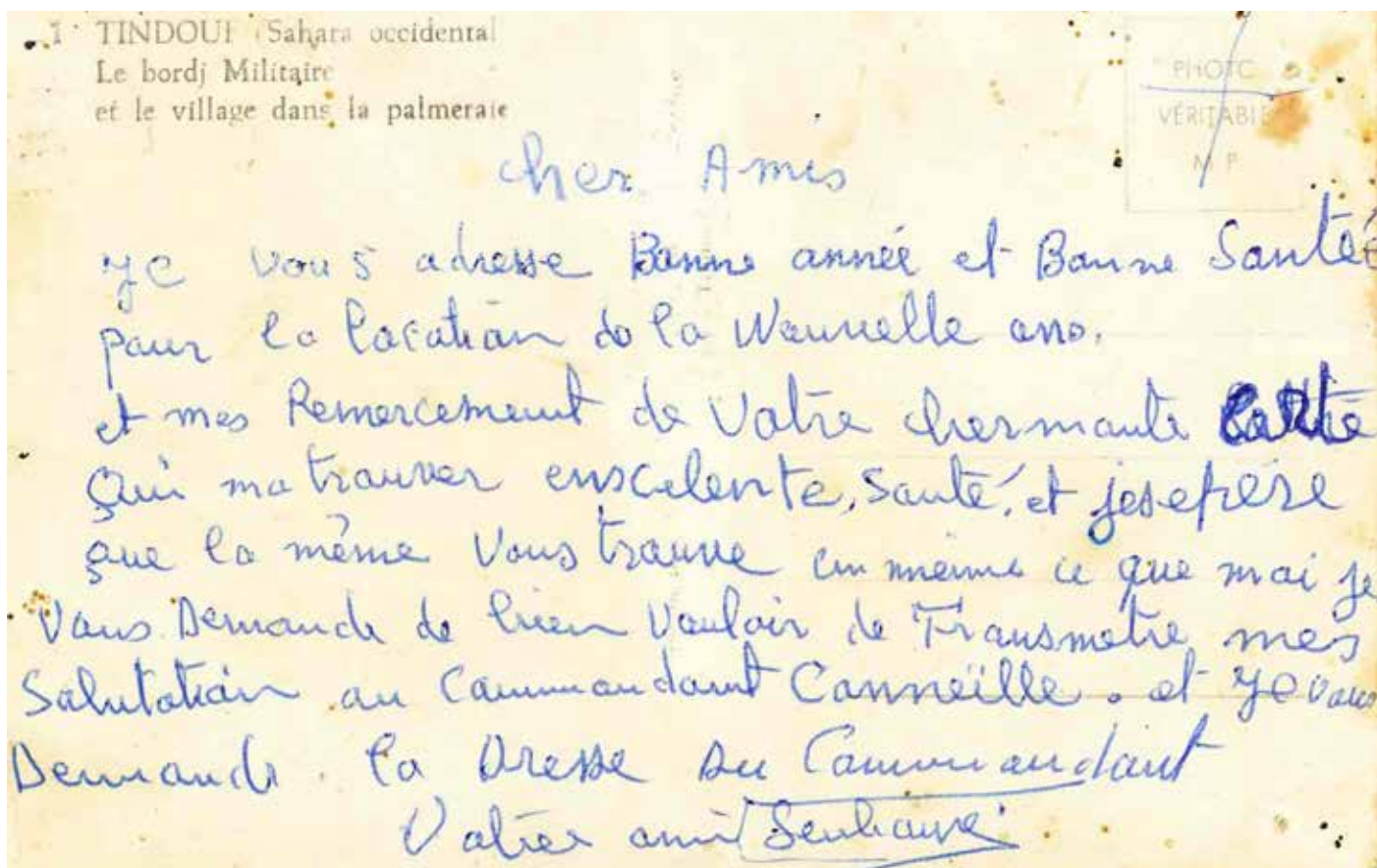
– Aussi ai-je eu un contact avec un gars de la Coloniale qui était en 1962 en Mauritanie à Bir-Moghrein et Aïn-Bel-Tili : Jacques Blanquier, de Montner (Pyrénées-Orientales).

– Au sujet du poste d'Oum-el-Achar (on l'écrit en abrégé OEA), je raconte en détail l'attaque du 1^{er} juin 1956. C'est juste après que l'on a décidé à Alger de le fortifier et le doter d'une garnison du 3^{ème} Bataillon d'Infanterie Légère d'Afrique, dont le lieutenant Serge Douceret était commandant de compagnie. Mais grâce à Roger Lantz, j'ai retrouvé le soldat qui composait la garnison d'OEA en 1951, l'ancien adjudant de Transmissions Lucien Dantin. À cette époque, c'était la paix au Maroc, dont dépendait le poste (comme aussi d'ailleurs Tindouf). Le malheureux passait des mois seul avec son poste de radio. Je dis seul, car un civil habitait aussi à OEA, Kastner, un ancien légionnaire surveillant les travaux d'entretien de la piste côté Merkala. Kastner était un original qui habitait un local du bas du poste, alors que Dantin habitait à l'opposé, vers le haut du poste. Ils ne s'adressaient la parole que par téléphone. Dantin m'a dit :

– *Il partait en side-car chercher de l'eau pour nous deux, mais je n'ai jamais su où il allait. Pour le ravitaillement, c'étaient les camions de la SATAP, descendant d'Agadir vers la Mauritanie, qui ralentissaient au niveau du poste et nous jetaient un colis de vivres.*

J'avais trouvé la trace de ce Kastner sur une plaque de marbre brisée en quatre trouvée dans un coin du bordj Ressot : *Nouvel accès, ouvert le 1^{er} avril 1945. Autorités présentes général de division de Desre, commandant les Territoires Marocains, colonel Deshorties, commandant la SAC, colonel Guizol, commandant le territoire de Tiznit, capitaine Cauneille, commandant la circonscription de Tindouf. Exécutants : colonel Faivre, puis commandant Verrier, chef du Génie, capitaine Pinsard, civil Kastner.*

– Je n'ai jamais su la signification de SAC. Par *nouvel accès* on parlait d'une modification de la côte du Merkala, car la Légion et le Génie, en 1934, pour donner l'accès à la hamada de Tindouf aux troupes du colonel Trinquet, n'avaient mis que trois jours pour tracer une montée très pentue.



Carte de Senhour

La Tour de Merkala

par le général Serge Douceret



La falaise du Merkala.

Au nord de Tindouf s'étend la hamada, reg rocailleux et plat que traverse la route impériale numéro 1, rebaptisée route coloniale numéro 1, reliant Goulmine au Maroc à Saint-Louis du Sénégal, et longue de plus de 2000 km. Cette ancienne route des marchands d'esclaves et des orpailleurs n'est en réalité qu'une piste dont le tracé disparaît souvent par suite des vents de sable qui nivellent tout sur leur passage. Pour la remettre si je puis dire dans le droit chemin, des tas de pierres de 1 à 2 mètres de haut, les redjems, se silhouettent en sentinelles, tous les dix kilomètres environ. Ils représentent la seule trace humaine dans cet univers désolé, à l'exception d'une tour d'une dizaine de mètres située à une vingtaine de kilomètres au sud de la falaise du Merkala. J'ignore l'origine de cette tour mais suppose qu'elle a été construite en mars 1934 quand les Français venant du Maroc, ont conquis définitivement la région de Tindouf. La piste monotone n'offre donc aucun attrait : pas un arbre, de rares touffes de sbaï, cet alfa du désert qui fournit des pâturages aux chameaux et permet la construction de huttes et la fabrication de cordes. Quand le vent souffle, vent de solitude sur un reg figé, l'impression de mer y devient obsédante, avec des rides de sable semblables à la houle, et des grains de sable qui criblent la peau de mille piqûres d'aiguilles. En été la chaleur et la réverbération sont telles qu'un phénomène de vapor-lock – évaporation de l'essence – stoppait net les véhicules !

150 km après le départ de Tindouf la hamada s'arrête brusquement, comme effondrée. Le spectacle qui s'offrait alors était d'autant plus inattendu que dans les derniers kilomètres le plateau montait légèrement et ne permettait pas d'en imaginer la fin brutale. Car l'on atteignait soudainement une falaise de 200 à 300 mètres de haut : le Merkala. Cette fracture de la hamada s'étendait sur quelques 250 kilomètres et constituait une barrière quasi infranchissable.

Il ne s'agissait pas non plus d'une faille rectiligne, mais d'une succession d'à-pics et d'éboulis de rochers noirs et rouges, de murailles et de cirques profonds et fantomatiques, pleins de sourdes menaces. On avait devant soi un véritable paysage lunaire, tourmenté, fait de vertige, de chaos et de silence. J'eus l'occasion à plusieurs reprises de



m'aventurer au pied de cette falaise, j'y ai pu voir des

amoncellements de roches noires qui pouvaient symboliser la porte de l'enfer ; là, dans des cirques ténébreux, lieux de sombre désespoir et de terreur infuse, on était dans le silence et dans la mort. Je dois dire que la nuit, cette falaise était encore plus impressionnante. Moins par sa hauteur que par le mystère qu'elle dégageait : dans une succession de colonnes de schistes, de grottes obscures et basses au flanc des parois, d'antrès inquiétants, de tuyaux d'orgue, de gouffres noirs, de pointes figées ; avec cette magnificence des couleurs sombres et envoûtantes que la clarté lunaire faisait exploser. Rembrandt en aurait fait un paysage métaphysique, avec des clairs-obscur mystiques, des miroitements de tons contrastés, des couleurs amorties accrochant la lumière.

Lorsque venant de Tindouf, on arrivait sur ce balcon naturel, la vue embrassait un panorama totalement dissimilaire de celui de la hamada. Au pied de la falaise, les éboulis disparaissaient peu à peu, engloutis par les débris de l'érosion et le sable, et faisaient place à une belle vallée sablonneuse sur laquelle flottait un air tremblotant ; large à cet endroit d'une trentaine de kilomètres, elle avait la forme d'un entonnoir s'élargissant vers l'ouest et s'étendant dans cette direction sur une centaine de kilomètres. Cette vallée, qui portait le nom d'El Badana, était parcourue par un lacis de fonds d'oueds séparés par des dos d'ânes larges de deux à trois kilomètres. Les oueds, même asséchés, permettaient à une maigre végétation de s'épanouir, et à la jumelle, on distinguait de nombreux troupeaux de gazelles torcas à cornes fines. Car en fait, toute une vie s'y dissimulait : chacal, hyène, fennec, guépard, outarde, kanga (perdreix), sirri (grosse alouette) et le traquet, oiseau à queue blanche porte-bonheur des Maures ; et bien sûr toutes sortes de petits animaux comme la gerboise, le lézard, la leffah (vipère à corne), le scorpion ou la tarentule. Trois autres animaux méritent d'être mentionnés ; le premier est le mouflon, à manchettes et à barbe, pratiquant fanatique de l'escalade, grimpeur exceptionnel, fin connaisseur des points d'eau : j'en ai vu un se jeter dans le vide d'une hauteur de 50 mètres et se réceptionner sur ses puissantes cornes, puis secouer la tête pour se rétablir les idées et poursuivre son chemin. Le second est le goundi, aux allures de cochon d'Inde, peu farouche et nichant dans les rochers très souple au point d'aplatir son corps pour se glisser dans les anfractuosités dès lors que sa tête était passée- et qui avait le gros

avantage de nettoyer tous les abords du poste. Le dernier est le reboute-queue, encore appelé dob, gros lézard plat, lourd, polychrome, à la mâchoire d'acier et à la queue large et épineuse dont la chair ressemble à celle du poisson. Au-delà de cette vallée, vers le Nord, on distinguait fort bien une série de petits monts coniques qui semblaient jalonner, comme des piémonts, la chaîne de l'Ouarkiz. L'ensemble constituait une beauté grandiose qui étreignait le cœur et l'âme.

Est-ce que nos ancêtres de la Préhistoire y furent sensibles, lorsqu'ils s'installèrent au haut de la falaise : car au bord de l'effondrement de la falaise des roches dures offraient à nos yeux agréablement surpris, une mine à ciel ouvert ; là, un vaste emplacement était jonché de silex taillés, d'outils de quartzite, de pointes de flèches finement ciselées, de grattoirs longs et ovales, de pierres de jet. S'isoler un instant pour s'asseoir au milieu des éclats de silex et imaginer la vie qui avait existé ici. L'échelle du temps peut se brouiller et susciter comme un vertige. La hamada était probablement une forêt peuplée de bisons, la falaise offrait ses grottes aux hommes comme abri, et la vallée en bas était peut-être un bras de mer. Les hommes vivaient de produits de cueillette et de gibier. Les imaginer là, et retourner entre ses doigts ces pierres taillées, coupantes et de toutes tailles, ces vestiges d'activités humaines du paléolithique, en laissant son esprit vagabonder. Alors monte en soi l'émotion de la contemplation de ces œuvres aux facettes brillantes d'une patine millénaire, de cette terre ingrate qui s'admire et se mérite et qui vous transporte au cœur de vous-même ; alors un sentiment d'éternité s'impose inexorablement, donnant plus d'intensité à la résonance austère du silence. Paradoxe du désert qui gratifie le voyageur d'une vision directe sur le cosmos et d'une conscience aiguë d'être mortel.

Mais revenons à l'obstacle que constituait la falaise. Sur un tracé effectué par les caravanes de chameaux, les Français avaient construit une route comportant six lacets et permettant le passage de petits véhicules. Pour faire face à la situation de belligérance, le génie militaire a entrepris d'élargir la route dans l'hiver 1956-1957, et dès lors elle devint praticable à tout véhicule. Ce n'était pas du luxe, car la falaise représentait le lieu idéal pour monter des embuscades. Deux eurent lieu en 1956, au passage d'un convoi de ravitaillement pour le poste d'Oum el Achar. La première, le 11 août 1956, fut déjouée par l'escorte fournie par un peloton de la 11^e Compagnie saharienne portée africaine, qui venait

rempart du silence, d'une splendeur grandiose, changeante et pourtant immuable, et qui nous accable de sa splendeur torride ou glacée, selon la saison.

Il y avait donc cette pente sud, paysage minéral, rouillé, oxydé, noirci, souvent chauffé à blanc. Royaume du vide et du silence. Carapace d'écailles où jouait le vent, tourbillonnant et traître. Ce vent qui trouvait là une rampe de lancement pour sculpter plus loin les dunes, abraser les roches, accroître l'évaporation, accabler bêtes et gens, soulever le sable et la poussière, limiter la visibilité et en saison chaude dispenser une haleine de feu.

Et la pente nord, dont l'à-pic ne s'expliquait que soit par un effondrement du sommet de l'ancienne montagne, soit par l'effet de l'érosion. Mais la montagne primitive semblait avoir été coupée au couteau, et offrait de ce fait toute une série de strates anticlinales, stries de moires, qui dévoilaient toutes les couleurs des minéraux qui les composaient. On avait sous les yeux toute une mosaïque de couches successives ou imbriquées de mames ocres et grasses, et de sédiments de couleur orange, rouge, bleue, verte, avec de place en place de minces filets d'or et d'argent. Quelle riche palette aux tons bigarrés plus ou moins éblouissants selon la réverbération du soleil. Il fallait le voir pour le croire : le fer, le manganèse, le cuivre, le plomb, le phosphate constituaient la base de ce décor multicolore, aux colorations extravagantes.

Un ami géologue du Muséum d'histoire naturelle m'expliqua plus tard qu'il s'agissait d'argiles et de grès d'origine marine ; en particulier le minéral vert qui abondait était de la glauconie. Pour moi c'était une aubaine ; rien de plus simple en effet que de puiser dans cette mine à ciel ouvert : réduites en poudre, mouillées puis tassées, ces terres permirent de transformer le paysage intérieur du poste ; nous n'avions pas de verdure ni d'arbres, mais des parterres faits de dessins chatoyants, féerie de couleurs, explosion de jaunes, d'orangés, de violets, de verts, de rouges, qui constituaient autant de compositions artistiques.

Souvent aussi, dans des sédiments d'origine marine où les dépôts de grès et de calcaire alternaient avec des formations de gypse, se nichait une couche fossilifère particulièrement riche. Dans des cimetières de prèles, de ficiaires, d'ammonites, de mollusques, de coquillages, il suffisait de gratter un peu pour dégager oursins, couteaux, moules, huitres, coquilles Saint-Jacques et même des poissons.

d'être créée en Avril à Tindouf. La seconde fut meurtrière, le 6 octobre 1956, avec la mort du capitaine Lajouane commandant la compagnie, de trois autres soldats et quatre blessés. Pour réduire l'embuscade rebelle forte d'une centaine d'hommes, il fallut faire appel à une compagnie de parachutistes du 14^e RCP. Le bilan fut de 15 rebelles tués et 14 fusils récupérés ; avec de nouvelles pertes côté français : 1 tué et deux blessés chez les paras, et trois tués et deux blessés dans la chute d'un Ju. 52 de bombardement. Ce sont tous ces événements auxquels s'ajoute l'attaque du poste d'Oum el Achar dont je parlerai dans le chapitre suivant, qui ont incité le commandement à renforcer la zone ouest saharienne avec le 3^e Bataillon d'infanterie légère d'Afrique, en novembre 1956.

La chaîne de l'Ouarkiz

Cette chaîne est géologiquement vraiment très particulière. Elle s'étend de façon rectiligne sur 1 millier de kilomètres, dominant sur tout son parcours la plaine de l'oued Draa. Elle n'est pas très haute, entre 5 à 600 mètres, ni très large, en moyenne 1 kilomètre. Comme la vallée de l'oued Draa se trouve à environ 100 mètres au-dessus de la mer, la dénivelée s'impose tout de même. Tous les trente kilomètres environ, des failles creusées par l'érosion forment cols et donnent passage à des pistes permettant son franchissement. En somme c'est une belle barrière naturelle. A hauteur du col d'Oum el Achar, elle est précédée parallèlement d'une succession de monts arrondis dont la forme est due à l'action des vents et des pluies qui ont érodé un terrain à caractère magnésien, donc très friable.

En arrivant au pied de la chaîne, venant de Tindouf, on est comme assommé par sa présence écrasante. C'est une véritable vague pétrifiée, un soulèvement tectonique dantesque, avec sa pente sud ascendante en un long tablier uniforme strié de thalwegs, avec sa crête aux teintes métalliques hérissée d'arêtes rocheuses et son versant nord vertical plongeant sur la vallée du Draa. Chaîne nue, aride, muraille de Chine naturelle, défiant les hommes et les siècles. Chaîne aux tonalités variant avec les heures, passant du noir au bistre puis au rouge avec des reflets argentés, camaïeu de tons changeants. Chaîne de rocailles brûlantes, feu de la terre ou de l'enfer : à la fois obstacle colossal et

C'est sur cette chaîne, commandant le col et la route impériale n°1, qu'était implanté le poste d'Oum el Achar (on simplifiait en disant O.E.A.), que je décris dans mon livre "Les morsures de l'Ouarkiz". Sur une carte de 1901, j'ai pu voir que le nom existait à cette époque et que quelques masures y étaient édifiées. A une dizaine de mètres au-dessus du col fut construite dans les années 30 une baraque en pierres sèches au centre d'un enclos entouré d'un muret. Là de façon sporadique logeait une troupe en transit. Il faut rappeler que la frontière entre le Maroc et l'Algérie suivait le cours de l'oued Draa, à 5km au Nord et que la frontière avec le Rio de Oro, alors espagnol, passait à 5 km à l'Ouest. Le poste se trouvait donc dans l'angle, position stratégique qui lui donnait son intérêt ; c'était en quelque sorte une sonnette d'alarme à la fois pour Tindouf, et pour le haut commandement (ce qui explique que le poste fut doté par la suite d'une liaison radio avec Alger).

Fin mai 1956, le poste d'OEA était occupé par un peloton porté de la Compagnie méhariste de la Saoura fort d'une trentaine de méharistes dont vingt musulmans et commandé par le lieutenant Lentignac. Le 1^{er} juin, dans la nuit et avec la complicité de treize musulmans félons qui désertèrent, le poste est attaqué par 200 rebelles qui ne réussirent pas à le faire tomber. Mais le lieutenant aura été poignardé et 6 méharistes dont 3 français auront été blessés. La décision sera prise alors de construire un poste plus puissant avec une enceinte et quatre tours d'angle en béton. Le Génie y travaillera pendant les six mois d'hiver, et livrera au Bat' d'AF un poste comportant d'une part une enceinte fermée par trois murs en béton dans laquelle avaient été montées deux baraques Filliod et qui comportait trois blockhaus avec portes blindées ; et d'autre part un quatrième blockhaus (donjon dominant) et une casemate pour canon, constructions isolées à 50 mètres plus haut et reliées au poste par un chemin de pierres sèches. Pour une raison inconnue le travail n'avait pas été achevé.

Tel qu'il était il représentait cependant un bastion qui allait devenir de plus en plus puissant. Les rebelles d'ailleurs ne s'y trompèrent pas, car après un harcèlement par mortier qui, le 6 août 1957, fit deux morts et 7 blessés, ils se contentèrent par la suite de quelques coups de feu lointains et de pose de mines. Le poste lui-même se renforça par la construction d'un mur en ciment avec postes de tir agrandissant le poste vers la tour dominante, et par la pose de barbelés et de mines. Le problème le plus

contraignant était celui de l'accès au poste. La crête de l'Ouarkiz culminait là à 605 mètres ; le poste était situé à 575 mètres, et la piste au pied de la chaîne était à 250 mètres ; la pente oscillait entre 30 et 40 degrés ! Cela posait sans cesse des problèmes. Deux exemples relatifs à l'approvisionnement en eau. Nous allions tous les jours chercher de l'eau à un puits creusé au pied de la chaîne : cette eau était magnésienne et servait au lavage et aux douches. Il fallait effectuer quatre ou cinq voyages avec une citerne de 1000 litres seule capable d'être tractée au haut du poste. L'eau potable nous venait de Tindouf, toutes les trois semaines en été et tous les mois en hiver, dans des citernes de 8000 litres, qu'il fallait transvaser au bas de la pente dans la citerne de 1000 litres pour les transvaser dans nos citernes du poste : perte de temps et d'eau. Je décidais donc de construire à main d'homme une route d'accès, des moyens du génie n'ayant pu m'être accordés (je ne devais pas être prioritaire !) Et les Joyeux, fidèles à leur réputation de casseurs de cailloux ont réussi à faire leur route en quatre lacets permettant enfin aux citernes de monter jusqu'au poste.

Comme je l'ai dit par ailleurs j'appliquais dans ma zone une politique de présence hors du poste la plus fréquente possible. Ce n'était pas pour me promener mais pour connaître mon terrain, et montrer notre présence. Déplacements toujours faits en sûreté. Je n'oubliais pas la mort du lieutenant Lentignac, et celle du capitaine Lajouane ; je pensais au capitaine Moureau qui, selon la cruelle légende, avait été promené en 1956, de douar en douar dans l'oued Draa, mutilé, aveugle, la langue tranchée avant d'être jeté dans un puits ; je pensais au lieutenant Perrin qui s'était fait enlever en 1956 lors d'une liaison qu'il effectuait de Fom el Hassane au Maroc, à O.E.A. (lui, sera libéré et deviendra plus tard un ami solide). Outre la sortie quotidienne au puits situé à trois kilomètres, et la sortie hebdomadaire vers le terrain d'aviation situé à 6 kilomètres, qui nécessitaient toutes les deux des ouvertures de route il y avait deux ou trois sorties par semaine : même si nous ne trouvions que le vide du désert, nous savions que quelqu'un, nomade pacifiste ou rebelle nous avait remarqués. Dois-je préciser que la liaison hebdomadaire du Ju. 52 était pour nous une joie ; il venait tôt le matin, et nous l'attendions sur le terrain ; dès qu'il passait au-dessus du Merkala, nous entendions le ronronnement de ses moteurs, et tout en prenant le contact radio, nous mettions en place la *مركلة* à air. L'avion se posait comme un grand

s'épanouissait de milliers d'étoiles, diamants scintillants qui semblaient à portée de main, bien que le ciel paraissait s'approfondir infiniment. Souvent surgissait dans le ciel une nouvelle puissance qui allait nous dominer de son brutal magnétisme, la lune. Que ces nuits de pleine lune étaient oppressantes avec leurs forces occultes. Les rayons blancs nous transperçaient et nous gardaient éveillés dans une sorte d'attente des cauchemars à venir. Tout le poste était illuminé, comme si le ciel n'était qu'un immense lampadaire. Dans la pureté délicate de la lune blanche, les sentinelles au haut des tours se découpaient en ombres chinoises. L'heure était au renoncement, à l'abandon ; le désert était ainsi, fait de soumission et d'obéissance. On était prisonnier dans ce liquide lumineux qui nous noyait dans un silence que venait troubler parfois le hurlement rieur de l'hyène camassière.

Alors aussi et de façon impérative, nous étions comme enveloppés par l'infini. Nos pensées se développaient en toute liberté dans ce cadre d'éternité dont les limites étaient si lointaines que l'on était dépassé, perdu. Là s'apprenait la solitude, enfouie au sein de la nature silencieuse ; le désert est un cloître, et sa règle est le silence.

J'aimais, durant ces nuits d'éternité me remémorer un poème de Victor Hugo qui est pour moi l'un des plus beaux de la langue française. Il s'agit de Booz endormi. J'en extrais deux passages :

*Un frais parfum sortait des touffes d'asphodèles,
Les souffles de la nuit flottaient sur Galgala.
L'ombre était nuptiale, auguste et solennelle,
Les anges y volaient sans doute obscurément,
Car on voyait passer dans la nuit, par moments,
Quelque chose de bleu qui paraissait une aile.*

*Tout reposait dans Ur et dans Jerimadeth ;
Les astres émailaient le ciel profond et sombre ;
Le croissant fin et clair parmi ces fleurs de l'ombre
Brillait à l'Occident, et Ruth se demandait,
Immobile, ouvrant l'œil à moitié sous ses voiles
Quel Dieu, quel moissonneur de l'éternel été,
Avait en s'en allant, négligemment jeté
Cette faucille d'or dans le champ des étoiles.*

planeur. Et nous avions la joie de parler avec des gens qui venaient d'un monde civilisé, qui nous apportaient des vivres frais et du courrier. On les voyait toujours repartir avec un petit serrement au cœur : ils nous laissaient à notre isolement, à notre terre de chaleur.

Terre de chaleur.

Rappelons que le poste d'Oum el Achar était situé dans la région de Tindouf, considérée comme l'un des pôles de la chaleur au Sahara. Ajoutons-y que le poste était construit sur la face Sud de la chaîne aride de l'Ouarkiz. C'est dire qu'il y faisait chaud toute l'année. Mais, en été la chaleur y devenait excessive, oppressante, tragique. Elle arrivait en fin de matinée et obligeait à de longues heures de sieste. Etendu sur un lit Picot, heureuse invention qui est la seule couche possible en ces régions, on restait prostré dans la torpeur noyée de sueur des après-midi somnolents. Les pensées flottaient alors absurdement dans l'air lourd où venaient s'éteindre les sons et les couleurs du présent : toutes les choses du dehors étaient comme blanchies par la clarté violente du soleil ; lui-même semblait aboli dans un ciel immensément blafard, et aucune ombre ne se dessinait sous sa lumière verticale. Un silence sépulcral s'abattait et tout semblait immobilisé, éteint, sans vie. Ces heures de lourd accablement dans un silence de plomb engourdissaient les corps prostrés et recrus de fatigue.

Vers 18 heures, un peu de vie renaissait, presque par obligation car il fallait bien survivre. Les vibrations de l'air chaud s'atténaient, et l'horizon s'éloignait. De nouveau les divers plans du paysage se remettaient en place : l'éphémère envahissement de la couleur succédait à l'incolore domination de l'astre solaire. Quelques petits animaux, en particulier les goundis commençaient à se montrer et à chercher leur nourriture. Un aigle planait majestueusement au-dessus de la chaîne, et parfois on voyait un mouflon se détacher au sommet d'une falaise. Maigres signes d'une vie qui se cherchait.

Puis venait la nuit, parfois précédée d'une faible brise, qui, même si elle était encore chargée de chaleur, créait cette évaporation de la sueur, dispensatrice de fraîcheur. La température baissait doucement et la respiration des humains retrouvait son rythme normal. La chaîne de montagne se recouvrait d'un manteau d'ombre violette. Le firmament

Et quand l'aube se levait sur des matins sans surprises, qui se ressemblaient et ne recélaient rien, tout le décor se nappait de lumière vertueuse. Le calme et le sérieux de l'aurore annonçait que la journée serait longue pour l'homme aux prises avec le désert ; car déjà le disque du soleil répandait sa lumière métallique sur un sol encore radiant de sa chaleur de la veille ; et l'homme se demandait quels traquenards lui préparait le four solaire naissant. Le piège le plus sournois pour lui était sans doute la tourmente de sable si fréquente au désert. Car alors pelotonné là où il avait été surpris, il assistait à la mort du ciel et à la disparition de son environnement, et faisait face, vaillamment, aux coups de béliers déchaînés du vent et au fouettement des grains de sable projetés. Il connaîtrait alors l'immense abrutissement et la grande lourdeur de la fatigue humaine.

Ainsi, la chaleur s'ajoutait à l'isolement pour faire de ces lieux une véritable résidence disciplinaire, dans laquelle les Joyeux, ces têtes brûlées, se révélaient parfois être des hommes parmi les plus adroits, les plus intrépides et même les plus fidèles.

Album photo



▲ *Du haut de ces pyramides, 40 Siècles vous contemplent*

▼ *Avec Lemaire et Devaureix*





▲ *La route en lacets du Merkala, vue depuis le Ju 52*

▼ *Avec les Réguibats d'Hamidi*

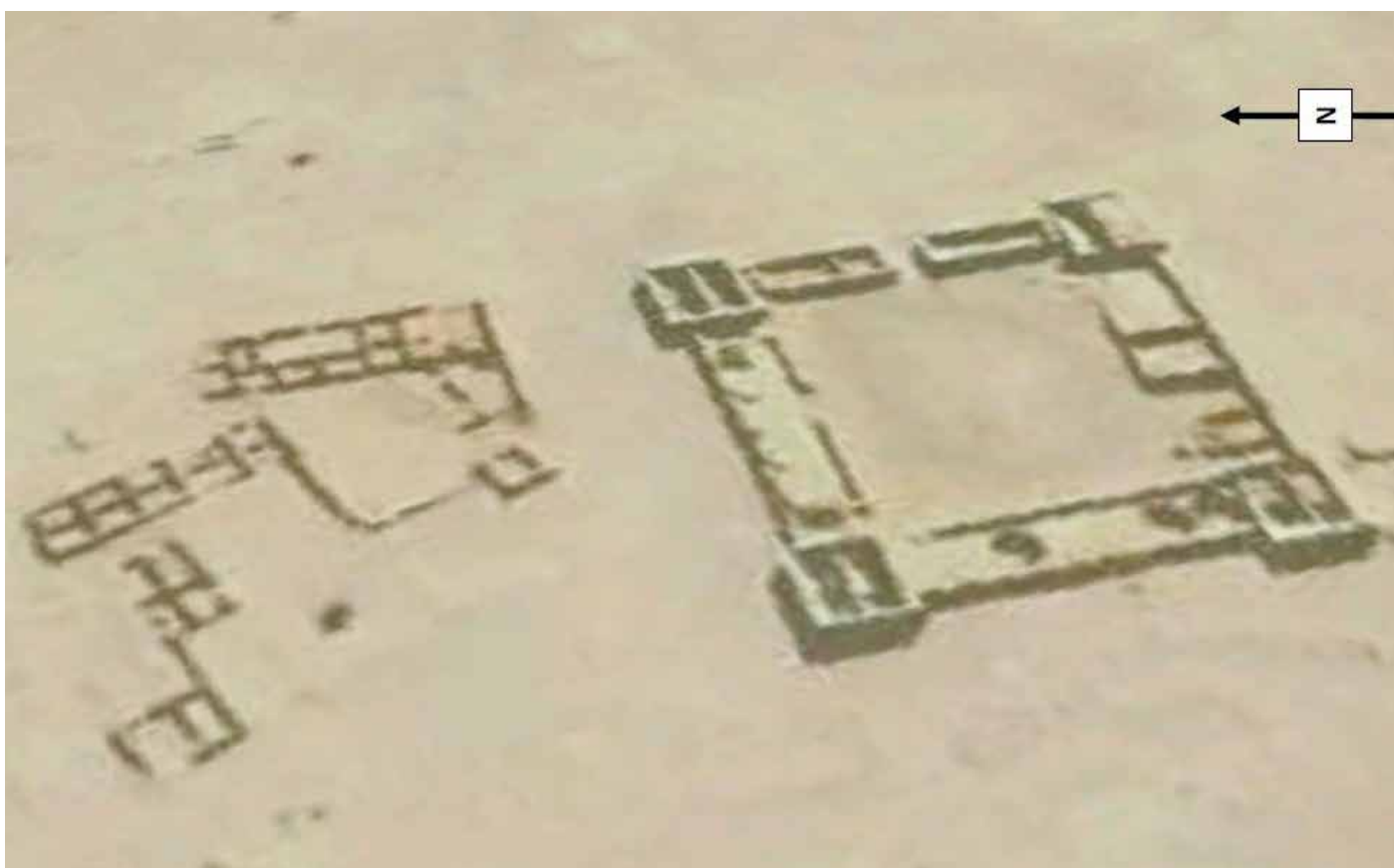
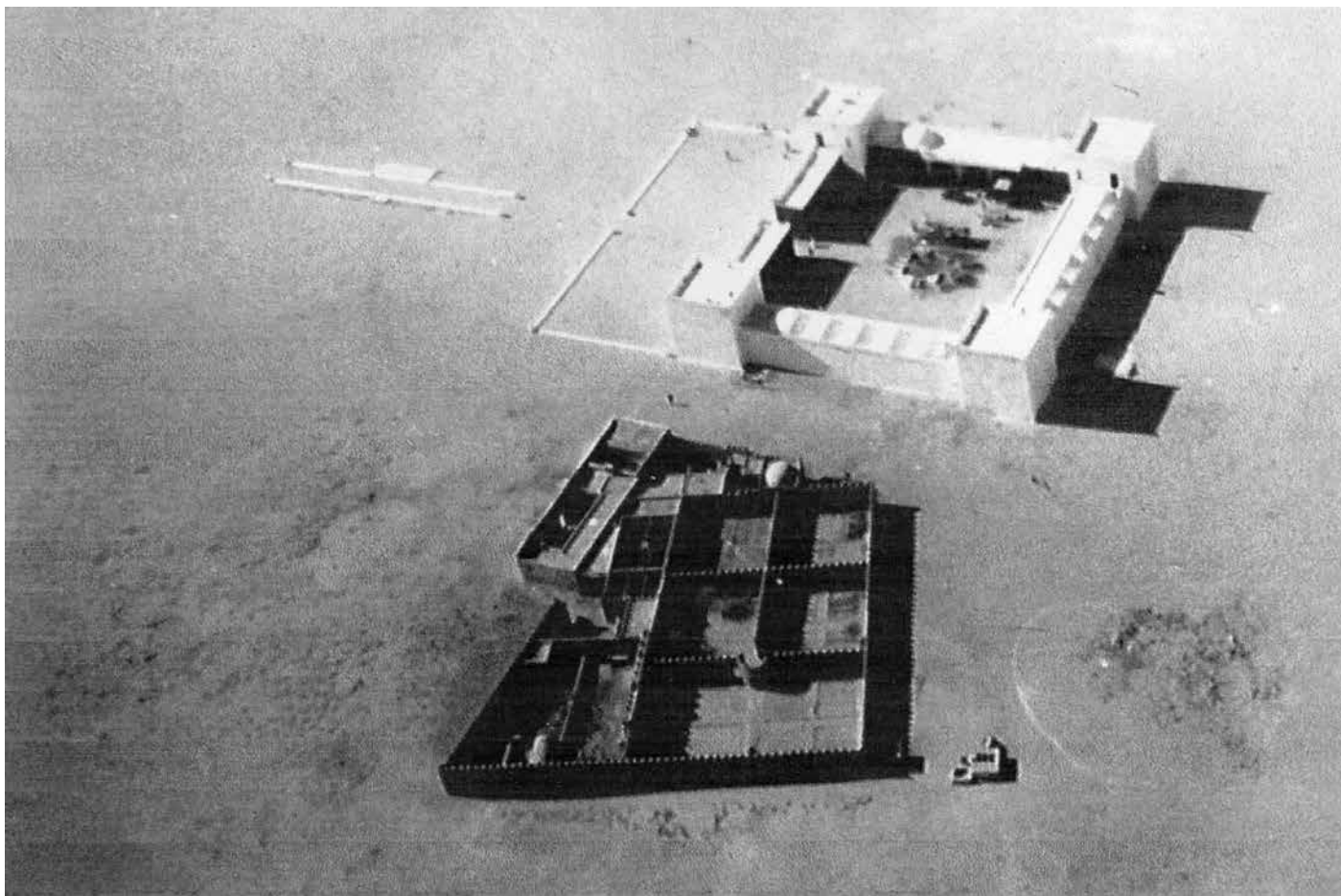




▲ 13 mars 1957, le général De Gaulle est accueilli à Tindouf par le colonel René Laure qui commande la secteur et il passe en revue le BILA, en présence du caïd Abd-el-hadj

▼ Bir-Moghrein, Fort-Trinquet et la Montagne Napoléon





Aïn-Ben-Tili, en Mauritanie, vu depuis le Ju 52 de la Marine et en 2014 par satellite



▲ *Crégut, moi-même et Giquello*

▼ *Femmes Réguibats*





Avec Lefèvre



Ma djellabah au Musée Saharien - 1, avenue Castelnau 34920 Le Crès museesaharien.fr

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- L'aviation légère en Algérie (1909-1939) (Pierre Jarrige)
- L'aviation légère en Algérie (1945-1962) (Pierre Jarrige)
- Le vol à voile en Algérie (1862-1962) (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- L'ALAT en AFN (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- Bidon 5 (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- Paris-Dakar-Tombouctou-Alger (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- Mémoires d'Albert Chaillot (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918) (Pierre Jarrige)
- Ceux de 14-18 (Pierre Jarrige)
- Les ERALA d'Algérie (Pierre Jarrige)
- Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA (Réédition)
- 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas (Reproduction)
- L'ALAT vue par les dessinateurs (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- Pilote à Touggourt (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- Maison-Blanche (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- *Nanard fais nous un dessin !* (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- PMAH 19^{ème} DI (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Médecin en hélico (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- Les insignes de l'ALAT en AFN (Christian Malcros)
- Parachutisme prémilitaire à Mostaganem (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- Nord 3400 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilotes de la Promo 56Ebis (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Max Hoste MH 1521 *Broussard* dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilote de T-6 (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Sikorsky H-19 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Emile Contant, pilote de la Grande Guerre (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- Westland WS 55 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Biroutage à Arzew en Piper L-18 (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- Piper L-21 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- PMAH 10^{ème} DP (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Stampe SV4C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- *Alouette II* SA318C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Piper PA22 dans l'ALAT (Christian Malcros)

- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Juin 2019
 ISBN 979-10-97541-11-8
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite