MON SERVICE MILITAIRE EN ALGERIE

Le départ, Bremgarten

Comme beaucoup de météos de mon stage qui n'avaient pas fait le service militaire, après l'Ecole de la Météorologie du Fort de Saint Cyr, nous avons été convoqués pour partir à l'armée. Pour ma part je reçus ma feuille de route, je devais être à Bremgarten en Allemagne le 6 novembre 1958. Arrivé le 6 au matin à Colmar, des camions militaires attendaient pour nous emmener à Bremgarten en Allemagne sur une base de l'armée de l'air. Plein d'optimisme je pensais rester en Métropole mais malgré tout le moral n'était pas là, je laissais une fiancée et je ne savais pas quand nous nous reverrions.

La vie sur la base n'a rien de particulier, nous faisons nos « classes » : Instruction militaire, parcours du combattant, tir, gym, cours tous les soirs, cela doit durer 2 mois. Mes camarades de chambrée sont sympathiques. Nous devons avoir une permission pour Noël, après, parait-il, d'après les « bruits » nous sommes bons pour l'Algérie. Durant cette période je me rappelle les marches, 15 km en moyenne à un rythme soutenu, pour ma part cela ne me dérangeait pas, mais beaucoup souffraient. Il y a eu une qui a failli mal tourner, pour un vol de fromage, nous avons eu droit à une marche forcée à vive allure, de nuit, avec un sac de 20 kg sur le dos ; un appelé n'a pas supporté, il a fait une crise cardiaque, il s'en est tiré de justesse ! De caractéristique, Il y avait les séances de piqures et les rappels de TABDT, plus les piqures contre le typhus, c'était quelque chose ! Un premier infirmier vous plantait l'aiguille dans le dos, le suivant injectait une dose d'un vaccin, un suivant une autre dose et ainsi de suite et le dernier retirait l'aiguille ! Nous étions tous à la queue leu leu, beaucoup ne supportaient pas et s'évanouissaient. Une fois j'ai eu une réaction de cheval, j'étais en sueur, je tenais toujours debout, dans le cirage ; il a fallu, parait-il, me gifler pour me faire revenir, cela a duré quelques secondes, après c'était fini ! Les fièvres à 40° suivaient bien souvent !

Pas facile d'être tranquille dans une chambrée de 8, lecture, belote, échecs, radio sont nos distractions. Nous ne sortons pas de la base, les parents d'un copain sont venus le voir, il n'a pas eu la possibilité de sortir, ils sont restés au poste de garde ! J'avais sympathisé avec un dénommé Denjean de TOULOUSE, je l'ai revu une fois par hasard lors d'un passage à Alger, puis après nous ne sommes plus revus c'est dommage. Un jour, toute la compagnie a été rassemblée, il nous a été annoncé que nous allions partir en Algérie, nous avions l'honneur de servir la France etc… A cette annonce, comme une chape de plomb est tombée sur l'ensemble de la compagnie, un silence impressionnant, pas de protestation, bien sur aucune manifestation de joie, mais le poids de la fatalité et de la résignation. Peu de temps après une permission est annoncée, elle sera du 18 décembre au 26 au soir, perm de Noël, perm de détente avant l'AFN. Avant nous avons eu droit à une sortie dans le village et le dimanche 14 sortie en car à Fribourg, le luxe !

La perm du 18 décembre au 26 décembre s'est bien passée, retrouvailles agréables et affectueuses avec Jeannie, la famille. Séjour à Monthermé. Lorsqu'il a fallu aller à la gare, la perm finie, cela a été dur, cela serre quand le train part !

Retour à Bremgarten le 27 décembre 58, il faut aborder cette année 59, elle va être longue. Il faut vivre de projets, en 60 on va se marier, que de mois de séparation ! Heureusement il y a le courrier, mais le contexte, la vie est tellement différente pour l'un et l'autre cela ne va pas être facile. Il apparaîtra des moments de découragement, de colère qui n'arrange rien. Jeannie prépare son examen de sage-femme pour l'année prochaine.

Le 3ème mois se termine, encore 6 jours et je fais une nouvelle encoche à mon quart ! La prochaine longue perm sera pour Noël 59, pourquoi faut-il que nous soyons séparés ! La vie continue à l'armée, mais je ne m'y fais pas. La compagnie va éclater, dommage nous formions une chambrée sympathique. Dans mes lettres, je parle d'Edjeleh, endroit perdu au Sahara ! J'ai eu des contacts avec un météo de là-bas, j'espère y aller. Le 8 janvier De Gaulle est élu officiellement. Ceux qui n'ont pas fait le peloton

partent le 25 et le 26 janvier ; avant le départ, notre ancienne chambrée se retrouve au restaurant en signe d'au revoir. Nous sommes tous nerveux et affichons une fausse gaîté. Finalement je suis affecté sur une base de l'Armée de l'Air à Télergma, située sur les Hauts Plateaux de l'Atlas, à une dizaine de kilomètres au sud de Constantine. Cela me sape le moral ! Les départs pour l'Algérie ont vidé le camp qui est presque vide. Le 31, perm de spectacle à Fribourg.

Des nouvelles des copains qui sont partis en Algérie arrivent : patrouilles, embuscades, la guerre. Le peloton est fini, le 6 nous rendons nos affaires, départ en train, le 7 février à 19 h pour Marseille. Arrivé le dimanche à Marseille, en cours de route, la nuit, nous avons eu des arrêts imprévus, le signal d'alarme a été tiré plusieurs fois permettant à certains de prendre la poudre d'escampette ! Une fois arrivé à Marseille, le dimanche, on constate que le camp de transit Sainte Marthe est fermé, obligé le soir d'aller à l'hôtel ! Le lundi, centre de transit, il est très sale, le mardi, nous sortons en ville, balade en mer au Château d'If, sur le port nous voyons le bateau le « Djebel Dira » qui nous emmènera demain mercredi en Algérie à Bône.

Le départ pour l'Algérie

Embarquement sur le Djebel Dira, départ à 11 h le mercredi 11 février 1959 pour l'Algérie. Le bateau passe devant le Château d'If, adieu Marseille ! Mer calme, voyage sur des chaises longues sur le pont ou dans les cales. Je passe une partie de la nuit à regarder les lumières phosphorescentes dans le sillage du bateau. Très belle arrivée le lendemain à 11 h sur les côtes africaines et sur Bône en particulier. Ces paysages me sont inconnus, l'atmosphère est légèrement brumeuse, il fait chaud. Les voilà enfin ces côtes africaines si souvent imaginées !

L'Algérie

Dans mon esprit, c'est la confusion, une tristesse d'avoir quitté une femme aimée, ma famille, mes amis, des êtres chers et la curiosité de découvrir un nouveau pays. On a changé le cours de ma vie alors que je n'avais rien demandé, ce changement m'a été imposé, il a été porté atteinte à ma liberté, cela a engendré en moi une révolte, une colère que je ne peux pas oublier !

Arrivée à Bône, hébergement dans un centre de transit, puis balade dans Bône, l'atmosphère est toujours brumeuse. Je n'ai pas l'impression d'insécurité. Le lendemain 13 février, départ à 13 h, voyage en train Bône-Constantine, c'est un voyage touristique !

C'est vraiment beau, il fait chaud, le ciel est sans nuage, la traversée des hauts plateaux, l'arrivée sur Constantine par les gorges du Rummel est impressionnante. A chaque arrêt sur le parcours, des gamins sur le quai courent pour nous vendre des oranges. Les villages que nous traversons sont propres, arborés de palmiers, nous traversons des orangeraies. En traversant les hauts plateaux, il y a des zones arides, des scènes me rappellent les images de l'époque gauloise qui illustraient mes livres d'histoires. Des femmes musulmanes, courbées sous le poids de lourdes charges de fagots de bois, cheminent je ne sais où. Des huttes faites de morceaux de bois sont disséminées de ci de là, c'est vraiment une autre époque. Un contraste incroyable avec ce que j'ai vu précédemment. Est-ce vraiment un voyage touristique ? Pas vraiment, des wagons renversés, parfois brulés, sur les côtés de la voie, les poteaux télégraphiques sciés, la voie rapidement réparée, rappellent que ce n'est pas un voyage touristique, mais que nous sommes bien dans un pays où sévit une insurrection active. Lors de l'arrivée sur Constantine par les gorges du Rummel, si belles soient-elles, avec la voie accrochée au flanc des falaises des gorges, avec les tunnels, je ne pouvais pas m'empêcher de penser au bon plongeon que nous ferions si la voie était minée ! Arrivée à 18h à Constantine, personne ne nous attendait, nous avons pris un camion qui nous a amenés dans un centre de l'Armée de l'Air.

Le lendemain matin, direction en train vers Télergma, ce train continuait sur Alger. Là c'est plus sérieux. La locomotive diesel est précédée d'une draisine lourdement chargée, suit un wagon de marchandise avec des militaires bien armés puis les wagons de voyageurs. Nous entrons dans des zones bien plus perturbées, wagons déraillés et brulés, poteaux sciés, sont nombreux sur le parcours, des traces de combat sont visibles. Cette base se situe à une dizaine de kilomètres au sud de Constantine.

Arrivé sans encombre à Télergma, chambrée de 14. Les météos sont sympas. Nous sommes sur une Base de l'Armée de l'Air. Les avions, des Nord Atlas, entre autres, effectuent des opérations lucioles, c'est-à-dire, la nuit ils balancent des fusées éclairantes sur le théâtre des opérations, si bien que les troupes au sol y voient comme en plein jour, ou bien ils vont balancer du napalm sur les campagnes ou sur les zones où des rebelles sont signalés. Il y avait aussi des T6 pour les opérations d'observations et de mitraillages. Les météos assurent, entre autres, la sécurité météorologique de ces opérations. Nous avions droit aux revues d'armes, aux inspections de la chambrée et aux gardes. Nous avions donc une arme, une Mat49 si je me rappelle bien, ces obligations militaires ne me convenaient pas du tout! Les repas étaient convenables, par contre ils étaient servis dans des plateaux alvéolés en aluminium, après le repas nous allions nettoyer, à l'extérieur, notre plateau dans un grand bac d'eau froide, l'eau de ce bac n'était pas renouvelée, elle était grasse et sale. Les dysenteries étaient courantes sur la base !

Vers la mi-mars, j'apprends, après une intervention à la Direction de la Météo, que je vais à Edjeleh, j'en suis bien content.

Une anecdote à raconter, le seul soir où j'ai monté la garde devant la base ! En face l'entrée de la base, après avoir traversé la route, se trouvait le BMC (bordel militaire de campagne). Il était tard, il faisait nuit, la tenancière de l'établissement est arrivée, affolée, au poste de garde en réclamant de l'aide, des civils semaient la pagaille dans le BMC ! Nous étions quatre ou cinq au poste de garde, nous allons dans l'établissement, en effet trois ou quatre civils, des locaux, lourdement armés, manifestement pris de boisson, semaient le désordre. Avec notre « artillerie » nous les expulsons, non sans mal. Pour nous récompenser la tenancière nous a offert une bière ! Je me suis toujours demandé d'où pouvait sortir ces civils, certes fortement armés, mais de nuit avec le couvre-feu, cela paraissait invraisemblable ! C'est bien le seul acte de violence que j'ai eu à commettre pendant mon service militaire !

A partir du moment où j'ai quitté Télergma, je n'ai plus jamais touché une arme !

Départ pour le Grand Sud

Départ le 23 vers Alger, puis le 27 pour Ouargla, situé au Sahara à 800 km au sud d'Alger. A Alger je suis passé à la Direction de la Météo afin de voir ce qui était attendu de moi à Edjeleh ; l'accueil par la Direction fut fort sympathique.

Le 27, direction Ouargla via Touggourt. Premier contact avec le Sahara, ce contact est chargé d'émotion, j'en ai un bon souvenir, survol de l'oasis de Touggourt avec sa belle palmeraie, l'atmosphère est brumeuse, la brume c'est du sable, il fait chaud, c'est beau. Tous les déplacements se faisaient en Nord Atlas.

Arrivé à Ouargla vers 10h. Séjour sympathique, je suis avec mes collègues météos. Nous pouvons aller en ville à pied, quarante-cinq minutes de marche et c'est la ville avec sa grande place, son marché très coloré, sa palmeraie havre de fraicheur et de tranquillité. A Ouargla, je suis sur la base de l'Armée de l'Air à laquelle je suis rattaché, il m'a donc fallu effectuer le circuit d'arrivée et de prise en compte. L'aérodrome était utilisé par les civils et les militaires. La météo était sur l'aérodrome, le chef de station Marlats un ingénieur météo civil ; il y avait des personnels civils et des météos, que je connaissais, qui comme moi, effectuaient le service militaire. Nous allions de la base à la station météo qui était en dehors de la base sans problème, le seul danger était une gazelle qui rodait toujours et qui sans crier gare nous fonçait dessus !

Le grand danger....

Je devais partir sur Edjeleh le 1er avril, mais ce départ est retardé pour soins dentaires. Les soins dentaires sont effectués par un dentiste sympa, il aime bien les météos, dans ses virées dans le Grand Sud il est hébergé par les météos, à Fort Flatters par exemple ! Il voulait me faire rester à Ouargla une semaine de plus!

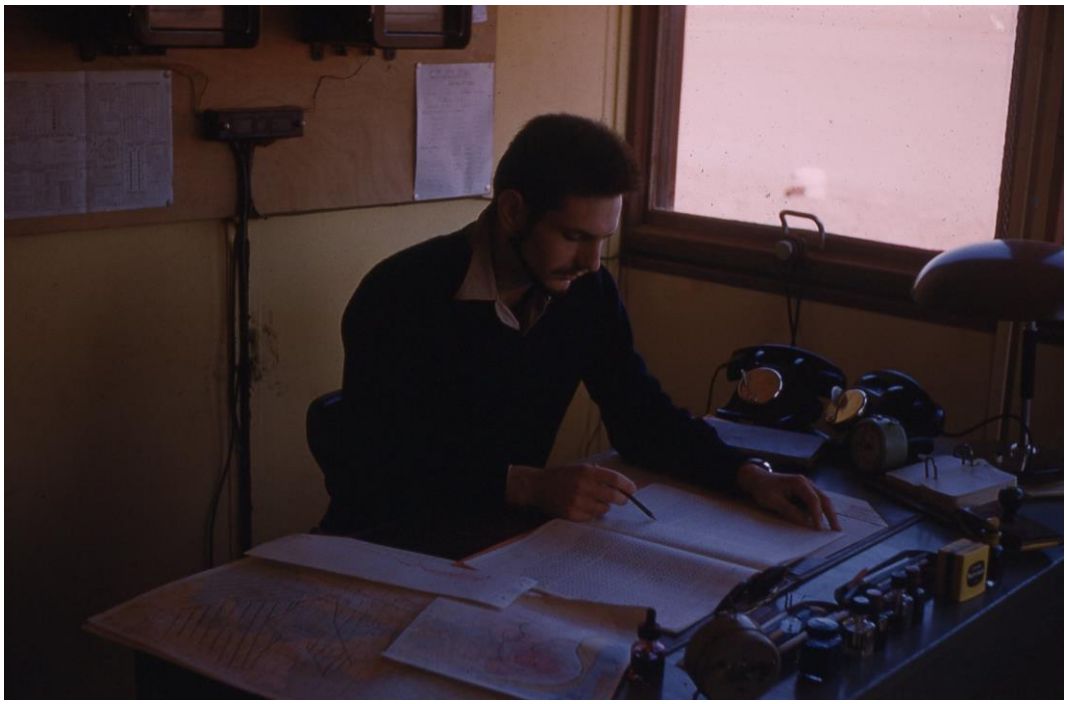
Je ne suis parti que le 6, après bien sûr avoir été équipé de ma tenue saharienne dont chapeau de brousse, naïls, chemise et pantalon, je n'avais pas d'arme. Le 6 avril long voyage, toujours en Nord Atlas, impressionnant survol des contrées désertiques, escales à Fort Flatters, Fort Polignac, puis arrivée à Edjeleh.

Edjeleh

Le 6 avril 1959, arrivée à Edjeleh Maison Rouge. L'avion est parti à 10h de Ouargla, arrivé à 16 h à Edjeleh, après des escales à Fort Flatters, Fort Polignac. Edjeleh est à 800 km au SE de Ouargla, c'est vraiment un trou perdu ! Il n'y a rien, pas un arbre, pas de village, pas de palmeraie, le sable est rouge, tout est rouge.

La station météo, avec les bâtiments du contrôle aérien sont en bordure de piste, ce sont de petits bâtiments en Ethernit, nous sommes isolés du peu de l'activité d'Edjeleh. Ces bâtiments sont équipés de climatiseurs, c'est un filet d'eau qui passe dans des filtres au milieu desquelles tourne un ventilateur, comme ces filtres sont gorgés de sable argileux, l'air rafraîchi à une forte odeur de terre mouillée, si bien que nous les utilisions peu. Quant à notre hébergement, le bâtiment de la météo comporte une pièce pour le bureau de la station, deux chambres, selon les effectifs, nous serons un ou deux par chambre, d'une petite cuisine avec frigo (froid produit par une lampe à pétrole), un WC et une douche, le grand confort ! Par contre comme literie nous avions des lits de camp, ce qui n'était pas très confortable ! Vers la mi-mai 59, la météo nous a fait parvenir de vrais lits avec sommiers et matelas, nous avons apprécié !

La Météo, puis le Contrôle aérien



Le bureau de la station météo

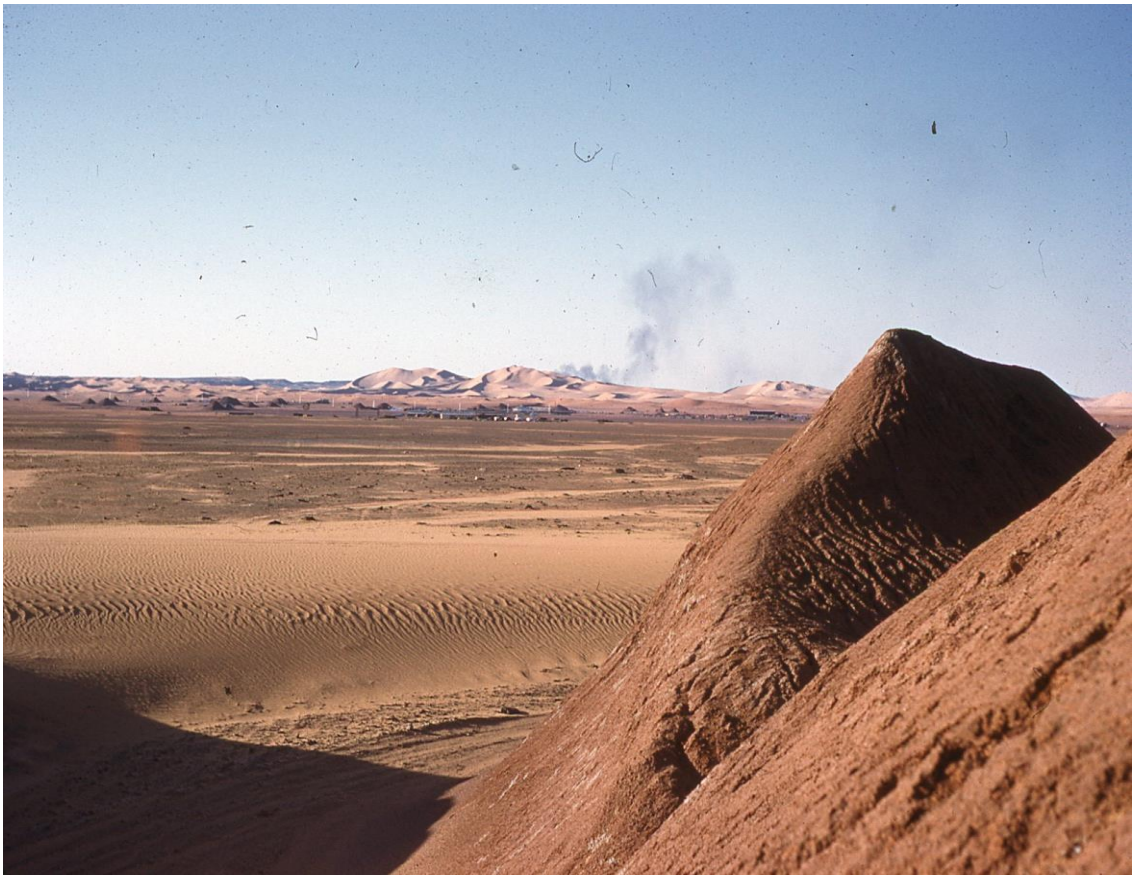
La seule piste de l'aéroport est sur un fond d'un ancien de lac (sebkra) raboté. A proximité se trouvent, un détachement du 3éme groupe saharien motorisée et un détachement militaire de la saharienne. Le reste, c'est un vaste dépôt de matériels pour les pétroliers, un détachement de la COLAS, entreprise de travaux public, la CSH c'est-à-dire un hôtel de la Compagnie Saharienne Hôtelière, le CRESP (Compagnie de Recherche et d'Etude Saharienne Pétrolière), quelques bâtiments d'hébergements, de bureaux et c'est tout ! Les puits de pétrole sont à une vingtaine de km.

Vue globale d'Edjeleh

Dépôt de matériel

Dépôt de tubes de forage

Le puits qui nous alimentait en eau



La sebkra, Edjeleh, les dunes...

Nous étions dans un bel endroit, les paysages étaient beaux, pour ne pas dire fabuleux, à l'ouest une grande sebkra (fond de lac desséché) orientée S/N, puis des barres de falaises rouges brûlées par le soleil ; plus tard, j'y ai trouvé des gravures rupestres. Après les falaises, toujours à l'ouest en grimpant dans des cônes de sable ou de pierrailles, suivait un plateau de reg, au nord toujours la sebkra qui n'en finissait pas, au NE un plateau de reg, c'est sur ce plateau que je trouvais des foyers du néolithique, plein EST des grandes dunes de sable couleur rouge ou couleur sable, vers le Sud, l'inconnu, la fin de la sebka, je n'y suis jamais allé à pied. Le tout faisait un paysage grandiose et magnifique. Ce sable rouge, on le traine, dans les chambres, dans le lit, sur les vêtements, la peau, dans le pain, la nourriture ! Quand il y a du vent de sable il pénètre partout, nous sommes obligés de faire ménage lorsque le calme est revenu !

Le travail

Notre travail était celui effectué dans une station météo ordinaire. Observations tri horaire, message Aero horaire, les avis spéciaux en cas de mauvais temps, Pilot le matin et le soir, même des TAFs, messages de prévision du temps.

Nous fabriquions l'hydrogène pour gonfler les ballons afin d'effectuer les Pilots. Pour cela, nous disposions d'une longue bouteille d'acier dans laquelle on mettait un mélange et de la soude, avec la chaleur la réaction démarrait très vite, il fallait se précipiter pour visser le bouchon. Le 19 octobre 1959, le bouchon, mal mis en place s'est bloqué ! J'ai dû le débloquer à coups de marteau, de ce fait j'ai pris un jet de soude sur une partie du visage, des bras et des jambes, la soude cela brûle ! J'ai signalé l'incident à Alger. Dans les jours qui ont suivi nous avons reçu des masques, des lunettes et des gants!

Avec le Pilot du matin, l'expérience du Sahara, l'intuition, j'arrivai à prévoir s'il y aurait du vent de sable dans la journée ! Il y avait, bien évidemment, à remplir : le carnet d'obs, le CRQ, le DQEC, TCM. Nos horaires de travail dépendaient du trafic aérien, du nombre que nous étions. Le travail de nuit était fréquent.

Le trafic aérien était important, ce qui rendait la présence de météos nécessaire. Ce sont les contrôleurs aériens qui étaient chargés de la transmission de nos messages météorologiques. Notre seul point de contact pour le travail et la gestion du personnel était la Direction de la Météo à Alger, tout se faisait par courrier. Aucun contact avec notre hiérarchie militaire qui se trouvait à Ouargla, c'est-à-dire à 800km au nord !

Les météos

Toutes les météos étaient des appelés du contingent de l'armée de l'air ayant suivi une rapide formation. Il n'y avait pas de météo civil. J'étais le seul météo de profession et donc chef de station. J'avais la responsabilité du bon fonctionnement de la station, des comptes rendus, des commandes, de la gestion du personnel, des emplois du temps. Il fallait être très attentif, nous vivions isolés, sans aucune distraction, dans un espace restreint, constamment ensemble sur de longues périodes, la moindre irrégularité risquait de prendre des proportions inattendues.

Dutartre, Mailleux, Galaup, Robin

Lorsque je suis arrivé, il n'y avait qu'un seul météo, un dénommé S., il était content de me voir arriver, moins content de constater que je prenais la responsabilité de la station ! S. était breton, il était de Carentec, c'est le seul avec qui j'ai eu quelques problèmes, nous partagions la même chambre. Début mai, les relations deviennent mauvaises. Il part en sanitaire sur Ouargla. A son retour il n'a pas changé ! Le 24 mai 59, il m'avait vraiment excédé, je lui mis mon poing sur la figure. De suite, je l'ai regretté. Mais allez savoir pourquoi, depuis ce moment il a été beaucoup plus agréable ! Un jour il y avait, dès

le matin, un fort vent de sable, la visibilité était quasiment nulle, un Bréguet Deux Ponts était prévu vers midi. Je me disais avec ce temps l'avion ne viendra pas. Vers midi, j'entends le Breguet qui tourne au-dessus d'Edjeleh, je ne comprenais pas. S. était de service, je jette un coup d'œil sur le carnet d'obs et sur les messages envoyés depuis le matin, ceux-ci indiquaient une visibilité de 10 km et un léger vent de sable. Furieux, je demande à S. pourquoi il chiffrait et envoyait des messages erronés. Très embêté, il me répondit qu'il attendait du courrier et qu'il voulait que l'avion se pose ! Résultat l'avion qui venait d'Alger n'a pas pu se poser, il est reparti. Je m'attendais à recevoir d'Alger de sérieuses protestations et une demande d'enquête. Et bien non, il n'y a pas eu de suite ! De passage à Alger vers le 15 aout 59, la Direction lui fait savoir qu'il peut avoir sa mutation de suite pour le Nord. Il a tardé à prendre sa décision et ce n'est finalement que le 16 septembre qu'il nous a quitté.

Suite à mon arrivée, l'effectif de la station a été renforcé. Il y a eu Galaup, il est arrivé le 10 juin 1959, un instituteur de Carmaux très sympathique, il n'était pas dans la même chambre que moi, je crois qu'il écrivait, il avait raison, c'est ce que j'aurai dû faire, nous vivions une expérience rare avec des émotions fortes dû à la routine, le confinement entre quelques individus, l'isolement, la chaleur, l'ennui…L'écriture aurait été facile ; sur le moment, elle aurait traduit avec vivacité des moments de vie difficile. Il ne faut pas oublier que nous avions tous une vingtaine d'années, qu'aucun de nous n'avait demandé à être là. Je n'ai eu qu'un petit accrochage avec lui le 24 novembre à propos du tableau de service. Il est parti d'Edjeleh sur Ouargla le 13 avril 60 en vue de la quille, le veinard ! Le 30 mai il m'a fait parvenir un colis contenant les « Nouvelles littéraires » en y glissant deux Canards Enchaînés et Rivarol. J'ai bien apprécié son geste.

Raynaud, il est arrivé le 26 mai 1959. Avant, il était dans le Nord, il nous parle de carnage. Il a eu du mal à s'habituer à la chaleur. Au début il ne pouvait pas manger, il n'était pas bien. Par contre, il a vite apprécié le confort d'ici ! Je n'ai jamais trop su ce qu'il faisait, il avait été à la Fac, ingénieur horticole ? Il a très vite appris le travail. J'ai eu avec lui de longues conversations philosophiques, sur les femmes, la vie, la politique, toujours calmement ! Il était profondément antimilitariste, son père, décédé, était Colonel ! Sa mère habitait à Nice, elle avait un portefeuille d'actions, c'est lui qui le gérait. Pour cela, il avait un poste radio, il captait sur les ondes courtes les cours de la bourse ! Il conseillait sa mère par courrier pour les achats et les ventes. Lorsqu'il avait fait une bonne opération, il était content et à cette occasion, il buvait une bière et fumait un cigare !

Il y a eu Mailleux, il voulait être clerc de notaire, il était de Loudéac. Il était très gentil et sans problème.

R., c'était autre chose, il faisait des études de droit, je crois qu'il avait un doctorat, il était de Lyon. Il était très sympathique, mais cette vie ne lui convenait pas. Le 8 décembre 1959, je suis parti en balade avec lui en camion à Zarzaïtine, 60km de piste ! C'est à Zarzaïtine, que va se situer le futur In Amenas. Sur cette piste, il y avait du trafic routier, camions et gros quatre/quatre tout terrain, les bureaux d'études étaient à Edjeleh et In Amenas en élaboration. A Zarzaïtine se situait le départ d'un pipeline qui partait vers Ghadamès. Nous nous sommes baladés sur les chantiers, nous sommes montés sur les gros réservoirs pour avoir une belle vue sur l'environnement, Il faisait chaud. Zarzaïtine est un vaste plateau de reg, le désert, pas de dune, pas de falaises, la platitude ! A 16h nous étions, affamés, de retour à la station ! Ce retour c'est effectué en stop. Le surlendemain R. était malade avec beaucoup de fièvre. Je pensais qu'il avait pris une insolation. Puis je suis parti sur Ouargla pour une permission en France. Lors de ma permission j'ai appris que R. avait la jaunisse et qu'il avait été évacué sanitaire sur Ouargla. Le 29 janvier 1960, en retour de permission, je suis passé le voir à l'hôpital de Ouargla. Le 14 mars, il était de retour à Edjeleh après une longue permission en France pour convalescence. Il est brave, mais il ne tourne pas rond ! Il faut faire son travail, il siffle toujours la même note, en un mot il a « pété » les plombs !

Notre chat, innocente victime !

Nous avions un chat, début avril ce chat n'étais pas comme d'habitude, il bavait, je me demandais ce qu'il avait. Un peu ennuyé Robin me dit : je lui ai mis de la lessive dans la bouche, pour voir ce que cela ferait. Stupéfait je l'ai sermonné, mais de suite je me suis calmé. Dans les conditions où nous vivions, ce n'était pas une bonne façon d'aborder le problème. Suite à cette expérience, le chat allait de plus en plus mal, j'ai été obligé, la mort d'en l'âme, de le tuer. J'avais demandé aux militaires de lui tirer une balle, ils m'ont répondu qu'ils n'allaient pas gaspiller une balle pour un chat ! Quant à Robin, il ne voulait pas croire que c'était la lessive qui avait causé des problèmes au chat, pour vérifier il s'en est mis sur la langue ! Le résultat ne s'est pas fait attendre, j'ai dû, à la mi-avril, le faire évacuer sanitaire sur Ouargla ! Il y est resté quelques temps, puis il est revenu pour finalement être affecté début mai à Fort Flatters. Fort Flatters c'est un coin perdu, mais au moins il y a une petite oasis, une vie locale et une base conséquente. De Fort Flatters le 19 septembre 1960, il m'a envoyé une très gentille lettre.

Durand était un cas spécial, je me suis toujours demandé comment il avait été affecté à Edjeleh. C'était le fils d'un industriel de la sidérurgie du Nord. Il était issu d'un milieu très aisé, il était très agréable, mais il n'était pas comme les autres, son origine de la grande bourgeoisie transpirait malgré lui. Du reste, il n'est pas resté très longtemps à Edjeleh.

Nous avons eu de la chance, aucun de nous buvait ou fumait, sauf bien sur occasionnellement !

J'ai perdu contact avec tous les météos, militaires appelés, que j'ai côtoyé à Edjeleh, je le regrette.

Le temps

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le temps au Sahara est variable. Certes du printemps jusqu'à l'automne, il fait chaud, même très chaud pendant la période d'été, cela est une constante ! Le Sahara vit ! Il faut vivre les vents de sable, les tempêtes de sable, les murs de sable, les orages avec des pluies violentes, les tourbillons de sable. Pour s'en rendre compte et « apprécier » ces phénomènes, Il faut y vivre longtemps.

Les tempêtes de sable, particulièrement l'été, sont éprouvantes, le sable pénètre partout. Avec la chaleur, le sable, le vent violent, nous sommes obligés de faire comme les Touaregs c'est-à-dire de s'envelopper la tête dans des foulards pour éviter d'avaler et de respirer le sable, il y a une impression d'étouffement et une hâte bien réelle que le phénomène cesse ! En plus, cela nous rendait nerveux, électrique ! Il faut dire qu'avec tout ce sable qui volait, l'air était chargé d'électricité statique. Ne pas oublier que l'été, il faisait 45° à 49° ! L'air était très sec, 0% d'humidité, nous étions obligés de boire beaucoup d'eau (6 à 7 litres par jour) et d'absorber des comprimés de sel.

J'ai vécu un phénomène impressionnant : le mur de sable. Il faisait très chaud, l'atmosphère était claire et calme, il faisait beau, aucun nuage. A l'horizon au sud, j'ai vu une barre sombre, cette barre, de quelques centaines de mètres de hauteur, progressait rapidement, à la station le temps était toujours clair et calme. Puis je vis cette masse de sable arriver sur nous, le sable au sol à l'avant de cette masse commençait à s'agiter, mais nous étions toujours dans une atmosphère claire ; d'un seul coup, sans transition, brutalement, ce fut l'enfer, l'apocalypse ! Le sable volait violemment dans tous les sens, les bâtiments étaient secoués, pris dans ce phénomène, à l'extérieur du bâtiment il était difficile de se tenir debout. C'était très impressionnant. Dans ces moments, l'air était irrespirable, moments difficiles à vivre. Quand le calme était revenu, on se sentait rassuré, il n'y avait qu'à se mettre à faire le ménage !

Durant ces phénomènes de vent de sable, de murs de sable, l'atmosphère s'obscurcissait, on apercevait quand le soleil à travers tout ce sable qui masquait le ciel.

Tempête de sable

A part ces périodes, le ciel était d'une extrême pureté, la visibilité très bonne, sauf par les fortes chaleurs, l'horizon devenait floconneux par la forte instabilité de l'air dans les basses couches. On ne peut oublier les couchers de soleils sahariens, ni la pureté du ciel étoilé.

Le trafic aérien

Le trafic aérien était relativement important pour un aéroport saharien ! Il fallait bien ravitailler les pétroliers. Pour les civils, le ravitaillement se faisait avec des Bréguets Deux Ponts, ils apportaient du matériel, la nourriture, ils servaient aussi aux transports des personnels. Il y avait aussi des DC4, des DC3 pour assurer ces fonctions. Concernant les militaires, ce sont les Nord Atlas qui étaient utilisés, transport matériel, nourriture et militaires. Lors des intempéries, les avions ne pouvaient pas atterrir, donc pas de ravitaillement, pour les repas il n'y avait pas grand-chose dans les assiettes !

Ces Nord Atlas étaient vraiment des avions robustes, c'étaient des bi moteurs. Lors d'un voyage en regardant par le hublot, j'ai constaté que l'hélice du côté droit était en croix, le moteur était arrêté ! Je reconnais que ce jour-là, j'ai eu hâte d'arrivée à destination ! Tous les voyages que j'ai effectués, avec l'armée, au Sahara, se sont faits en Nord Atlas. Sauf le dernier, à la fin du service militaire, Ouargla-Alger qui s'est fait en DC3.

Intense trafic !

Indispensable Bréguet Deux Ponts

AIR FRANCE

AIR FRANCE

Il y avait au moins un ou deux avions par jour, voir exceptionnellement trois ! Ce sont ces avions qui nous apportaient le courrier. Sur les avions militaires, le courrier était prioritaire ; pour les civils, en cas de surcharge, le courrier n'était pas embarqué !

Un Junker de l'armée de l'air a stationné pendant une période (2éme trimestre 59) ainsi qu'un B29 de l'IGN (ancien bombardier américain de la seconde guerre mondiale transformé pour prendre des photos aériennes).

Attaché à l'aéroport, il y avait un Dornier et un Broussard, ils faisaient des missions ponctuelles, parfois un hélicoptère.

Le kérosène pour remplir les réservoirs qui alimentaient, les avions était transporté par de gros camions citernes qui venaient de Touggourt par la piste (il n'y avait pas de route goudronnée)

Ravitaillement en kérosène

Les conditions de vie

Il n'y avait rien à Edjeleh, pas d'arbre, pas d'oasis, pas de village, pas d'habitants locaux. Rien que du sable, des dunes, des plateaux de hamada, au loin des falaises de grés érodés par le vent, près de ces falaises des blocs de grés isolés sculptés par le vent avec des formes étranges, des paysages splendides.

Il n'y avait pas de femme à Edjeleh, les femmes étaient interdites, même dans les avions il n'y avait pas d'hôtesse de l'air depuis que l'une d'elle avait failli se faire violer par des pétroliers lors d'un voyage de retour. Ces longues absences de présence féminine créaient un climat particulier. Les pétroliers avaient deux mois de travail, puis 15 jours de repos chez eux. Pour nous, après 12 mois dans le Sud, nous avions 20 jours de perm en plus !

Le 24 octobre 1959, en inspection dans le Sud, Javilley, un des directeurs de la Météo à Alger, avait été stupéfait de la situation. Ce qui lui a fait dire « je n'ai jamais vu un endroit pareil, Edjeleh est un mouchoir de poche perdu au milieu des sables ». On ne peut mieux dire !!! Son appréciation sur la station et le travail avait été bonne. Il n'est pas resté longtemps, juste le temps d'une escale ! Il avait dit qu'il ferait des choses pour nous. En effet, vers la mi-novembre, la station a été classée de type exceptionnel, type unique et pour Noël nous allions recevoir un colis ! Ce qui a été fait, il parait que ce colis était très bien pourvu, je n'en ai pas vu la couleur puisque j'étais en permission !

Une autre inspection a eu lieu plus tard, le 16 mars 1960, par des membres de la direction d'Alger. Ils ont été tous aussi étonnés des conditions de vie à Edjeleh. Quand ils ont demandé ce que nous avions comme distraction, nous avons tous rigolés et répondus le cinéma quand il pleut !!! Ils ont dû voir que j'étais atteint, car ils m'ont proposé une mutation sans tarder à Colmar et en attendant une affectation immédiate à Alger. Sans discussion, j'ai refusé !!! Ce qui prouve que j'étais vraiment atteint !

Nos relations principales étaient les personnels du contrôle aériens que l'on côtoyait journellement. Nos relations étaient correctes, ils recevaient et transmettaient nos messages météos. Ils n'étaient pas nombreux, tous étaient des civils, le commandant d'aérodrome, deux ou trois contrôleurs et un

technicien de maintenance. Toutefois, un incident est intervenu le 8 mars 1960, le commandant d'aérodrome a voulu me créer des problèmes en faisant intervenir le capitaine de la saharienne à propos d'un soi-disant rapport secret que j'aurai fait parvenir à Alger ! Je suis tombé des nues ! Il ne voulait plus transmettre nos messages météos. J'ai eu l'impression que les gens du contrôle aérien buvaient, je me suis dit « s'ils boivent ils sont foutus » ! J'ai rapidement averti la Direction de la Météo à Alger de la situation. De ce fait, nous n'avons pas pu assurer la protection météo pour un DC4 transportant des VIP dont Bourgés Maunoury ! Cela a dû faire du bruit, car le 12 le problème était terminé, nos rapports sont redevenus corrects. Que s'est-il passé ? Je n'en ai jamais rien su. Y a-t-il eu vraiment un rapport le concernant, de qui ? Pas de moi en tout cas.

Ils prenaient leurs repas à la COLAS ou à la CSH, le commandant d'aérodrome m'invitait assez souvent avec eux, parfois il y associait les autres météos. Les repas étaient fabuleux en abondance et qualité ! Il fallait se méfier des apéros, à peine vidé le verre était déjà rempli ! C'est ainsi que certains s'enfilaient une quarantaine d'apéros, l'ambiance était chaude ! Il m'a invité le 31 mai 1959 au restaurant de la CSH, en l'honneur de son mariage qui avait lieu le 6 juin à Alger. C'était très sympathique. Comme il savait que j'étais intéressé par la recherche d'outils préhistoriques, Il m'emmenait avec lui dans le sud d'Edjeleh en jeep, là où je n'allais jamais à pied, c'était beaucoup trop loin. Nous y avons trouvé des sites très intéressants et quelques belles pointes de flèches.

Nous n'avions pas de relation avec les militaires locaux ou très peu, mais vraiment très peu, ils nous apportaient la nourriture le midi et le soir ; en cas de manque d'eau, sur ma demande, ils mettaient à notre disposition une petite citerne mobile. La nourriture était correcte, parfois limite, nous avons eu qu'une ou deux fois des intoxications alimentaires. Une fois un adjudant était venu nous demander de participer aux corvées de leur camp, notamment les corvées de cuisine. Personne n'était d'accord pour participer à ces corvées ! Il a fallu beaucoup de diplomatie pour y échapper ! Argumenter avec notre service permanent, les services de sécurité que nous assurions, le manque de temps. Je crois que les militaires sahariens étaient impressionnés par notre travail, qui pour eux était mystérieux !

Le 8 avril 1959, il faisait déjà 36°, que dire quand il fait 48 ou 49°. Pas étonnant que beaucoup reviennent déglingués ! Cet après-midi du 8 avril, nous avons eu la visite du lieutenant de l'armée de l'air qui pilote le Junker, il croyait que nous étions civils, nous lui avons dit que nous étions des 2èmes classes de l'armée de l'air, il a failli en tomber à la renverse ! Où il est logé chez les sahariens, il n'a pas notre confort ! Heureusement que nous avons ce confort, autrement cela serait terrible, un véritable enfer dans ce pays.

Toujours ce début avril, nous avons eu la visite des gens de l'IGN qui venaient faire de relevés topographiques, nous avons vite sympathisé. Je leur ai parlé des gravures rupestres, ils étaient très intéressés et ils m'ont demandé de les emmener sur les sites. Ce que j'ai fait avec plaisir, d'autant plus que nous avons utilisé leur Land Rover ; après plusieurs ensablages, nous sommes arrivés sur les lieux. Ils ont été surpris par les gravures et la beauté des lieux.

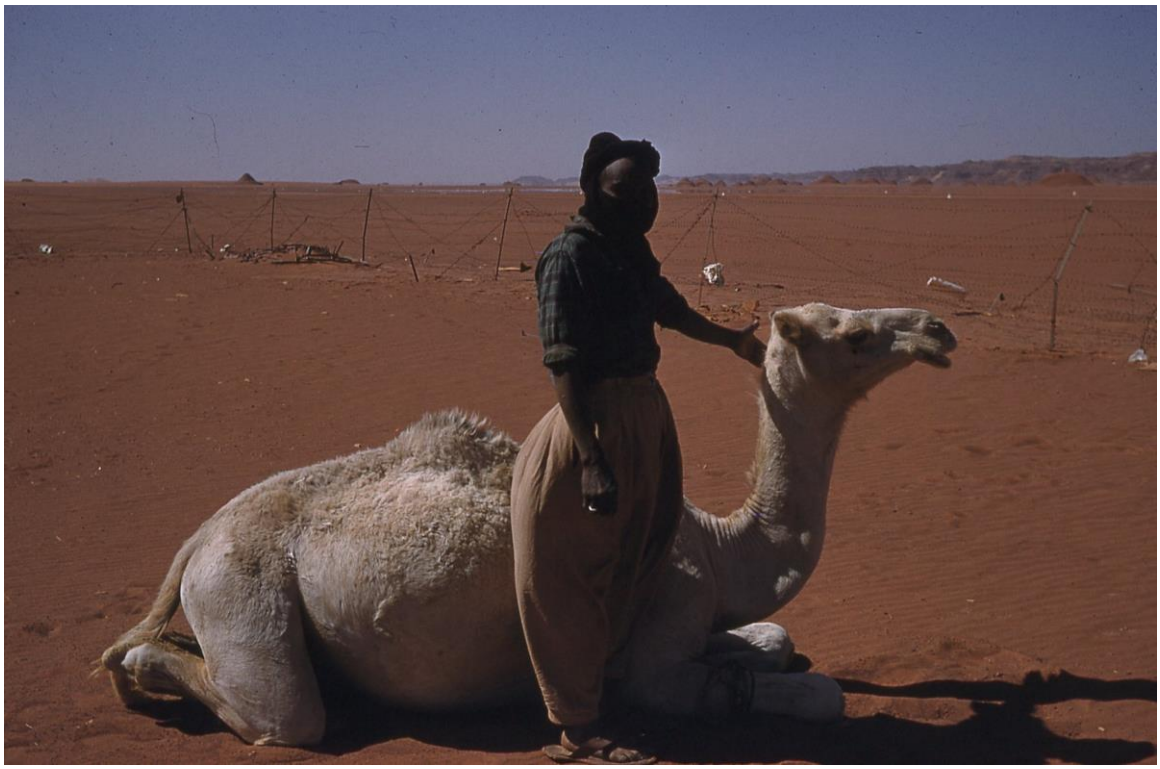
En balade avec des gens de l'IGN

Vers la mi-mai, un B29 de l'IGN (B29 de l'armée de l'air américaine transformé par l'IGN pour prendre des photos aériennes) a stationné et travaillé sur tout le secteur d'Edjeleh. Equipage et techniciens venaient souvent à la météo. Nous avons sympathisé. Je leur ai demandé à voler un jour avec eux, mais cela n'était pas possible dans le B29, il fallait porter des masques à oxygène et cela posait problème.

Le 22 mai au soir, ils m'ont invité au restaurant de la CSH (Hôtel et Restaurant de « luxe ») là où ils résidaient. J'ai apprécié l'ambiance sympathique et le repas de qualité !

Lors de leur escale, les pilotes en général venaient nous voir, pour avoir des renseignements sur la météo. Nous les renseignons avec le peu d'élément que nous avions. C'était agréable de les rencontrer, sauf une fois il y a eu un qui nous a vraiment pris pour des imbéciles, il est sorti en vitesse de la station!

A part cette vie, aucune distraction, pas le moindre village, rien à part des militaires sahariens, des personnels des travaux publics et des pétroliers. Les pétroliers sont bien nourris et très bien payés. Il ne faut pas que j'oublie qu'un touareg venait nous rendre visite, les échanges étaient difficiles mais avec de la patience on y arrivait. Parfois il nous faisait le thé ou le couscous ! Un jour il est arrivé avec un dromadaire ! On s'est toujours demandé d'où il l'avait sorti ! Quant au touareg, il travaillait à la CREPS comme homme à tout faire.



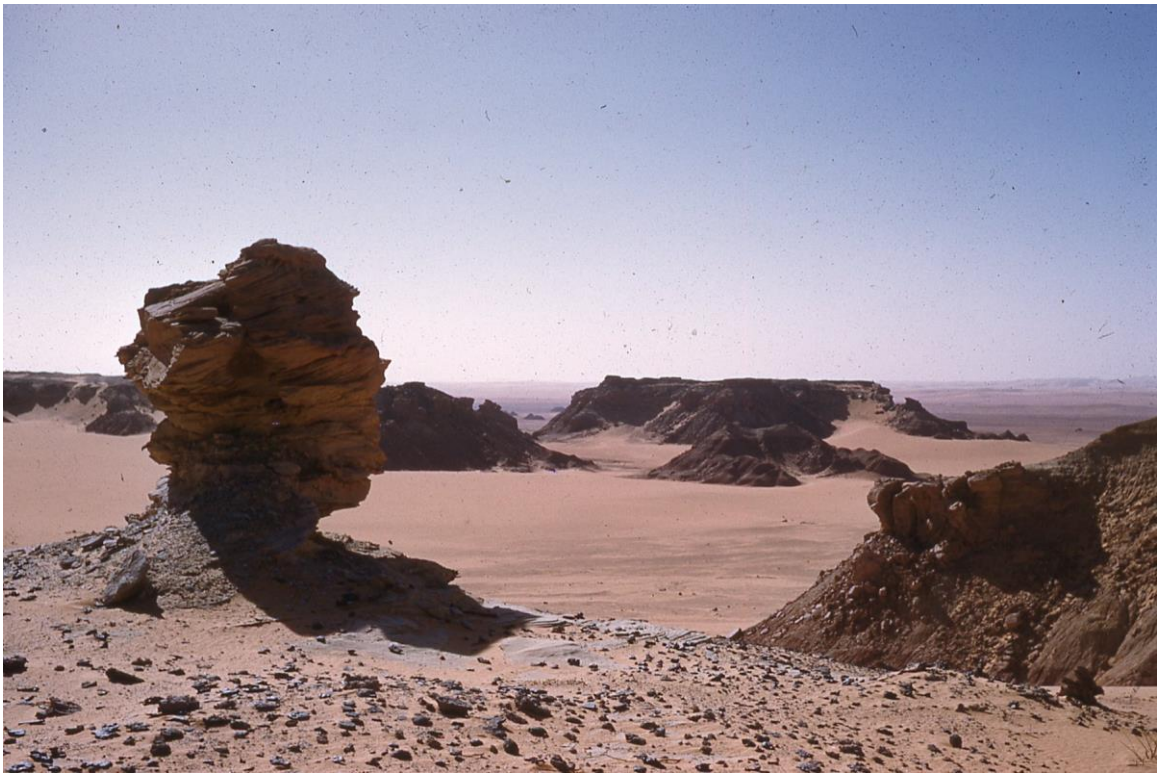
Notre copain Touareg

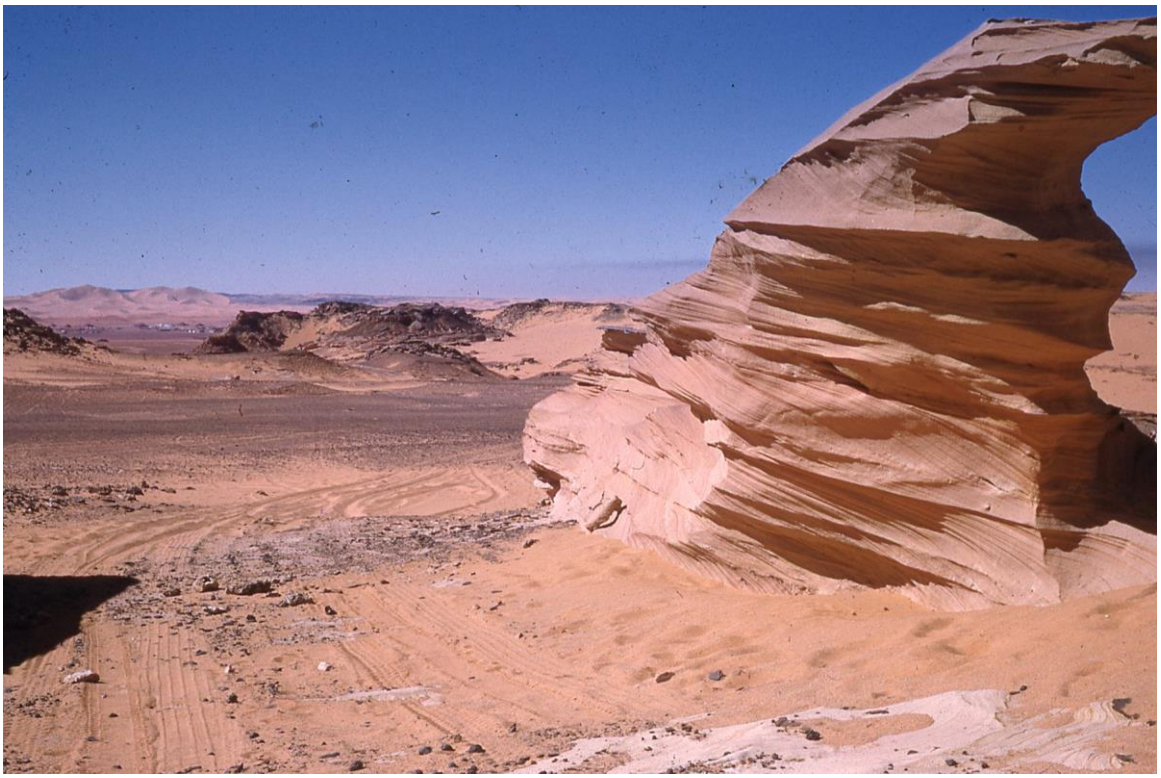
Mais ici, de toute façon, la vie est particulière, tout le monde en bave, c'est sûr. Certains comme nous, ou encore les sahariens, plus que nous. Dans cette ambiance de bout du monde, tout le monde se tutoie ! Mais enfin, il faut bien le reconnaître, pour les militaires qui comme nous, restions isolés de toute vie normale pendant des longs mois, l'ennui, les grosses chaleurs de l'été, les vents de sable, les tempêtes de sable, les murs de sable, les tourbillons de sable, rarement les ouragans avec orages et fortes précipitations, cela finit par jouer sur les caractères. Nous n'avions pas demandé à être là !

Alors que faire dans un pays pareil où il n'y a rien !

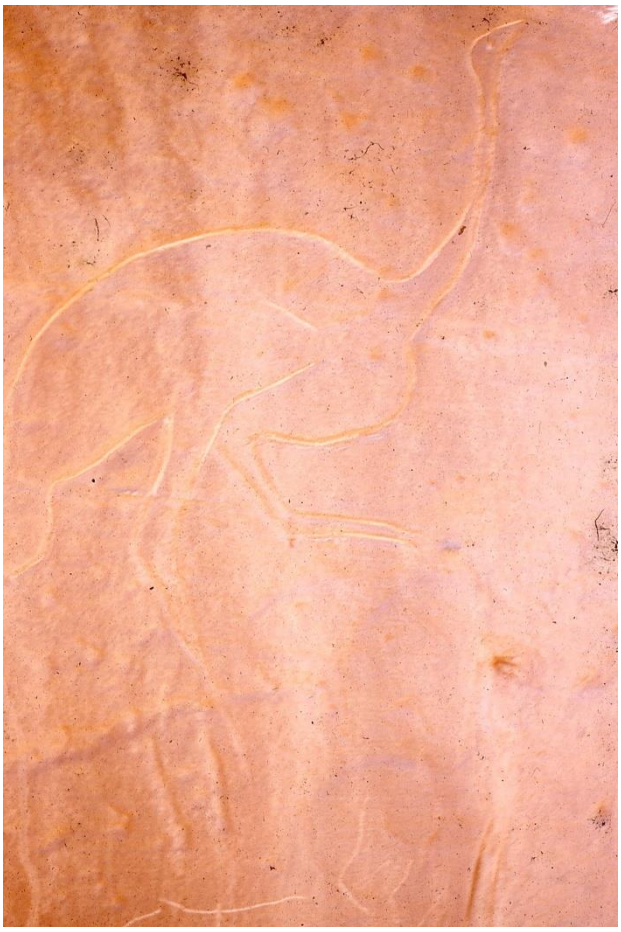
Pour passer le temps, quasiment dès mon arrivée, j'ai commencé à aller me balader. Après avoir traversé la piste, je suis allé plein ouest vers les falaises de grés rouge, j'y ai trouvé de belles gravures rupestres, girafes, rhinocéros, buffles, gazelles, autruches etc… bien sûr j'ai fait des photos. Je faisais des photos pour les collègues qui restaient peinards à la station ! Je suis retourné de nombreuses fois

dans ces endroits. Il faut dire que ces endroits sont fabuleux, rochers découpés, érodés par le vent, la solitude, la chaleur, la beauté des sites incitaient à y revenir.





L'érosion fait parfois des merveilles



Quelques gravures rupestres

Au pied des falaises un peu au sud, je trouvais des roses de sable. Ces balades faisaient dans les 15 km à 20 km, voire plus, je partais seul, jamais les collègues n'ont voulu m'accompagner. Je partais bien habillé, bien abrité du soleil, chapeau de brousse sur la tête, lunette de soleil obligatoire, les naïls au pied et bien entendu la musette avec des provisions et au moins deux à trois litres d'eau.

Ces marches avaient quelque chose de grisant, bien que très éloigné de toute vie, je m'attendais au détour d'un canyon de rencontrer une présence humaine, dans ces endroits complétement morts, brûlé par le soleil, je sentais la vie. Jeune, j'avais lu les livres de Frison Roche, La Montagne aux Ecritures, La Piste Oubliée, malgré mes espérances, à l'ombre, au détour d'une falaise, je n'ai pas rencontré l'Antinéa de Pierre Benoit de son roman l'Atlantide ! Jamais je n'avais imaginé vivre en réel, les émotions ressenties en lisant ces livres !

A l'ouest sable, falaises

Un peu de végétation !

Une vallée ou un canyon ?

En continuant à l'ouest après avoir franchi la zone des falaises en montant dans des cônes d'éboulis ou de sable, on atteignait une zone de reg ou de hamada, vaste plateau désertique. J'y ai trouvé des morceaux de bois silicifiés, vestige de l'époque forestière et une belle petite défense de je ne sais pas quel animal. Je n'ai rien trouvé d'autre.

A l'Ouest, après les falaises, le reg

J’ai longé longtemps les falaises, en remontant très loin vers le nord, dans l’espoir de trouver d’autres gravures rupestres, mais malgré mes efforts, je n’ai rien trouvé.

En allant au Nord

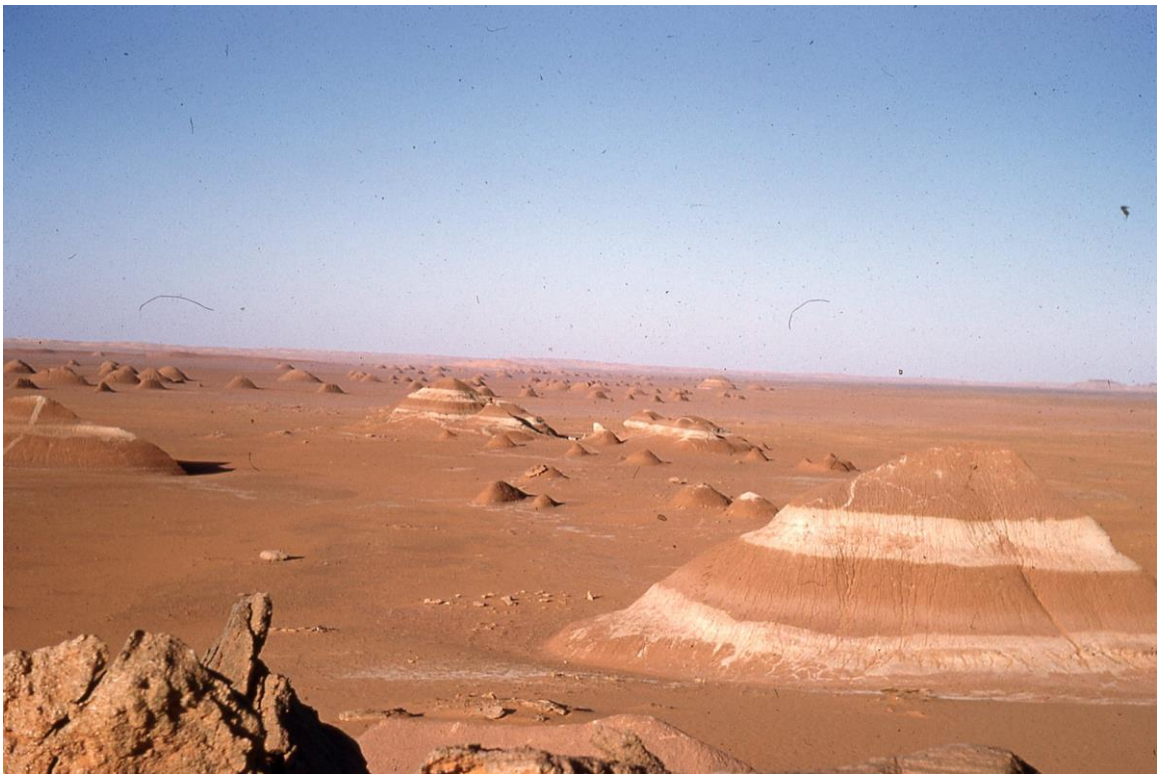
Toujours plus au Nord!

Par contre un jour, dans cette direction, alors que j'étais loin du centre d'Edjeleh, devant moi sur le sable, il y avait des traces de serpent sur un mètre cinquante à deux mètres, on voyait bien le corps du reptile, avec la marque de l'impulsion de la queue qui marquait le bond. Etant donné la taille des traces, les formes, il devait s'agir d'une vipère à corne « céraste ». A mon approche, elle a dû avoir peur, elle s'est déplacée par bonds pour finir par s'enfouir dans le sable, peut être sous mes pieds… J'ai eu peur, comme tout saharien j'étais pieds nus avec des naïls, j'ai reculé lentement, je n'avais pas de bâton, rien pour me défendre, en cas de morsure, éloigné comme je l'étais, cela aurait été dramatique. De ce fait, J'ai fait demi-tour lentement et rejoint rapidement la station météo.

Ce type de serpent, il y a en avait, j'ai rencontré une seule fois des traces, mais je n'en ai jamais vu. Par contre j'ai vu des vipères des sables, elles sont de la couleur du sable, mais beaucoup plus petites que la vipère céraste. C'est à se demander comment ces reptiles peuvent vivre dans des endroits pareils. Sur le sable on voyait aussi des traces de coléoptères, à part cela je n'ai jamais rencontré des traces d'autres vies, fennec (renard des sables), gazelles, mouflons ou autres, il se disait qu'il y avait des cobras, mais j'en doute.

Vipère des sables

En remontant plein nord dans la sebkra, je n'ai pas trouvé de centre d'intérêt dans ce fond de lac desséché. Il aurait peut-être fallu remonter beaucoup plus au nord, ce n'était pas dans mes moyens, il aurait fallu marcher trop longtemps. Sur les bords de cette sebkra, j'ai trouvé quelques coquillages fossilisés. Par contre, ce fond de lac était parsemé de buttes circulaires, de deux à trois mètres de hauteur, dépôts sédimentaires, ayant résisté à l'érosion. On voyait sur ces buttes les différentes étapes de dépôts par la présence de couches d'argiles de différentes couleurs. Il y avait des couches d'argiles rouges, vertes, blanches. C'était particulier et vraiment très beau.



Sebkra, fond de lac

Buttes, reste de dépôts sédimentaires

Pour aller au Nord Est et à l'Est, il fallait franchir de très belles petites dunes de sables rouge striées par le vent. Ces dunes fumaient lorsqu'elles étaient balayées par un vent fort.

Vers l'Est, les dunes

Une foi ces dunes franchies, en allant vers le NE, on arrivait sur un plateau, zone de reg, beaucoup de pierres entrecoupées de zones sableuses.

C'est dans cette direction, après avoir beaucoup marché que j'ai fait mes plus belles découvertes et ressenti de très fortes émotions. Je suis arrivé sur des foyers préhistoriques datant du néolithique. Parfois j'avais l'impression qu'ils venaient d'être abandonnés. Il y avait un grand plateau de pierre et à côté la meule pour écraser le blé ou autres céréales. Ces foyers étaient jonchés de silex travaillés, des grattoirs, des aiguilles, des pointes de flèches, de morceaux de poterie, des coquilles d'œufs d'autruche travaillées en rondelles perforées, vestiges des colliers des parures féminines ! J'ai également trouvé une petite scie qui se tenait entre le pouce et l'index, outil que je n'ai jamais vu dans les musées de la préhistoire.

Quelques exemples de pointes de flèches

Il m'est arrivé plus d'une fois sur ces lieux de me retourner, de chercher du regard la présence humaine que je ressentais ! Il faut dire que la forte chaleur, l'extrême solitude, les paysages désertiques grandioses à perte de vue, le silence, l'impressionnant silence du désert, permettaient une imagination débordante. Mais même encore actuellement je ne peux pas nier que dans ces lieux je ressentais une intense émotion, un état vibratoire particulier, la force de l'esprit. J'allais souvent sur ces lieux, de plus en plus loin.

Vers l'Est, la prairie et les dunes

Après ces petites dunes en allant vers l'EST, il y avait une « prairie », c'est-à-dire une zone plate sableuse, on y trouvait par ci par là des touffes d'herbes sèches. Puis venait une zone de grandes et hautes dunes infranchissables de couleur rouge ou de couleur sable, paysage superbe ! Après un fort vent de sable j'allais au pied de ces dunes. Il m'est arrivé d'y trouver des silex taillés et une belle pointe

de flèche. Les vents forts créaient une fouille naturelle au pied des dunes et découvraient des espaces néolithiques enfouis sous les sables.

Quelques événements qui ont rompu la monotonie

Balade à Tankana

Le 12 mai 1959, je pars en balade en Junker. Nous avons établi des liens d'amitié avec l'équipage du Junker, il y a le pilote, un jeune lieutenant, un mécanicien adjudant-chef et un radio qui est sergent. Comme là où ils sont hébergés, ils n'ont pas nos commodités, ils nous ont demandé s'ils pouvaient utiliser nos sanitaires. Evidemment nous avons accepté, si bien que nous avions des très bons rapports avec eux. Ils nous emmenaient parfois faire des ballades en Junker. Ils avaient pour mission de surveiller la frontière avec la Lybie.

Le Junker, avion allemand de la dernière guerre, est un avion bruyant, avec une forte odeur d'huile à l'intérieur et beaucoup de trépidations !

Cette fois, nous sommes partis pour Tankana situé à 200 km au Sud d'Edjeleh, toujours sur la frontière libyenne. A cet endroit, il y a un point d'eau, des nomades et un Fort. L'appareil volait à basse altitude 300 ou 400m, nous survolions les puits de pétrole et les torchères avec flammes de 50 à 70m, c'était impressionnant. Des puits, s'échappaient du pétrole, de l'eau qui se perdaient dans les sables.

A Tankana, pas de piste, pas de balise, l'avion, après avoir survolé la zone, s'est posé sur du sable dur. Une fumée noire sortait d'un bidon de pétrole pour indiquer la direction et la force du vent. Aucune habitation, deux véhicules nous attendaient, avec le radio et le capitaine de la saharienne qui rendait visite à son détachement, nous sommes allés au Fort. En cours de route, nous avons été obligés de faire demi-tour, nous avions perdu l'autre véhicule, il s'était immobilisé dans un passage de sable. Je dis en cours de route, je ferais mieux de dire en cours de piste, nous étions très sérieusement secoués dans ces véhicules ! Arrivé au Fort, avec le sergent radio nous sommes allés au puits d'eau qui était à l'extérieur du Fort. Ce puits, avec margelle, se trouvait à l'abri, sous un bâtiment couvert, en arc de cercle ouvert sur un côté. Au puits se trouvait un troupeau de chèvres et des Touaregs. Une belle jeune fille Touareg en tirait l'eau, elle remplissait ses outres en peau de chèvre. Le sergent a commencé à la chahuter pour ne pas dire plus, elle s'est mise à crier, je suis intervenu pour qu'il la laisse tranquille, ce qu'il a fait en maugréant ! L'endroit était beau et chose étonnante, il y avait une forêt de tamaris. Le Fort était rustique, c'était un espace ceint par des poteaux de bois et des tentes à l'intérieur ! Quelques militaires sahariens résidaient là en permanence, ils étaient dans un endroit perdu, mais eux au moins ils avaient un contact avec les nomades, de l'eau et de la verdure !

Le drame

Le 22 mai 1959, un petit avion ramène un arabe en piteux état ! Quand je l'ai vu, alors que des personnes le descendait de l'avion, c'était impressionnant, on aurait dit une momie, sa peau collait à ses os. Sa peau ressemblait à du parchemin, mais il était vivant ! Il a fallu une longue période pour le réhydrater lentement et progressivement. Que c'était-il passé ? Il était avec un européen, ils se sont perdus dans le désert, puis leur véhicule est tombé en panne sèche ! Dans ces cas-là, la consigne est de rester près du véhicule et d'attendre. Ce qu'ils n'ont pas fait. Ils sont partis à pieds, espérant trouver un puits de forage. Sans vivre, et surtout sans eau, c'était mission impossible ! L'européen est décédé, l'arabe, par une chance inespérée, a réussi à rejoindre un forage. Mais dans quel état était-il à l'arrivée! Il a survécu !

Le malaise

Début juin 1959, je n'étais pas bien, je me sentais fatigué, je n'ai plus d'appétit. J'étais inquiet pour ma santé. Après une visite chez le toubib des sahariens il s'est avéré que j'ai maigri de 5 kg en deux mois. Je demande à passer une radio des poumons, il est d'accord, mais il faut aller à Ouargla.

Apprenant cela, le lieutenant de l'Armée de l 'Air pilote du Junker veut me faire partir immédiatement en évacuation sanitaire ! Je pars, après quelques péripéties, le 12 juin sur Ouargla. Après 5 heures de vol, il a fallu passer par Fort Polignac, Fort Flatters, j'arrive à Ouargla.

A Ouargla, je suis dans la chambrée avec les météos ; le 15 juin, nouveau domaine, je suis à l'infirmerie. Consultation par un capitaine, prise de sang, radio à l'hôpital de Ouargla, finalement, il s'avère que je n'ai rien, mais j'ai quand même beaucoup maigri. Prescription d'une série de piqures intraveineuses de Laroscorbine.

Le temps me semble long, je ne reçois pas de courrier, ignorant le temps que je dois rester ici. Je sortais souvent de l'infirmerie pour aller voir les météos, Je retrouvais Charles Bleuse, Alain Viguier, Teramorcy, nous mangions souvent ensemble, le soir on jouait au bridge. C'était bien ! En journée comme le soir je pouvais sortir.

Je me rappelle une sortie en « ville » qui était 4 ou 5 km de la base, avec Alain Viguier, nous avions bu une bière et au retour nous avons dû nous arrêter sous un palmier pour reprendre nos esprits tellement il faisait chaud.

Lorsque j'étais à Ouargla je ne manquais pas d'aller en ville et dans la palmeraie. Il y avait le marché sur une grande place carrée, en partie bordée par des bâtiments avec des arcades. Le marché était très coloré. On y trouvait beaucoup de fruits et de légumes, les étals des bouchers, la viande était couverte de mouches, les rétameurs qui réparaient les vieux chaudrons de cuisine, le dentiste qui opérait sans problème avec une pince et des tenailles, un bric à braque de vieille ferraille, des stocks de vêtement usagés, des joueurs de dominos ou d'un jeu approchant, des hommes en burnous blancs, assis en cercle, menaient des discussions animées. Il régnait sur ce marché une ambiance, une odeur particulière un peu acre, odeur d'urine d'animaux, car ceux-ci bien sûr n'étaient pas absent. C'était très vivant, j'aimais bien. J'allais également dans la palmeraie, elle était grande, lieu de fraîcheur et de cultures maraichères. L'eau circulait en abondance, dans des petits canaux, elle était distribuée suivant des règles bien établies. Une partie de la palmeraie, en bordure d'un grand lac, était ravagée par le sel de magnésium, les palmiers y périssaient. Le sel rendait le sol tout blanc.

Le Marché

Fruits et légumes

Les bouchers, les mouches sur la viande

La brocante

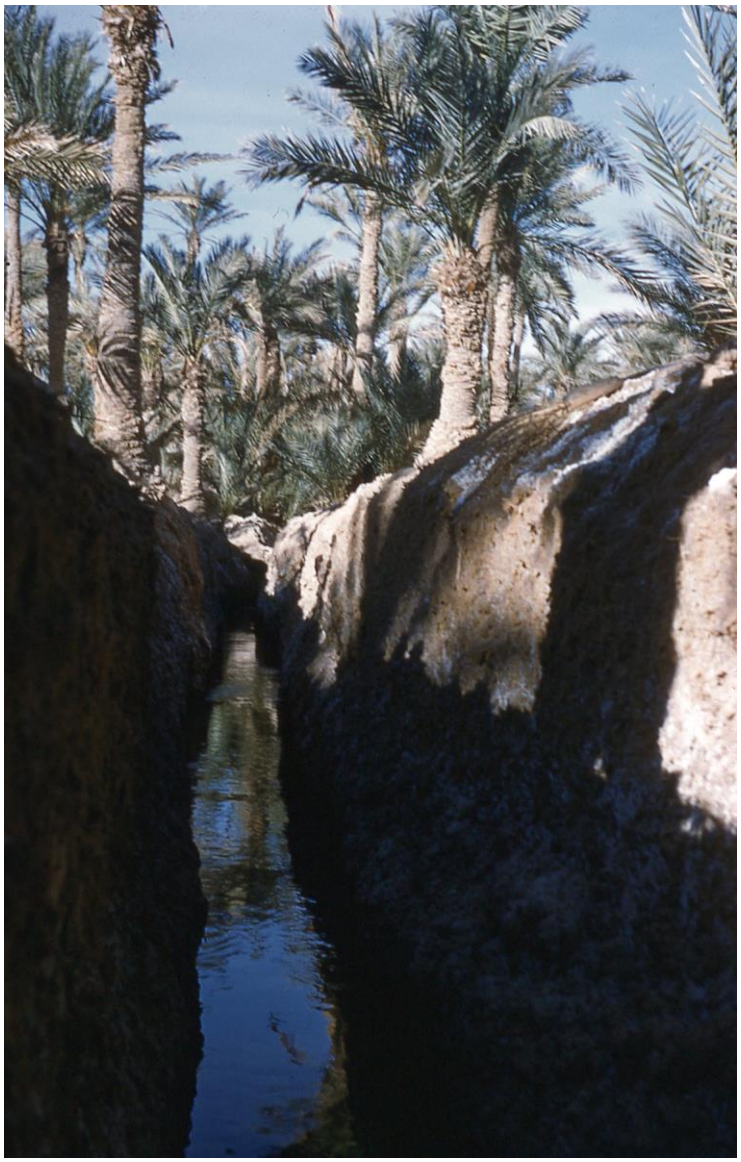
Le rétameur

Les philosophes

La Palmeraie

Le sel de magnésium

Le lac



L'irrigation

Une rue insolite

Le vendredi 3 juillet, je suis toujours à Ouargla, n'ayant pas eu la possibilité de prendre l'avion de mercredi dernier, il était complet ! Aujourd'hui de même, pas de place ! J'ai vraiment hâte de retourner à Edjeleh, il faut que j'y sois lundi.

De ce fait, le 3 juillet, je prends un avion pour Fort Flatters, de là je regagnerai Edjeleh je ne sais pas trop comment ! A 18 h je suis à Fort Flatters, normalement je pars lundi sur Edjeleh. Si je n'ai pas de place dans l'avion, je prendrai un convoi routier. Je suis hébergé par les météos, c'est le grand confort.

La météo est dans une grande villa saharienne en dur située en dehors de la base militaire. J'y retrouve Roger Darcel. Visite de la palmeraie de Fort Flatters, prise de photos. Elle est beaucoup plus petite que celle Ouargla, on y trouve toujours l'irrigation par des petits canaux, une production minime de blé, de maïs, de légumes et même de la vigne. Les habitations locales sont peu nombreuses, habitations isolées en briques de terre séchée.

Je pourrai essayer de rejoindre Fort Polignac dimanche, mais si je reste en rade là-bas j'aurai des ennuis !

Dimanche soir, 5 juillet, c'est la fête ! Un touareg nous a préparé un couscous. Nous avons préparé la pièce avec moult décorations, une belle table. A 19h30 nous sommes à table, les 3 météos de Fort Flatters, le toubib, le dentiste (tous les deux appelés comme nous) et moi-même. Excellent repas, bonne ambiance, à 2h30 du matin nous avons raccompagné le dentiste et le toubib à l'infirmerie.

Réveil lundi 6 juillet à 9h pour un décollage à 12h pour Edjeleh, cette fois ci ça marche j'ai une place dans l'avion ! J'ai hâte d'être de retour et de lire mon courrier ! Lorsque nous sommes montés dans l'avion, il y faisait une chaleur épouvantable ! Le décollage a été difficile, les moteurs tournaient à fond, les hélices brassaient de l'air chaud, l'avion a eu du mal à décoller et à prendre de l'altitude, nous avons frôlé les dunes qui étaient en bout de piste ! A Edjeleh, un tas de lettres m'attendait, j'étais content.

Balades

Le 29 juillet 59, balade de 3 heures en Junker. Nous avons survolé, In Amenas, Zarzaîtine, le pipeline Zarzaîtine-Gabés sur 150 km et la frontière libyenne.

Le 2 aout, balade de 1 heure en Dornier autour d'Edjeleh, survol des sondes.

Une torchère

Le crash

Le 4 aout 59, il faisait très chaud. Il devait être entre 12h30et 13h00, les personnels du contrôle aérien étaient tous partis déjeunés à la COLAS, pour eux, lieu habituel de restauration.

J'entendais dans les locaux du contrôle aérien, un avion qui signalait sa présence et demandait un contact, et cela durait, durait ! A la fin le pilote s'énervait et signalait qu'il allait bientôt être en approche. Je pris le micro et entrais en contact, avec les références de l'avion, avec le pilote. Je lui ai signalé qu'il n'y avait personne au contrôle, que c'était la météo qui était au contact. Il m'indiquât qu'il allait bientôt atterrir et me demanda la météo, je lui transmis la force du vent, la direction et la pression. Ok me répondit-il. Il faisait beau, la visibilité était bonne, à la limite il aurait pu atterrir à vue. Je le vis en approche, aborder la piste et là gros nuage de sable, je vis l'avion faire un atterrissage, une glissade sur le ventre et s'immobiliser ! Il n'avait pas quitté la piste !

Les personnels du contrôle alerté par le bruit des moteurs arrivaient précipitamment et se sont rendus vers l'avion. Le pilote en est sorti un peu sonné, mais indemne. J'ai raconté mon histoire aux gens du contrôle et ils commencèrent à me soupçonner d'avoir fait une bêtise ! Heureusement, le pilote était indemne, lorsqu'il a repris complètement ses esprits, il leur a dit que je n'y étais pour rien, qu'il avait tout simplement oublié de verrouiller le train d'atterrissage avant de se poser !

Le Piper après son crash

L'avion était un bi moteur un Piper Apache, il venait du Maroc, certainement avec des courtes escales, le pilote était très fatigué, sûrement somnolent à l'atterrissage. L'avion était bien cabossé, les hélices pliées…etc. Il n'y a pas eu de suite.

Si j'avais transmis une mauvaise pression et si le pilote s'était posé aux instruments, ma responsabilité aurait été engagée.

La Légion Etrangère

Début septembre 59, par une fin d'après-midi dans un nuage de sable, de poussière et un grand vacarme, une quinzaine de véhicules (des half-tracks je crois me souvenir) de la Légion Etrangère ont débarqué, c'était impressionnant. Il devait être une soixantaine de légionnaires. Arrivés couvert de sable, sales, une demi-heure après leur campement était installé, ils étaient en tenue impeccable pour la présentation au drapeau ! Mais ils avaient enfreint la règle d'Edjeleh qui interdisait les femmes ! Ils avaient amené avec eux quatre ou cinq femmes que les accompagnaient partout ! Ils étaient venus car, parait-il, le secteur était devenu dangereux, il fallait le sécuriser. De fait ils ont patrouillé quelques jours et ils sont repartis. Pendant ce cours temps, deux d'entre eux avec un véhicule ont pris la fuite en Lybie sans oublier de prendre des armes et la caisse de la Légion (800 .000 F de l'époque).

Les piqûres

Le 24 novembre, je reçois un appel radio d'un copain de Ouargla comme quoi je dois me rendre à l'infirmerie de la base pour des piqûres. Je prends l'avion le jeudis 26 vol direct Edjeleh-Ouargla. Je suis sur la base, cela ne me plait pas, règlement, discipline ce n'est pas mon truc ! Trois piqûres sont à faire, une samedi, l'autre le samedi d'après et la dernière le 11. Le 27 au matin visite au toubib, demain piqure et il me renvoie à Edjeleh ! Pas question que je reste ici ! Ce toubib n'est pas facile, ce n'est pas celui du mois de juin.

Balade en ville avec Alain Viguier, la ville était éloignée de la base, je n'ai plus l'habitude de marcher avec des chaussures, résultat des ampoules aux pieds ! Je ne trouve rien d'original à acheter pour ramener lors de ma perm. Cinéma sur la base le 27 au soir, le Dos au Mur avec Jeanne Moreau, dimanche soir encore ciné l'Epave avec Françoise Arnould, ces films ne m'ont pas plu. Le 30 dernier

jour du mois, voyage Ouargla Fort Flatters Edjeleh, voyage fatiguant. Ce retour « précipité » m'arrange car au moins j'aurais le courrier qui doit m'attendre ! 12 mois de séparation c'est long, bientôt la perm, bientôt Noël.

La permission

Le 11 décembre 1959, le matin départ sur Ouargla, après escales à Fort Flatters, Fort Polignac, arrivée en soirée, le 15 départ à 14h pour Alger, le 17 départ d'Alger à 14h pour le Bourget. Le vol Alger-Le Bourget s'est effectué en Bréguet Deux- Ponts, le luxe par rapport au Nord Atlas ! Arrivée au Bourget il pleuvait, quel plaisir, je n'ai jamais tant apprécié la pluie.

Les retrouvailles avec Jeannie et la famille ont été très chaleureuses. Mais quel contraste de vie ! Je me suis senti projeté dans un autre monde, il m'a fallu du temps pour sortir de mon hébétement et m'adapter à ce nouveau monde !

Mais il faut bien revenir en Algérie !

Vers le 20 janvier 1960, je suis allé au Bureau des Affaires Militaires à Paris, je suis en retard ! Vu ce retard je ne peux pas attendre un avion pour Alger, Il me dirige sur Marseille, A Marseille je verrai !

Le samedi 23 au soir, je prends le train pour Marseille. Arrivé à destination, je vais au centre de transit, de là impossible d'avoir un avion pour Alger. J'ai pris des jours de permission en plus, cela ne pose aucun problème ! J'aurais pu en prendre plus!

Au retour d'une permission le 28 janvier 1960, je suis à Ouargla Le 29, visite aux bureaux de la base pour régularisation. Les décomptes des jours de permission sont décontractés. Je suis en retard pour mon retour et je réussis à me faire décompter moins de jours que j'en ai pris, De ce fait il m'en reste à prendre.

Avant de partir, vérification médicale, dentiste etc… Je suis avec les copains de la météo, je reçois même du courrier, il calme mon ennui.

Le 2 février gros problème, le commandant de la base refuse de signer mon ordre de mission pour Edjeleh, il me convoque dans son bureau ! Flanqué de 2 lieutenants, il me demande ce que je veux aller faire à Edjeleh . Je lui explique la situation, il ignorait qu'il avait à 800 km plus au Sud 3 à 4 militaires météos de l'armée de l'air sous son autorité, perdus dans les sables ! Je pense qu'il venait d'arriver sur la base. Je lui ai décrit ce que nous faisions là-bas et nos conditions de vie, mon récit l'a surpris, beaucoup intéressé. Pour finir je l'ai invité à venir nous rendre visite à Edjeleh, ça l'a bien amusé et même fait rigoler ! L'entretien s'est terminé en très bons termes, il m'a dit avant de partir « passez à l'intendance et prenez tout ce que vous désirez, dorénavant on vous fera parvenir régulièrement vos fournitures nécessaires (savon, cigarettes, dentifrice etc…) » ! Par la même occasion j'ai appris, dans l'indifférence, que j'étais nommé caporal.

Le 3 février j'étais de retour à Edjeleh, avec beaucoup de travail à rattraper et un message de la Direction de la Météo d'Alger pour demander où j'étais passé !

Il va sans dire qu'à nouveau, entre le monde d'avant et celui de maintenant ce fut un choc. Durant tout ce retour, le moral était au plus bas, moments d'ennuis et de cafard. La réadaptation fut très dure ! J'entame mon 16éme mois d'armée !

La bombe atomique

Le 13 février 1960, la France fait exploser la première bombe atomique dans l'atmosphère à Reggane, c'est le premier essai baptisé "Gerboise Bleue". D'autres suivront. Sans prendre aucune précaution pour les populations sahariennes !!!
Peu de temps après, les compteurs Geiger étaient affolés à Edjeleh.

Pour rappel, c'est d'Hammaguir qu'une fusée "Diamant" placera sur orbite le premier satellite artificiel français, baptisé "Astérix" le 26 novembre 1965.

L'accident

Le jeudi 9 juin 1960, il faisait un temps épouvantable, vent terrible, orage, pluie violente. Par ce temps des sahariens militaires travaillaient au montage d'un hangar métallique. Ce hangar a fini par s'écrouler sur eux, résultat des fractures du crâne, des fractures, des blessés graves. Les militaires ont été obligés de faire venir un DC3 de l'Armée de Ouargla afin de les évacuer sur l'hôpital de Ouargla.

Visite prénuptiale

Pour le mariage prévu en septembre il faut passer une visite prénuptiale, je dois donc me rendre à Ouargla. Départ le matin du 25 juin 1960, trajet Edjeleh-Fort Flatters- Ouargla, voyage mouvementé, beaucoup de turbulences, beaucoup de malades à bord, je m'en suis bien sorti, mais fatigué.

A Ouargla la routine, radio, prise de sang, piqure contre le typhus. Ici c'est sympathique, bonne ambiance avec les copains, bonne nourriture, mais je suis inactif, cette fois cela me pèse.

En sortie prés de Ouargla avec Charles Bleuse, Alain Viguier

Jeannie a dû passer ses examens, j'ai hâte de connaitre les résultats. Je supporte de plus en plus mal ce 2éme été au Sahara, vivement la perm, envie d'un climat plus favorable avec une vie normale.

Cette chaleur brise, fatigue, elle devient difficilement supportable, elle brise les nerfs ! Retour le vendredi 1er juillet vol Ouargla-Fort Flatters- Edjeleh, ouf j'ai évité Fort Polignac ! Je ramène des doses

de vaccins contre le typhus. Me voici dans mon 21éme mois d'armée. J'attends la permission avec impatience !

La permission, le mariage

Départ le 12 aout1960, Edleleh- Fort Flatters- Ouargla en avion. Court passage à Ouargla, puis Ouargla-Alger en avion, puis Alger-Marseille départ d'Alger à 23h en avion ! Ouf le 19 j'étais en métropole content d'y être ! Quel changement en peu de temps ! Quel plaisir de prendre le train gare St Charles à Marseille ! Voyage très agréable, durant le voyage, je me rappelle avoir discuté tout le temps avec une jeune femme de mon âge qui était fascinée par le récit de mes aventures sahariennes. Je devais encore sentir le sable chaud !

Jeannie m'attendait à la gare de Villeneuve St Georges, joie de se retrouver. Joie de retrouver ma famille à Crosne. Mariage le 3 septembre dans les Ardennes.

Retour à Edjeleh le 13 octobre, je retrouve la chaleur. Une partie des services commence à déménager à In Amenas.

D'Edjeleh à In Amenas

A Edjeleh nous ne savions pas trop si nous étions en Algérie ou en Lybie ! Mais au fait où est Edjeleh? Edjeleh se situe au sud-est du Grand Erg Oriental, par 27° 42' de latitude nord et 9° 53' de longitude est, l'altitude est de 519 m, sur la frontière libyenne.

En janvier 1956, pour la première fois, dans les environs d'Edjeleh, le pétrole a jailli du sol après des mois de recherche. Edjeleh est devenu la base logistique pour les pétroliers. Ce qui a obligé la construction d'une piste d'aviation, d'un minimum d'équipement pour l'aéroport. A suivi les militaires sahariens, les constructions pour le centre de recherche, les travaux publics, l'Hôtel, d'un dépôt de matériel etc…Mais du fait de sa position Algérie, Libye ? Au retour de mon séjour à Ouargla, le 7 juillet 1959, j'avais constaté que les sahariens avaient déménagé et s'étaient installés à 3 ou 4 km au sud-ouest d'Edjeleh, sans contestation cette fois, bien en Algérie !

Cette situation n'était pas viable. D'autre part, du fait de sa position topographique avec les dunes, les falaises, le site ne se prêtait pas pour des développements importants.

Alors fut rapidement étudié l'implantation sur un autre site à Zarzaïtine à 60 km au nord-ouest, cette fois ci bien en Algérie ! Là-bas pas de dune, pas de falaise un immense plateau de reg, un horizon bien dégagé dans toutes les directions ! Rien à voir avec les splendeurs d'Edjeleh ! Dès mon arrivée à Edjeleh en début 59, le nouveau site était déjà à l'étude. Nous étions sollicités pour fournir des données météorologiques. Début février 1960, le déménagement de la météo est prévue pour le mois de juin. Cela se confirme le 24 février, ce déménagement me pose des problèmes, je ne tiens pas à faire les mois d'armée qui me restent à In Amenas où c'est la désolation « touristique » ! J'envisage de demander ma mutation pour Djanet. Le projet prend du retard.

Le 11 mai 1960, après un repas, le soir, à la COLAS, le patron de cette entreprise me propose d'aller avec lui le lendemain à In Amenas pour visiter les lieux. Nous avons passé la journée à visiter les chantiers, repas avec les ingénieurs des travaux publics, des géologues etc. …Comme toujours dans ces milieux liés au pétrole, les repas sont excellents, digne des meilleurs restaurants en France. Quel contraste avec la pitance que nous apporte journellement les sahariens ! Le chantier du futur aéroport ne m'a bien sûr pas échappé. Je suis allé voir nos futures installations. Les bâtiments sont en fait des blocs préfabriqués, tout le confort y est installé, vrais climatiseurs, sanitaire individuel, bureau, placards, literie pour les chambres, le luxe ! Pour ce qui concerne la météo, dans un bloc il y a le bureau du chef de station et à côté sa chambre. Un bloc pour y installer la station. D'autres blocs pour y loger les météos, avec bien sur des chambres individuelles, toujours avec grand confort. Parti à 8 h nous

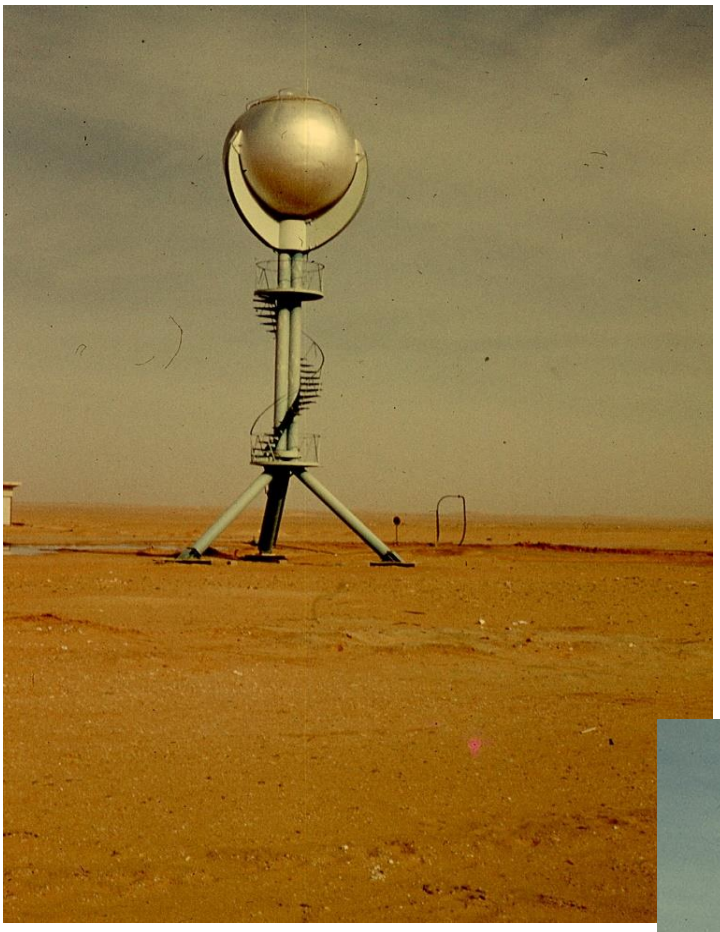
sommes revenus à 18h, après 120 km de piste dans la journée, en Land Rover même confortable, cela fatigue et donne soif par ces chaudes journées sahariennes ! Le retour à la station d'Edjeleh, dans notre hébergement laisse rêveur ! Heureusement, il y a le paysage et les couleurs exceptionnelles.

A la demande de Javilliey, directeur de la météo à Alger, je dois me rendre le 17 juin 1960 à In Amenas pour recevoir une délégation de VIP, dont il fait partie. Cela ne me dit rien de faire 120 km de piste dans la journée dans un quelconque véhicule ! En discutant avec le pilote de l'hélicoptère, je lui demande si le 17 juin, il ne va pas sur In Amenas, il me demande pourquoi. Je lui explique la situation, il ne me répond pas de problème je t'emmènerai. C'est ainsi que je fis le trajet en hélicoptère, parti le matin pour un retour en soirée ! Journée importante en visites, et organisation pour le déménagement et l'installation de la future station météorologique qui se fera début novembre.

In Amenas novembre 1960

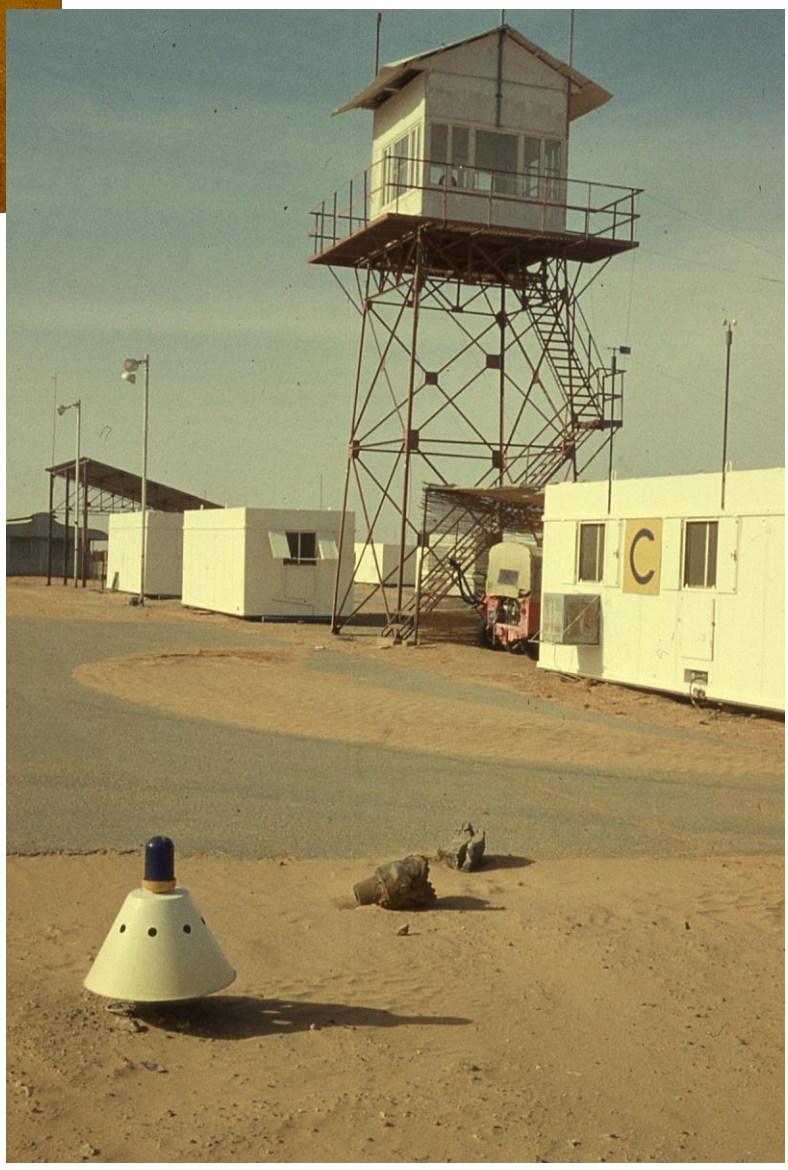
Mon successeur devait arriver le 1er mai…il n'est pas pressé d'arriver ! J'ai reçu une lettre de lui, finalement il n'arrivera que le 10 novembre à In Amenas, pas du tout heureux de son affectation, il a peur de s'ennuyer…Evidemment c'est le point noir ! Comme il me dit, ta vie de blédard se termine ! En regardant derrière moi, j'ai peur de ces 20 mois de solitude, d'ennui, passés à Edjeleh, ils ne vont pas s'effacer de si vite ! Courant novembre c'est le déménagement progressif, l'installation de la station, l'ouverture de la station à In Amenas vers le 15 novembre. Je ne resterai pas à In Amenas, j'ai ma mutation pour Ouargla. Mon départ pour Ouargla est proche.

Edjeleh est abandonné, il n'y a plus rien. Le Désert a repris son emprise !



Blocs météo, tour de contrôle

In Amenas novembre 1960



Ouargla, fin du service militaire

Le 21 novembre 1960 en soirée, toujours après ce long voyage Fort Flatters- Fort Polignac, je suis à Ouargla, en affectation à la météo, j'y resterai jusqu'au 22 janvier 1961. Je suis finalement content d'être ici, malgré les inconvénients de la base, de la chambrée. J'ai retrouvé mes copains. La nourriture est bonne, elle ne vaut pas celle d'In Amenas où ce n'était plus l'armée qui nous fournissait les repas, nous avions le même système de restauration que les gens du contrôle aérien, c'est-à-dire le restaurant!

La vie ici est tranquille et sans surprise, cinéma, balade en ville, balade dans la palmeraie, le temps passe…On apprend que vers le 15 décembre, les arabes de la casbah ont bougés, ils se sont soulevés contre les pieds noirs et pour manifester leur hostilité à notre politique. Il ne s'agissait pas d'une poignée d'agitateur du FLN, mais bien d'un soulèvement qui a été sévèrement maté. Ici tout est calme.

Noël approche, rien ne permet de dire que c'est Noël. La Mairie de Crosne m'a envoyé un colis. Réveillon de Noël calme, nous l'avons passé à la météo, sans excès entre météos et amis, nous avons passé toute la nuit à discuter. Nous étions quatre ou cinq quillards, la lassitude que nous ressentions est très vivement ressortie cette nuit de Noël. Etat d'esprit spécial, il faut y passer pour le ressentir, Impression de temps perdu et la hâte d'en sortir ! Le midi de Noël bon repas sur la base.

Où est le temps d'Edjeleh ? Aurais-je de la nostalgie ? Je dois reconnaitre que lorsque j'ai quitté Edjeleh, j'ai regardé tous ces lieux que j'avais parcourus, ces dunes, ces falaises, cette sebkra qui n'en finissait pas, ces couleurs magnifiques que je ne croyais jamais revoir, eh bien oui, j'ai eu un peu de regret !

Janvier 1961, j'entame mon 27 mois d'armée, la quille c'est pour bientôt ! Le 21 c'est normalement le départ. Cela fait trois fois que je me fais rayer des listes d'embarquement ! Finalement je suis parti le 22 avec des copains pour Alger, voyage en DC3. De toute façon attendre ici ou à Alger cela ne change rien, l'embarquement en bateau pour Marseille est prévu le 28 dans la matinée.

Embarquement pour Alger, c'est fini !

Retour en France

Arrivée le 29 dans la journée à Marseille, départ le soir pour Paris en train, arrivée à Crosne le 30 au matin. Grande joie de retrouver Jeannie, la famille, quelle émotion pour ce retour ! Ouf l'Algérie c'est fini, l'armée pas tout à fait, il me reste 35 jours de permission libérables à prendre. Avec Jeannie nous demeurions à Crosne dans la maison de mes parents au 1er étage. Jeannie attendait un heureux événement, fruit du mariage de septembre. Elle travaillait dans une clinique à Juvisy, la clinique des Bleuets si je me souviens bien. Tout allait bien.

En pleine permission libérable, je reçois un courrier, avec accusé de réception de la Direction de la Météorologie de Paris, avec un billet d'avion et une lettre d'affectation à Alger à l'issu de ma permission libérable. Je pris cette lettre avec le billet d'avion, renvoyai le tout à la Direction de la Météo à Paris en spécifiant que je venais de passer 24 mois en Algérie dont 20 mois au Sahara et que je ne repartirai pas en Algérie.

Mais là, c'est une autre histoire qui commence !!!

FIN

Francis DUTARTRE