Chapitre 2 - Appelé en Algérie

De Port-Vandres, le dimanche de Pâques, nous avons pris le bateau « Ville d'Oran » qui faisait du transport de troupes. Pour moi comme pour les autres appelés, c'était la première fois que je prenais le bateau. La traversée vers le port d'Oran a duré 36 heures. Nous avons dormi dans les cales sur des lits Picot en toile et passé nos deux journées sur le pont. Le temps était superbe. Nous avons longé les îles Baléares.

À Oran, des camions sont venus nous chercher pour aller à Sidi Chami, à dix kilomètres de la ville. Notre camp se situait à côté d'un grand centre psychiatrique. On nous a donné nos chambres. J'ai été affecté au peloton 3, à la conduite des véhicules. Quant à R., qui s'était arrangé pour être exempté de marche, il a été muté au peloton des services, à la cantine. Nous étions incorporés dans le régiment du train, plus précisément le groupe de transport 385.

Nous devions souvent monter la garde à Sidi Chami, et ce n'était pas la joie. Il n'y avait pas de véritables dangers, et je n'ai jamais vu d'escarmouche autour de notre camp, mais nous étions armés, alors que nous ne l'étions jamais en dehors. La guerre était finie depuis l'année précédente. Les nuits de garde, deux fois par semaine, on se relayait toutes les deux heures. Il fallait rester debout dans une des guérites autour du camp. Le plus difficile était de ne pas s'endormir ! Un juteux passait dans la nuit pour vérifier. G. a été pris une fois à dormir, et il a été tout de suite en taule. Ce juteux, un sous-lieutenant, était pourtant un appelé comme nous, de notre classe en plus.

J'ai rapidement pris de nouvelles leçons de conduite pour pouvoir conduire les camions Saviem. J'ai moi-même ensuite donné des leçons aux jeunes appelés qui débarquaient. Ce service ne me déplaisait pas, mais les gars n'étaient pas très motivés. Ce que je préférais, c'était partir en mission, parfois durant plusieurs jours, pour conduire et transporter des munitions, du matériel ou du ravitaillement. Une grande partie de mon travail consistait à rapatrier le matériel au port d'Oran pour qu'il reparte en France. J'étais content quitter le camp plutôt que rester à l'intérieur et faire le planton. Au bout de trois mois, on m'a proposé d'être transférés dans une école de conduite militaire à Sidi Bel Abbes, à quatre-vingt-dix kilomètres au sud d'Oran. J'ai refusé cette proposition, car je préférais rester avec les copains et j'aimais partir en mission pour faire la route.

Avec mes camions, il m'est arrivé quelques mésaventures ! Une première fois, alors que nous transportions des pierres d'une carrière dans les environs d'Oran, j'ai pris un rond-point à l'envers et un policier algérien m'a arrêté. J'ai admis que je m'étais trompé. Il m'a répondu qu'il allait me « mettre un motif » et le transmettre à l'armée. Mettre un motif, c'est donner une contravention. J'ai essayé de parlementer, lui expliquant que je devais partir en permission dans ma famille la semaine suivante, ce qui était vrai. S'il me donnait ce motif, on ne le laisserait

jamais partir. Le policier algérien a été compréhensif et a déchiré le papier qu'il venait de remplir. Je l'ai remercié.

Un autre jour, j'ai eu pour mission de transporter des munitions de Bou Sfer, une base militaire, jusqu'au port de Mers El Kébir. J'étais responsable de trois camions de transport. Les munitions étaient entreposées dans des containers plus ou moins bien scellés. Chaque camion pouvait transporter trois containers. À midi, les camions chargés, j'ai dit aux chauffeurs des deux autres camions de laisser deux camions sur place et de partir avec le troisième pour aller manger à Sidi Chami. Je précise que nous laissions les camions dans le port militaire ; jamais je n'aurais abandonné des camions dans le centre d'Oran ou en pleine nature sans surveillance. Un mauvais juteux est passé par là et a bien vu qu'il n'y avait personne autour de nos camions. « Abandon de camions chargés de munitions », c'est le motif qu'il a donné à notre chef de peloton. Ce dernier, qui s'appelait P., est venu me voir : « Tu as fait un abandon de camion ? Tu risques 60 jours de taule. » C'était une faute grave, on n'abandonne jamais un camion ainsi chargé, même dans un port militaire surveillé. Je ne sais pas ce qui s'est passé, mais je n'ai plus jamais eu d'écho de cette histoire. Je pense que notre lieutenant, lui-même un appelé et connu pour être contre l'armée, a effacé cette faute. On l'appelait « le planeur », même s'il ne planait pas du tout. Durant notre année de service en Algérie, nous avons eu plusieurs lieutenants. Le premier, celui qui a mis G. en taule parce qu'il s'était endormi durant sa garde, n'était pas sympa du tout. Le deuxième, P., l'était davantage, il m'a sauvé deux fois de mauvaises situations : lors des camions abandonnés et à l'occasion de mon accident de la route en revenant de Colomb-Béchar, à 700 kilomètres au sud d'Oran, non loin de la frontière marocaine.

Pour cette nouvelle mission, ma deuxième à Colomb-Béchar, je ne sais plus ce que je transportais à l'aller. Au retour, on a chargé mon camion d'une grande porte en amiante et de deux moteurs de camions Berliet qu'il fallait ramener à Oran pour réparation. Sur le chemin du retour, dans la région de Saïda, j'ai dû m'endormir, ou peut-être rouler un peu trop vite. La scène est encore bien vivante en moi. Dans un virage, le camion s'est mis tout à coup à balancer et j'ai fini les quatre roues en l'air. Toute la cargaison a été éjectée. J'ai eu le réflexe de m'allonger le long des sièges. J'avais avec moi un appelé venu en promenade et qui a eu le même réflexe. Nous étions coincés sous la cabine du camion, avec les batteries du moteur sur le dos. Mes habits étaient brûlés. Notre convoi militaire était heureusement escorté par la Légion étrangère, comme à chaque fois que nous partions à Colomb-Béchar. Les gars de la Légion nous ont tout de suite secourus et nous ont emmenés à leur camp près d'Aïn Sefra. Je suis resté deux jours à l'infirmerie, très bien soigné par les légionnaires. Une ambulance militaire de la Croix-Rouge m'a ramené à Sidi Chami. Là aussi, j'aurais mérité des jours de taule. Une fois de plus, P. n'a pas donné suite et ne m'en a même pas parlé. J'ai été surpris de ce silence, car certains gars allaient en taule pour une cabosse sur leur véhicule ou de la tôle froissée. Si mon responsable avait été un juteux, je suis certain que j'aurais au droit à des jours de taule. À l'époque, j'étais devenu brigadier, et donc chef de rame, c'est-à-dire responsable de deux ou trois camions. Ce n'était plus mon rôle de conduire quand je partais en mission. Mais, à ma demande, mon chef de peloton avait accepté que je conduise sur ce trajet. Peut-être était-il lui-même en faute pour m'avoir dit oui et qu'il se couvrait lui aussi ? Mon accident n'a pas été inscrit sur mon livret militaire, une fois de plus.

La plupart de mes missions de rapatriement de matériel se sont bien passées. Elles me faisaient voir du pays, et c'était toujours plus intéressant que de monter la garde. J'ai ainsi transporté des meubles d'Arzew à Oran, mais aussi de tonnes de barbelés de Sainte-Barbe-du-Tlélat jusqu'au port, ou encore de la viande congelée, cette fois du port d'Oran au camp de Colomb-Béchar où l'armée était encore présente. Pour cette mission, nos camions étaient équipés de frigos. Les carcasses d'agneau venaient de Nouvelle-Zélande. La mission a duré cinq jours. À l'aller, nous avons dormi dans la cabine du camion, et au retour dans les frigos vides. Le plus difficile était toujours le retour au camp, car même si j'avais roulé de longues heures, je pouvais quand même être de garde la nuit suivante.

Au bout de six mois, en septembre 1963, j'ai eu droit à 36 jours de permission : j'ai pu cumuler la permission militaire de 15 jours et une permission agricole de 21 jours. Cette dernière n'était donnée qu'aux militaires agriculteurs, sans doute pour être présents pendant les travaux de la ferme. Avec R., nous avons décidé de rentrer ensemble en Normandie. Durant cette longue permission, j'ai participé à quelques travaux, mais il y a eu aussi des rassemblements familiaux. J'ai surtout le souvenir d'avoir entendu parler d'une violente escarmouche à la frontière marocaine, non loin de Colomb-Béchar. J'étais choqué par la nouvelle de l'attaque d'un convoi parce que je connaissais les lieux et que je devais y retourner. Mon service militaire se déroulait après les accords d'Évian, dans une période normalement calme. Mais j'ai lu dans un article récent que 550 militaires n'étaient pas revenus de leur service durant cette période, après la guerre, à cause d'attaques et d'accidents. À la fin de chacune de nos gardes armées à Sidi Chami, le contrôle de l'arme était obligatoire. Il fallait enlever les munitions et faire marcher la culasse pour vérifier qu'il n'y avait plus de cartouches. Une fois, peu de temps après mon arrivée, un gars a fait la vérification de son arme alors qu'il restait une balle. Elle est partie et un appelé qui se trouvait en face a été tué. Ce genre d'accident pouvait arriver, ainsi que sur la route.

Au bout d'un mois et demi, nous avons retrouvé les copains au camp de Sidi Chami. Malgré le rythme militaire et la vie disciplinaire, l'ambiance était bonne et les conditions n'étaient pas si difficiles. C'était lié bien sûr à la paix instaurée, même si la sécurité n'était pas absolue. Je ne me suis jamais senti en danger, et je ne pensais pas trop non plus aux problèmes possibles. Quand nous avions des permissions d'une journée, un camion nous emmenait en ville et nous avions pour consigne de ne jamais rester seuls. Nous avions très peu de contacts avec la population civile, si ce n'est quelques personnes qui essayaient de vendre des tapis autour du camp de Sidi Chami. C'est à l'un de ces vendeurs que j'ai acheté mon tapis de cartes sur lequel je joue depuis presque soixante ans ! Je n'ai pas du tout appris de mots d'arabe. Quand nous traversions en camion les villages, je savais bien que l'armée était mal vue, mais on nous laissait tranquilles. En roulant dans Oran, j'entendais parfois des cailloux cogner sur le camion, ou quelques insultes, mais je ne m'arrêtais pas. Notre situation était mille fois meilleure que celles des appelés qui étaient partis combattre durant la guerre.

*

Fabienne Soulard