

Aux écoutes en Algérie



Guy Gantheret

Prologue

Guy Gantheret nous confie ce témoignage exceptionnel de son expérience de responsable d'écoutes radio sur la frontière algéro-tunisienne, mais son parcours militaire débute de manière abrupte : *Lorsque je me suis présenté au quartier Villars à Moulins le 23 août 1946, j'étais loin de penser que l'engagement que j'allais signer allait bouleverser ma vie, n'ayant aucune notion de l'Armée à ma sortie du lycée de Roanne quelques semaines plus tôt.*

Le capitaine qui m'accueillit dans son bureau ressemblait davantage à un glaçon qu'à un être humain. Assis derrière un immense bureau, il était peu loquace mais suffisamment pour me dire que la durée d'engagement minimum était de cinq années et que j'avais uniquement le choix entre la Légion Étrangère et les Troupes Coloniales.

Je ne connaissais ni l'une ni l'autre et mon capitaine recruteur n'était pas du tout disposé à me faire l'historique de ces deux Armes. Heureusement, au-dessus de sa tête, il y avait deux affiches épinglées au mur. L'une représentait un homme en short et chemisette avec un immense casque colonial montant la garde devant un fort en plein désert avec le soleil au zénith. L'autre était plus sympathique, elle représentait un militaire en même tenue que le légionnaire, mais avec une ancre de marine sur la manche. Cet homme, qui semblait parfaitement heureux, descendait en pirogue un fleuve d'Afrique avec une autochtone l'aidant à payer. Le choix fut rapide, les images auraient été inversées, je me serais engagé dans la Légion Étrangère, sans savoir ce qui m'attendait.

Le capitaine signa pour moi l'acte d'engagement qui mentionnait, contrairement à ce qu'il avait écrit, que j'avais soi-disant choisi le centre d'instruction des Troupes Coloniales situé Fréjus dont je n'avais jamais entendu parler. Il est inscrit sur mon acte d'engagement que je suis apte au service, alors que je n'avais consulté aucun médecin.

Trois jours plus tard, j'arrivais en gare de Fréjus. Les quais grouillaient de militaires de toutes les races de notre empire colonial et de toutes les Armes. Ils étaient revêtus de tenues les plus diverses, y compris celles de la Wehrmacht, et traînaient leurs guêtres sans aucun but.

Quant à nous, les victimes des affiches, on nous donnait l'ordre de rejoindre le camp de Caiès à pieds, soit 8 kilomètres environ.

Une fois arrivés, nous sommes rassemblés sur la place d'honneur et nous avons droit à une allocution du colonel Sajous, commandant le camp, bien dans le style de l'époque, à savoir qu'en six mois d'instruction, nous allons devenir des hommes.

Après avoir effectué un séjour de trente mois au 6^{ème} Régiment d'Infanterie Coloniale de mars 1947 à septembre 1949 au Tonkin . Guy Gantheret est désigné pour effectuer un second séjour au titre de la Compagnie autonome d'écoutes et de radiogoniométrie (CAER) stationnée à Hanoï qu'il rejoint le 31 janvier 1954. Il est gravement blessé le 17 juin 1954 et rapatrié sanitaire le 15 mai 1955.

Guy Gantheret sert toujours dans les Transmissions avec la même spécialité à Rastatt et Niedermendig (en Allemagne) avant de rejoindre la 708^{ème} CT implantée à Hydra (banlieue sud d'Alger).

Pierre Jarrige

Sommaire

Prologue	
D'Allemagne vers la 708^{ème} C^{ie} de Transmissions	1
Histoire de la 708^{ème} C^{ie} de Transmissions	5
Dans les postes	6
Les réseaux de l'ALN	7
Les MIG 17 fantômes	9
Lenteur des transmissions	11
Amélioration des locaux	13
Le Réseau des ambassades	14
Les piles	15
L'ANGRC 9 de Bône	15
Les C-47 de Boufarik	16
Agitation sur la frontière	20
Météorologues !	22
Racket	23
Crash en <i>Banane</i>	24
Marins de fortune	25
La fin des écoutes	26
Gabegie	26
L'émetteur de l'OAS	27
Condamné à mort par l'OAS	27
Refus d'obéissance	29
Le colonel X	31
L'émetteur d'Herbillon	32
Les chars T 34 à La Calle	33
Le radio des Salines	34
Le pistonné	35
La vieille dame de Constantine	36
Le lieutenant kabyle de l'ALN	37
Adieu l'Algérie	38



Mise en pages par Pierre Jarrige

www.aviation-Algerie.com

Mars 2023

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Les postes d'écoute

Bône La Calle

Fedj-Takouk

Djebel M'Sid

Ouenza

Le Kouif

Tébessa

Bir-el-Ater

Négrine



D'Allemagne vers la 708^{ème} Compagnie de Transmissions

Je quitte la station de gonio fixe de Niedermendig, bourgade située à quelques kilomètres au sud de Coblenze où j'étais chef de station du gonio fixe Telefunken PST 102 installé en bout de la piste du terrain d'aviation de l'école de pilotage des hélicoptères *Alouette II* de la Bundeswehr, ancienne base aérienne 137 de ravitaillement par air, dissoute en 1957, équipée de C-47.

Nous étions cinq familles isolées au milieu des militaires allemands et vivions, heureux au possible, en dehors des heures de permanence au gonio.

Comme toute bonne chose a une fin, je suis muté à la 708^{ème} Compagnie de Transmissions dont le PC est situé à Hydra dans la banlieue résidentielle d'Alger. Cette compagnie chargée des écoutes, des gonios fixes et mobiles en Algérie a été créée le 1^{er} juin 1958 par le capitaine Lasalle qui, lui-même avait mis sur pieds la CAER en Indochine en 1949 avec le grade de lieutenant.

Cet officier, ainsi qu'un chef de centre du GCR, Monsieur P., connurent de très sérieux problèmes en 1961 au moment du putsch des généraux.

L'appellation de cette unité fait suite à celle la 782^{ème} CER (Compagnie d'écoutes et de radiogoniométrie) mise sur pieds par le même officier quelques mois auparavant.

En effet, la dénomination de cette unité ne prêtait guère à confusion sur ses activités et la mention de secret était largement entamée.

Cette compagnie d'écoutes et de radiogoniométrie avait son principal centre d'écoutes à Hydra et d'autres moins importants à Oran, Bône, Tougourt, Colomb-Béchar et même à la frontière libyenne pendant un certain temps.

Le 4 octobre 1961, j'embarquais à Maison-Blanche à bord d'un *Noratlant* à destination de Bône, pour relever l'adjudant-chef Guschman rapatriable.

En arrivant donc à la 708^{ème} CT, je suis, bien entendu, affecté aux écoutes et même si mon grade d'adjudant-chef m'épargnait de me retrouver devant des récepteurs comme opérateur mais chef de quart, j'effectue un stage d'une semaine pour me familiariser avec la procédure employée par les radios de l'ALN et du FLN. Je me suis vite rendu compte que ces radios étaient des novices qui faisaient répéter sans cesse les messages, ce qui nous arrangeait plutôt.

Le détachement de la 708^{ème} CT de Bône avait pour mission d'écouter trois réseaux en modulation d'amplitude (MA) de l'ALN et un réseau du FLN.

Donc, ces stations d'écoutes disséminées en Algérie et à Bizerte en Tunisie interceptaient tous les réseaux du FLN et de l'ALN ainsi que ceux des nombreux pays du monde arabe qui leur apportaient des soutiens financiers, techniques et matériels.

D'autre part, quatre stations d'écoutes pour l'interception des réseaux en modulation de fréquence (MF) étaient implantées le long de la frontière Tunisienne pour intercepter les communications de l'ALN, de l'armée et de la «douane» Tunisienne (frontière fermée depuis 1955 !) ainsi que d'autres réseaux éventuels et ponctuels.

Les douanes Tunisiennes installées à proximité de la frontière étaient surtout présentes pour surveiller leurs hôtes devenus encombrants.

Pour ce faire, nous disposions d'opérateurs d'écoutes de la 708^{ème} CT, donc transmetteurs météo et des personnels du Corps des Télégraphistes Coloniaux (CTC) qui effectuaient leurs séjours dits «métropolitains» au retour de trente mois passés dans un centre d'écoutes implanté dans nos anciennes colonies ou territoires d'outre mer, Djibouti, par exemple pour le plus important.

Toutes les unités de l'Armée française stationnant en permanence à l'est d'une ligne Philippeville / El-Oued, à l'exception de la Légion Étrangère, devaient fournir des appelés Pieds-Noirs parlant et surtout comprenant parfaitement la langue arabe, ce qui n'était pas évident quand celle-ci est déformée par les ondes.

L'officier, responsable des renseignements dans chaque unité présente sur le barrage, testait les candidats en fonction des besoins à chaque appel du contingent puis en fonction des résultats et après une enquête très approfondie de la SM, un certain nombre était sélectionné puis envoyé une semaine à la 708^{ème} CT pour suivre un stage de formation de traducteur.

Ces appelés n'ont jamais pensé qu'ils seraient destinés à une telle tâche, ô combien utile.

Ces hommes étaient détachés durant toute la durée de leurs services militaires auprès de mon détachement et dirigés sur les postes d'écoutes du barrage, il en était de même pour celui édifié à la frontière marocaine mais de moindre importance.

Ces personnels étaient pris en compte en «vivres et en soldes» par le 52^{ème} Bataillon de Transmissions dont nous occupions un bâtiment de son casernement dénommé « la Casbah » datant de 1837 et dont l'immense porte d'entrée en bois était encore en place à mon époque.

Suite au coup d'état de 1851, de nombreux condamnés aux travaux forcés furent emprisonnés dans ces bâtiments et furent utilisés principalement à l'assèchement des zones côtières et à l'aménagement de salières.

La véritable Casbah de Bône est située en centre ville et assez éloignée de ce casernement. Cette caserne a peut être été bâtie à l'emplacement de l'ancienne Casbah, d'où sa dénomination.

Dans cette caserne et dans le prolongement de notre propre quartier, se trouvait un détachement de l'armée de l'Air exploitant une station VHF commandée par un adjudant-chef qui rejoignit l'OAS fin 1961 avec armes et bagages alors que la station était fermée depuis quelques jours et qu'il se trouvait seul.

Involontairement, je l'ai aidé dans sa tâche ! Un dimanche après-midi fin 1962, début 1963, je rentrais du mess de garnison après avoir déjeuné. J'arrive dans la caserne et je vois l'adjudant chef de l'armée de l'Air chargeant des caisses dans un Dodge 6x6.

Je m'arrête et je l'aide à déménager tout en lui faisant part de mon étonnement d'effectuer ce travail un dimanche. Il me répond que c'est urgent et qu'il avait été prévenu le matin même que les armes et les munitions devaient être transférées au terrain d'aviation de Bône-Les Salines.

Il est seul, car les deux ou trois appelés qui gardaient la station étaient en permission pour la journée. Le lendemain matin, des officiers de l'armée de l'Air et des gendarmes cherchent des indices pour tenter de trouver les complices de ce vol organisé par l'OAS très active à cette époque.

Le Dodge a été retrouvé sur un quai du port sans son contenu, sans les pneus ni la bâche, etc. (déjà !)

Je fus interrogé pendant plus d'une heure et ma bonne foi ayant été reconnue, j'ai pu regagner mon détachement.

Il y avait un sérieux problème pour ces appelés, leurs spécialités n'étant pas reconnues à cette époque, leurs avancements étaient compromis car ils étaient totalement ignorés par leurs unités.

La 708^{ème} CT n'avait pas les prérogatives pour effectuer ce travail d'avancement. Au moment des notes réclamées par leurs unités, je demandais que les meilleurs opérateurs soient récompensés mais le grade obtenu ne dépassa pas celui de caporal chef faute d'avoir un certificat adéquat, pourtant ils sauvèrent quantité de vies humaines militaires ou civiles et ils ont permis que des embuscades soient déjouées ou au contraire tendues à l'ennemi. Loin des yeux, loin du cœur...

Ces derniers, après avoir effectué un stage à la portion centrale de la 708^{ème} CT rejoignaient une station du barrage où ils effectuaient toute la durée de leur service militaire de 27 mois.

Le fait de parler et surtout de comprendre parfaitement la langue arabe leur permettait d'éliminer les enregistrements des conversations ou des messages qui n'étaient pas liés à notre mission.

Des interceptions en provenance de puissants émetteurs entre divers chantiers d'entreprises civiles cherchant du pétrole en Tunisie nous ont rendues de grands services sans qu'ils ne s'en soient jamais doutées.

Fin 1961, persuadés d'être écoutés, les fells décidèrent de correspondre en arabe littéraire, langue très différente de celle employée auparavant par les opérateurs de l'ALN. Nos traducteurs, à l'exception d'un ou deux ignoraient cette langue et il fallut attendre deux semaines environ pour trouver des Pieds-Noirs connaissant cette version très peu courante de l'arabe.

À Bône, un sous-officier de formation «analyste» écrivait davantage la teneur des interceptions qui nous parvenaient par les courants porteurs CF2 d'origine US mis en place par les transmetteurs de la 80^{ème} CT stationnés à Tébessa.

Ces matériels revenant d'Indochine étaient à bout de souffle d'où les pannes fréquentes, aussi chaque station d'écoutes disposait d'un ANGRC 9 et d'un opérateur graphiste qui nous transmettait un condensé des faits les plus intéressants tant que le CF 2 était indisponible.

L'émetteur de l'ANGRC 9 d'une portée théorique de 40 kilomètres assurait jour et nuit la liaison avec Hydra distant de 250 kilomètres grâce à une antenne demi-onde qui nous permettait d'obtenir une portée de plusieurs centaines de kilomètres si besoin.

La 708^{ème} CT avait commandé la fabrication d'une alimentation 110 volts auprès d'une entreprise locale d'Alger.

Pour une raison que nous ignorions, les fusibles sautaient dès qu'un opérateur manipulait à plus ou moins 1 000 signes /heure et aucun technicien ne trouva la parade.

Tous les ANGRC 9 en station fixe de la 708^{ème} CT utilisés en Algérie étaient équipés de cette alimentation relativement viable.

Aux FFA, en 1963, la 718^{ème} CT a hérité de ces matériels qui étaient encore en service en 1980 mais dont ce défaut avait été résolu par les techniciens de l'ERGMT de Zweibrücken (Deux-Ponts en Allemagne).

Chaque station d'écoutes sur le barrage disposait de plusieurs groupes électrogènes PE 75 d'origine américaine d'une puissance de 350 watts et datant, bien entendu, de la 2^{ème} Guerre Mondiale après avoir été utilisés en Indochine.

C'est dire que leur fiabilité était nulle et qu'un PE 75 qui devait être arrêté toutes les quatre heures selon la notice avait souvent bien des difficultés pour redémarrer, ceci était dû généralement aux



ANGRC 9

bougies non conformes... Sans parler du bruit des pots d'échappement percés qui indisposait la garnison du poste toutefois bien heureuse d'avoir de l'électricité et donc, en été, un peu d'air brassé par des ventilateurs ou des radiateurs en hiver achetés avec leurs deniers personnels. Chaque station avait en stock une douzaine de groupes PE 75 qui étaient pratiquement tous remplacés par des matériels révisés lors de ma tournée bimensuelle auprès des stations.

Ces groupes servaient à l'alimentation de l'ANGRC 9, à l'éclairage de la salle d'écoutes, à la chambrée des opérateurs et à deux ou trois locaux de l'unité à laquelle était rattachée notre détachement, car la garnison du poste composée généralement de deux sections ne disposait pas de groupes électrogènes.

Outre cette contrainte de pannes incessantes, la consommation d'essence d'un PE 75 était de trois à quatre litres par heure, ce qui représentait près de 250 litres quotidiennement et même davantage pour la station du M'Sid, sans compter les fréquents appoints d'huile ce qui avait, par contre, l'avantage de nous d'éviter les vidanges.

Heureusement pour nous, le général Salan, comme le général Navarre en Indochine, avait signé une note de service nous donnant la priorité absolue pour tout ce qui concernait les approvisionnements ou les dépannages de tout matériel, ainsi que la dispense de toutes servitudes telles que gardes, patrouilles, etc.

La perception mensuelle des piles BA 279 alimentant l'ANPRC 10 représentait une quantité impressionnante qui étonnait toujours le responsable du détachement de l'unité du Matériel située à Bône et chargée de nous approvisionner.

Les BA 279 avaient une durée de vie théorique de 20 heures, ce seuil n'était jamais atteint par suite de la date limite d'utilisation souvent dépassée et au fait qu'il fallait des tensions toujours maximales pour obtenir une qualité d'écoute la plus parfaite possible.

Bien que nous soyons équipés de lampes de poche TL 122, d'origine américaine, alimentées par deux piles BA 30 très recherchées à l'époque, nous exagérons considérablement nos besoins pour dépanner nos camarades en postes qui devaient souvent les acheter sur leurs propres deniers pour alimenter leurs postes radio personnels à transistors. Personne n'était dupe, mais c'était de bonne guerre.

Il en était de même concernant tous les différents matériels qui étaient échangés immédiatement nombre pour nombre sans attendre leurs réparations.

C'est une antenne du service des essences de Souk-Ahras qui effectuait les livraisons en jerricans de 20 litres ou en fûts de 200 litres et nous disposions d'une pompe manuelle pour effectuer les pleins de carburant.

Chaque ANPRC 10 était relié à une antenne LA 7 A qui nous permettait d'écouter jusqu'à 20 kilomètres environ sauf pour la station du M'Sid située à 1400 mètres d'altitude où la distance était doublée, parfois davantage.

La logique aurait voulu que nous soyons équipés de récepteurs modernes à modulation de fréquence tels que les Rhode & Scharz ou Telefunken, ou même Marconi, disponibles sur les marchés avec des antennes adéquates, mais leurs coûts étaient beaucoup trop élevés... sauf pour l'armée de l'Air.

Pour l'enregistrement des communications, chaque ANPRC 10 était relié à un magnétophone. Ces magnétophones à bande magnétique étaient de marque Polydict modèle 1955, de fabrication française et ont été utilisés jusqu'à la fin de la guerre.

Seul problème et de taille : Ils n'avaient jamais été conçus pour fonctionner de façon continue et sous une telle chaleur à certaines périodes de l'année, d'où des pannes ininterrompues.

Le détachement du Matériel de Bône était incapable de les dépanner, ne disposant pas des pièces mécaniques ou électroniques.

À Bône, un sous-officier avait la tâche de dépanner uniquement les magnétophones après avoir suivi un stage de formation d'une durée d'un mois à la portion centrale de la 708^{ème} CT à Hydra.

Le dernier sous-officier en place à Bône fut le sergent Jimonet qui a été rapatrié en France en 1963.

Les opérateurs en postes le long de la ligne Morice effectuaient l'écoute permanente 24 heures sur 24 sous l'autorité du chef de détachement qui avait le grade de sergent ou sergent chef à la station du M'Sid, la plus importante.

Le dernier sous-officier responsable des écoutes au M'Sid fut le sergent-chef Seigneurin qui quitta l'Algérie en 1963.

Ils avaient donc à l'oreille le combiné connecté à l'ANPRC 10 pendant une durée de 8 à 10 heures sans interruption en fonction de la relève des opérateurs.

Les emplacements des opérateurs étaient situés dans un local du poste protégé contre les armes légères ou semi lourdes de l'ALN positionnée en face, en territoire Tunisien, plus ou moins leur ami qui ne pipait mot après les incidents survenus antérieurement entre les deux armées.

En 1959 ou 1960, l'ALN perçut des mortiers de 60 mm et des canons de 30 ou 40 mm, 105 mm du type M 198 et bien d'autres en majorité d'origine soviétique.

Souvent ces armes étaient «bidouillées» pour être plus facilement transportables, cette pratique continue a fait des émules.

L'ALN ne se priva pas de les utiliser sur les postes surtout à partir de 1960 mais heureusement les canonnières de l'ALN étaient de piètres pointeurs et les dégâts furent très minimes, des obus tombèrent souvent à plus de 500 mètres de leurs cibles pourtant toutes proches. Ayant un manque chronique de camions, l'ALN faisait appel à ceux de l'armée Tunisienne équipée surtout de camions Mercedes pour les différents transports mais qui traînait souvent les pieds pour leur donner satisfaction, ce n'était pas du tout l'entente cordiale, loin de là.

Histoire de la 708^{ème} Compagnie de Transmissions

Suite à la dissolution de la CAER en 1956, la majorité des personnels est affectée à la 3^{ème} compagnie du 42^{ème} RT basée à Deux-Ponts (Allemagne) en vue de créer la 728^{ème} CT à Rastatt et à Ben-Aknoun en vue de créer la 782^{ème} CER en Algérie. Par discrétion, elle est renommée 708^{ème} CT le 1^{er} juin 1958.

La 708^{ème} CT est dissoute le 31 août 1962 et les personnels mutés à la 5^{ème} compagnie du 145^{ème} BT en garnison à Rocher-Noir qui prend la dénomination de 45^{ème} BT à compter du 24 juillet 1962. Quelques reliquats seront maintenus au Sahara pour participer à la sécurité des essais nucléaires et du CIEES jusqu'en 1967.

Après les accords d'Évian, la plupart de ces personnels seront affectés dans des unités que l'on dénomme maintenant «*la guerre électronique*» soit : 8^{ème} RT au Mont Valérien - 718^{ème} CT Boulay (57) - 728^{ème} CT Rastatt (Allemagne) - 785^{ème} CT Pontoise(95) - À l'exception de la 785^{ème} CT rebaptisée 785^{ème} CGE, toutes ces unités ont été dissoutes pour former l'ossature des deux régiments actuels de guerre électronique : le 44^{ème} RT et le 54^{ème} RT.

Dans les postes

Le général Multier, commandant la ZEC (Zone Est Constantinoise), qui fut remplacé par le général Kargeravat, ancien commandant du I/6^{ème} RIC au Tonkin à Nam-Dinh de 1945 à 1947, décida que tous les postes à la portée des mortiers de 60 mm et des canons de 30, 40, 105 ou 155 mm devraient résister à un impact de 155 mm.

En conséquences, tous les postes à la portée d'un canon de 155 mm furent fortifiés de manière à se protéger des éventuels dégâts provoqués par ces obus.

Une fois les travaux terminés, le détachement de Bône reçut la facture ! Le Génie avait calculé le coût des travaux en fonction de la surface occupée par nos détachements.

J'adressais la facture à la 708^{ème} CT qui refusa de la régler sous le prétexte qu'elle n'avait pas donné son accord, ce qui était exact.

La 2^{ème} DIM ne voulut rien savoir non plus et finalement, l'addition fut réglée par le STI d'Hydra (Services Techniques I) organisme indépendant, doté de crédits très conséquents.

Les locaux vétustes servaient également de chambrées aux personnels appelés qui ne se sont jamais plaints malgré la présence de punaises et autres sympathiques bestioles du cru.

Ils ont gardé d'excellents souvenirs de cette période si j'en crois le courrier que j'ai reçu après leurs libérations.

Certes, j'ai reçu une lettre d'une mère qui me suppliait de muter son fils en poste à Bône car il entendait toutes les nuits le mugissement des lions !

Ayant eu un entretien avec son rejeton, celui-ci m'a avoué qu'il galégeait pour recevoir davantage de mandats de sa famille ! Air connu !

Je lui ai demandé de trouver d'autres raisons davantage plausibles !

En dehors des permissions classiques de détente, la seule distraction était une permission de 24 heures pour Tébessa ou Souk-Ahras où certains opérateurs avaient la chance d'avoir de la famille ou des amis.

Toutefois, il subsiste un mystère médical, beaucoup de militaires stationnés au M'Sid, piton situé à 1 406 mètres d'altitude, face à Ghardimahou, étaient atteints de jaunisse durant leurs séjours.

Ils étaient soignés à l'antenne chirurgicale 15/3^{ème} de Souk-Ahras mais d'autres furent transportés à l'hôpital de Bône pour les plus gravement touchés et indisponibles plusieurs semaines par suite d'une très longue convalescence ou même réformés pour certains.

Il y eut plusieurs enquêtes médicales sans aucun résultat, pourquoi le M'Sid et non pas les postes voisins ?

Les réseaux de l'ALN

Les ANPRC10 étaient très viables et les pannes très rares malgré l'usage intensif pour lesquels ils n'avaient pas été prévus. La gamme des fréquences, 38 à 54,9 mhz, était balayée inlassablement par chaque opérateur ayant une bande de fréquences attribuée. Dès qu'un réseau était intercepté, il enclenchait le magnétophone si celle-ci était une émission en langue arabe provenant d'un émetteur de l'ALN ou autres, il appartenait alors au traducteur de préciser l'origine de l'émission. Contrairement aux réseaux à modulation d'amplitude, l'ALN n'avait pas de réseaux fixes sinon durant une durée très limitée, ce n'était pas du tout gênant car la gamme de fréquences à écouter était relativement étroite.

Au début des événements, l'ALN en Tunisie disposait de stations Teleport comme les ANPRC 10 produites par la firme allemande Telefunken et alimentées par une batterie au plomb de 2 volts du type BB 54 utilisée sur le récepteur d'artillerie SCR 693 à quatre fréquences pré-réglées surtout utilisée en Indochine. L'ALN abandonna rapidement les Teleport inefficaces et d'une portée de trois kilomètres environ. Les fréquences du Teleport avoisinaient les 100 mhz et ne pouvaient pas être écoutées, compte tenu de leurs faibles portées.

Les stations d'écoutes étaient situées le long du barrage à La Calle (25^{ème} BCA), le Fedj-Takouk (3/28^{ème} RA), le djebel M'Sid (4/64^{ème} RA), Ouenza (4^{ème} Chasseurs) et Le Kouif (1/39^{ème} RA) plus au sud, cette dernière fut supprimée en 1960 ou 1961. D'autres stations furent installées le long de la frontière libyenne en fonction des événements. La station de La Calle se trouvait à 1 kilomètre de la frontière et la plus éloignée, le Fedj-Takouk à 10 kilomètres environ. La solde était versée par le trésorier du 52^{ème} BT qui effectuait le déplacement, d'où un certain retard plus ou moins important.

Les postes occupés par les artilleurs disposaient d'un ou deux canons de 105 mm, HM 2, de telle sorte que tous pouvaient bénéficier de tirs d'arrêts. Au poste du Fedj-Takouk, hameau situé 15 km au sud-est de La Calle le plus grand plaisir de l'adjudant-chef de la coloniale, un pur sang *Bigorre* qui commandait le poste, était de me démontrer ses qualités d'artilleur et surtout de pointeur ! Pour ce faire, lors de mes visites, il me demandait de mettre un ANPRC 10 sur la fréquence des douanes Tunisiennes postées face à nous. Le combiné à l'oreille, il tirait un ou deux obus de 105 pour effrayer au maximum les douaniers. Au cours de l'un de ces tirs sur la frontière, nous entendions les douaniers se lamenter des désagréments dus à l'explosion des obus ! Batteries de cuisine, casseroles et autres ustensiles tombés à terre, ce qui se traduisait par des exclamations en français et en langue arabe fort sympathiques à notre égard ! Quant à nous et les artilleurs, nous étions pliés par le fou rire !

Seuls les 10 ou 12 bataillons de l'ALN stationnés en Tunisie entre Tabarka et Kesselrine disposaient en permanence de moyens radios HF écoutés à Bône et sur le barrage. Le PC opérationnel de l'ALN était implanté à Ghardimahou, bourgade située à 10 kilomètres environ de la frontière face à la ville de Souk-Ahras distante de 60 kilomètres.

À l'ouest de cette localité, cinq ou six bataillons à trois katibas (compagnies) chacun étaient stationnés à l'ouest et à l'est de Ghardimahou sur une distance de 180 kilomètres environ mais la plus grande concentration de troupes et de matériels étaient positionnés entre le littoral et Le-Kef. D'autres éléments de l'ANP occupaient des positions sur une cinquantaine de kilomètres en profondeur tels qu'un hôpital de campagne, des centres d'entraînements, des ateliers, des abris dans d'anciennes mines, des fabriques de munitions et d'armes, etc.

Ces unités la plupart du temps s'intégraient momentanément dans ces réseaux provoquant une belle pagaille. Il était rare qu'un réseau supplémentaire soit créé même momentanément sauf en 1962 dont nous reparlerons.

Il est certain que des européens originaires des pays de l'est et de la Chine participaient à l'instruction de l'ALN les interceptions ne laissaient aucun doute à ce sujet. Les deux réseaux HF desservant les bataillons situés au nord de Ghardimahou avaient été répertoriés *Mission 57A* et celui situé au sud *Mission 57B*. Les vacations s'effectuaient aux heures paires pour la *Mission 57A* et aux heures impaires pour la *Mission 57B*, ou le contraire ! Les changements de fréquences entre 3,5 mhz et 5 mhz avaient lieu hebdomadairement chaque lundi matin à 8 heures.

Ce n'était pas la peine de rechercher la nouvelle fréquence qui nous aurait demandé une petite heure car il y avait toujours un opérateur d'une station qui n'était pas au courant. La station directrice, qui injurait très souvent le ou les fautifs, lui communiquait en «clair» ce qui était beaucoup plus pratique pour eux et pour nous, rien à voir avec les radios du Viet-Minh, ils ne jouaient pas du tout dans la même division.



ANPRC 10

Les opérateurs radios étaient les plus nuls de tous ceux que nous avons écoutés durant ma carrière, ceux-ci étaient formés au Caire et les dépanneurs formés à Conakry par des Cubains qui occupaient alors la Guinée. Nous connaissions les noms et prénoms, dates et lieux de naissance de tous les futurs élèves de ces deux écoles de Transmissions. Leur procédure était un mélange de notre ACP 124 et d'un pays musulman, l'Égypte certainement.

Aucune discipline de réseau, chacun intervenant quand bon lui chantait, exigeant que la station directrice lui réponde alors qu'elle était en liaison avec une autre station, tout cela en français et en clair bien entendu.

Heureusement que les stations n'étaient pas éloignées des unes des autres, ce qui permettait de transmettre aux destinataires les messages par agents de liaison !

Les MIG 17 fantômes

Encore plus au sud du Kouif, deux stations d'écoutes desservies par l'Armée de l'Air, Negrine et Bir-el-Ater, dont je ne comprenais par leurs intérêts. Celles étaient totalement autonomes.

Chaque semaine, trois ou quatre Renault 4X4 ou deux Simca, sans aucune escorte à partir de 1960, effectuaient les liaisons auprès de nos stations pour livrer les matériels de rechange, récupérer ceux qui étaient défectueux, livrer les piles, les PE 75 et autres fournitures ainsi que des boissons achetées au foyer du 52^{ème} BT à Bône.

Des hélicoptères H-21 *Banane* étaient aussi utilisés pour livrer du charbon l'hiver ou les autres matériels et fournitures par suite de l'enneigement rendant la circulation automobile impraticable, ceci grâce à l'intervention du 2^{ème} bureau de la 2^{ème} DIM.

Voilà ce que l'on peut résumer très brièvement sur ces stations d'écoutes des lignes Morice et Challe. Les deux stations d'écoutes de l'armée de l'Air étaient situées à Bir-el-Ater (60^{ème} RBIMA) au sud de Tébessa et à Negrine (2^{ème} Dragons) à 20 kilomètres plus au sud, soit respectivement à 25 et 35 kilomètres de la frontière Tunisienne dans une zone où il ne se passait pratiquement jamais rien.

L'ALN n'était guère présente dans ce secteur qui était connue comme une zone de passages pour un effectif très réduit et facilité par l'absence du barrage électrifié.

Lors de mes visites amicales, je n'ai jamais vu un opérateur enregistrer quoique ce soit malgré des matériels de dernière génération tels que les récepteurs Rhode & Scharz avec leurs antennes très performantes de dernière génération.

Je pensais à notre équipement obsolète comparé à celui de nos amis de l'Armée de l'Air. Personnellement, j'étais persuadé que c'était un véritable gâchis d'utiliser un tel matériel sophistiqué pour obtenir aucun résultat, il devait y avoir une certaine jalousie de ma part !

Je trouvais leurs présences d'autant plus absurdes que les éventuelles interceptions n'étaient jamais transmises à la 2^{ème} DIM ou à la ZEC, mais directement à l'état-major de l'armée de l'Air à Alger.

Et puis, quelques jours après les accords d'Évian, je me rends auprès des aviateurs pour déjeuner.

À ma grande surprise, la station était sur le point d'être démontée, les camions étant alignés devant quelques soldats de l'ALN, dorénavant chez eux, qui regardaient la scène avec un air goguenard.

Nous prenons le repas tous ensemble sous une tente servant de popote et, à la fin du repas, le chef de station, un adjudant-chef, m'interpella :

– *Tu te demandais les raisons de notre présence ici et tu étais persuadé que nous étions là pour rien, mais détrompe-toi !*

– ?

– *À ton avis, il y a quoi en face de notre station ?*

De la caillasse et quelques herbes avec de temps en temps des fells qui passent !

– *Et plus loin ?*

– *Rien d'autre !*

– *Erreur, il y a une ville qui s'appelle Gafsa !*

– *Oui ?*

– *Cette ville possède le seul terrain d'aviation tunisien de la région susceptible d'accueillir des MIG 17 qui pourraient faire escale pour se ravitailler en carburant avant d'aller bombarder*

nos troupes stationnées dans le Constantinois et revenir éventuellement se poser.

– Par vos écoutes (à Hydra), nous avons appris que des pilotes de l'ALN s'entraînaient à bord de MIG 17 et qu'un jour ou l'autre, ils passeraient du stade de l'entraînement à celui de la phase active.

– Or, Bizerte étant sous contrôle français, Gafsa est le seul terrain disponible pour accueillir ces MIG 17 vu l'autonomie des ces appareils. C'est la raison pour laquelle nous écoutions en permanence les fréquences sol/air et air/air utilisées, celles-ci étant comprises entre 118 et 136 mhz. D'autre part, s'il y a une escadre d'avions à réaction stationnée en permanence sur le sol algérien, c'était certes, pour assurer la police du ciel mais surtout pour intervenir si les MIG 17 opéraient au dessus du territoire algérien.

Effectivement, Gafsa était située à 50 kilomètres environ des deux stations d'écoutes de l'armée de l'Air. Je l'ai remercié, n'ayant jamais pensé à cette éventualité.

Pour la petite histoire, en 1963, je me suis rendu au terrain d'aviation de Bône où devait avoir lieu une parade de MIG 17 en provenance de la Tunisie via Gafsa justement.

Poussé par le démon de la curiosité, alors que beaucoup d'officiers et de sous-officiers de la 2^{ème} DIM étaient présents sur ordre, je me joins à eux pour attendre et féliciter éventuellement les brillants aviateurs de l'ALN devant survoler le terrain en rase-mottes avant de se poser, dicit le speaker. Effectivement, après avoir entendu *La marche lorraine* et d'autres airs militaires bien de chez nous (un comble), trois MIG 17 apparaissent au sud est du terrain en provenance de Gafsa. L'un de ces appareils avait manifestement des problèmes de pilotage. En parfaits gentlemen, aucun murmure ou sourires sur nos lèvres...

Les militaires de l'ALN et les nombreux responsables du FLN observaient le silence radio tandis que le speaker commentait cette cérémonie en français pour que nous soyons bien certains de comprendre ou alors parce qu'il n'y avait pas les termes équivalents en langue arabe. L'avion en difficultés, arrive en rase-mottes, s'écarte des deux autres appareils, pour se diriger droit sur les spectateurs après avoir frôlé la tour de contrôle vide de tout technicien (les Français étaient partis en France depuis longtemps). Regards furtifs, sourires au coin des lèvres, nous regagnons nos véhicules ! Imaginez nos visages ! Par la suite, nous avons appris que l'appareil se serait écrasé. Etonnant.

Lenteur des transmissions

La station d'écoutes des réseaux de l'ANP et du FLN à modulation d'amplitude (MA) était donc implantée à Bône dans les quartiers du 52^{ème} BT situés sur une petite colline dominant le port de la ville.

L'état major de la 2^{ème} DIM était quant à lui, stationné sur le flanc de cette colline, les cinq Bureaux de l'état-major disposaient de deux ou trois baraques du type Fillod.

Quant au général commandant la 2^{ème} DIM, il avait jeté son dévolu sur une magnifique villa située en bord de mer, près de son état-major, dont les propriétaires avaient quitté l'Algérie.

Le hasard faisant bien les choses, j'ai retrouvé le fils de ces propriétaires qui était médecin dans un village près de Vichy.

Au centre ville, près du mess de garnison, se trouvait la caserne d'Orléans qui abritait l'écoute des réseaux téléphoniques de Bône et sa région. Les personnels n'appartenaient pas à la 708^{ème} CT.

Une communication intéressante interceptée sur le barrage était donc transmis à Bône par câble hertzien CF2 (deux voies plus une de service) ou en graphie par l'intermédiaire d'un ANGRC 9 si le CH était en panne.

Ce message est réexaminé par l'analyste du détachement puis acheminé vers la 708^{ème} CT à Hydra par télétype SAGEM avec un chiffreur en ligne TAREC du même fabricant.

À Hydra, les messages étaient de nouveau analysés puis transmis au 2^{ème} Bureau de l'état-major du commandement en chef qui les examinait encore une fois et enfin, ceux qui étaient jugés exploitables étaient communiqués à la ZEC de Constantine qui les transmettait au 2^{ème} Bureau de la 2^{ème} DIM située à 200 mètres de mon bureau à vol d'oiseau et à peine en 5 minutes avec un véhicule !

Dans le meilleur des cas, il fallait compter J + 2 et le plus souvent J + 3 ou 4 pour que la 2^{ème} DIM reçoive les messages à compter de l'instant où ceux-ci avaient été interceptés sur le barrage ou à Bône.

Le général commandant la 2^{ème} DIM et moi-même, très modestement, avons agi pour tenter de réduire les délais qui annihilaient toutes interventions immédiates.

Une nuit, je suis réveillé par un opérateur qui me donne à lire un message qui venait d'être intercepté et dont l'auteur demandait au destinataire de faire exécuter une famille de Pieds-Noirs demeurant à Souk-Ahras.

Si le message suivait le canal habituel et avant que les autorités de Souk-Ahras interviennent, cette famille avait mille fois le temps d'être massacrée.

Pour éviter éventuellement ce drame, il suffisait donc que je me rende le matin auprès du colonel, chef du 2^{ème} Bureau de la 2^{ème} DIM, que j'appellerai le colonel X, pour lui montrer le message sachant qu'il réagirait immédiatement.

J'avais suggéré durant la nuit à l'officier de permanence à la 708^{ème} CT d'Hydra de m'autoriser à agir de la sorte.

N'étant pas habilité à me répondre, ma suggestion fut rejetée vers 7 heures du matin après avoir suivie les méandres de la hiérarchie.

Je me présente au 2^{ème} Bureau dont le responsable était le colonel X de l'Infanterie de Marine, que je connaissais très bien et que j'appréciais à sa juste valeur dans son désir majeur de casser du fell comme il avait agi au Tonkin face aux Viets dans les mêmes secteurs où nous nous trouvions

respectivement durant nos deux séjours.

Il lit le message et prend son téléphone pour prévenir son collègue de Souk-Ahras.

J'ai appris par la suite que la famille avait été évacuée et que des camions avaient été envoyés à leur domicile pour effectuer le transport de leur mobilier à Bône en vue du déménagement final sur la France : Le cercueil ou la valise....

En l'an 2000, j'habite Chalon-sur-Saône et je croise dans l'ascenseur une personne d'un certain âge qui m'adresse la parole avec l'accent très particulier des habitants de la région de Bône.

Il me confirme qu'il est originaire de Souk-Ahras et qu'en 1962, il a dû quitter cette ville.

Nous évoquions cette région à chaque rencontre et je lui parle de l'incident qui a provoqué le départ de cette famille menacé d'assassinat.

Il s'en souvenait parfaitement me précisant qu'il était armurier, ce qui pourrait expliquer pas mal de choses.

Les messages de ce genre étaient de plus en plus fréquents, les tueurs étaient appâtés par la prime versée, je me souviens qu'en 1961, l'assassinat d'un adjudant-chef était rétribué par une somme de 1 000 francs à son glorieux auteur, la mort d'un colonel devait se monnayer aux environs de 4 000 ou 5 000 francs.

L'adjudant Boutet du 52^{ème} BT a été assassiné le 25 avril 1962 à 14 heures sur le palier de son appartement à Bône en présence de son épouse, elle-même grièvement blessée, devant leur enfant âgé de quatre ans alors qu'ils étaient rapatriables le lendemain sur la France. La guerre avait cessé le 19 mars 1962. Une promotion de l'école des Transmissions de Montargis porte son nom.

Un matin, le colonel X me rend visite et nous prenons un Nescafé, nous discutons et durant la conversation il me réitère l'absurdité de la gestion des écoutes inexploitées très souvent à cause de la lenteur de l'acheminement

– *À ce propos, me dit-il, que penserais-tu si je prenais connaissance, non officiellement, de la teneur des messages qui nécessitent une réaction immédiate de ma part ?*

Je ne me souviens plus exactement de la suite de notre entretien sinon qu'il voulait convaincre un convaincu mais que je ne pouvais pas accéder à sa demande sauf pour un cas bien précis. Et encore...

Je lui suggère que la seule façon d'obtenir satisfaction est que le général commandant la 2^{ème} DIM en fasse la demande. Aussitôt dit, aussitôt fait avec une réponse affirmative d'Alger qui donnait enfin son accord.

Dès qu'un message nécessitant une réplique immédiate se présentait, j'alertais le colonel qui se déplaçait jusqu'à mon bureau où nous nous enfermions le temps qu'il prenne connaissance du texte. Ses venues et ses interventions immédiates ont permis de sauver des vies humaines en évitant des assassinats ou des embuscades.

Amélioration des locaux

En Indochine, rares étaient les responsables qui croyaient aux renseignements fournis par les écoutes et la gonio, de nombreux camarades ont été tués, blessés ou prisonniers suite à cette ignorance (exemple Hung-Yen en 1954). Par contre, en Algérie, la tendance s'inversa.

Lors d'une de ces visites, il me demanda de voir nos installations, n'en ayant jamais eu l'occasion. Il fut étonné par la vétusté des bâtiments non entretenus par le 52^{ème} BT ni par la 708^{ème} CT, chacune de ces deux unités se renvoyant la balle pour des questions financières habituelles que tout militaire a connu depuis 1946 et sous tous les cieux. Outre des murs totalement décrépis, les parquets centenaires servaient de dortoir à des colonies de puces, de punaises qui se collaient par dizaines sur les armatures métalliques des lits et même dans les literies.

Le colonel X dont le nom m'échappe malheureusement et que je souhaiterais bien retrouver un jour s'il est toujours de ce monde, me dit qu'il se charge de régler le problème rapidement. Ayant une totale confiance en ses paroles par expérience, je n'attends pas longtemps pour entendre au téléphone la voix d'un adjudant-chef du génie qui me demande un entretien pour estimer le coût des travaux pour la remise en état des locaux. Le lendemain ou le surlendemain, ce sous-officier que je connaissais pour l'avoir rencontré au mess de garnison de Bône arrive en compagnie d'un autre gradé. Ils prennent des mesures et des notes. Ils suggèrent que des entreprises privées soient contactées pour effectuer les différents travaux ce à quoi je me refuse, l'accès des locaux leur étant interdits.

Pendant un mois environ, pas de nouvelles, et puis un jour, l'adjudant-chef du Génie m'informe qu'un détachement de trois ou quatre hommes rejoindrait le 52^{ème} BT pendant la durée de la rénovation des locaux de mon détachement.

Je l'arrête aussitôt en lui disant que je n'avais pas le moindre centime pour régler la facture !

– *Pas de problèmes, me répondit-il, c'est le B 2 qui régale !*

Il est vrai, qu'outre les crédits officiels, les bureaux des zones opérationnelles pouvaient compter en totalité ou partiellement sur les énormes sommes d'argent récupérées dans les caches ou sur les passeurs de l'ALN et du FLN. La 2^{ème} DIM était aux premières loges pour intercepter les transferts d'argent depuis la Tunisie ou de France. Les bonnes consciences françaises et les porteurs (euses) de valises de la métropole qui donnaient leurs oboles ne se doutaient pas que celles-ci risquaient de tomber partiellement dans notre escarcelle.

La durée des travaux dura trois semaines environ, les murs extérieurs et intérieurs furent repeints, tout ce qui était défectueux fut remplacé, bureaux, chaises, tabourets, armoires, individuelles, les literies furent également changées par l'Intendance ou achetés par le 2^{ème} bureau qui régla également la désinfection des locaux. Je n'avais plus qu'à remercier le colonel, chef du 2^{ème} bureau de la 2^{ème} DIM, qui pouvait suivre à chacune de ses visites l'avancement des travaux.

Par la suite, il suffisait que je m'adresse à la droguerie ou tout autre magasin agréé par la 2^{ème} DIM pour me procurer tous les produits indispensables à une vie beaucoup plus saine à Bône et surtout dans les stations du barrage qui profitaient de cette aubaine ainsi que les autres personnels du poste.

Tout le monde était heureux sauf le chef de bataillon A. du 52^{ème} BT qui passait plusieurs fois par jour devant notre bâtiment. À plusieurs reprises, il me demanda qui payait ! Je lui répondais que je l'ignorais ayant adressé une demande de travaux voici déjà un certain temps !

Le Réseau des ambassades

À Bône donc, des opérateurs d'écoutes chevronnés écoutaient les réseaux des unités de l'ALN implantés le long de la frontière algéro-Tunisienne. Pour ce faire, ils utilisaient des récepteurs d'origine US : Hammerlund SP 600 qui avaient été mis en œuvre dans les centres d'écoutes implantés en Indochine et qui terminèrent leurs carrières à la 718^{ème} CT à Rastatt (FFA) et dans les autres centres d'écoutes approximativement en 1970.

À cette époque, il y avait de meilleurs récepteurs sur les marchés internationaux mais les prix n'étaient pas compatibles avec les crédits alloués à la 708^{ème} CT. Seul, le détachement d'écoutes de la 718^{ème} CT implanté caserne Napoléon, à Berlin, était équipé de ces matériels. Il est vrai que c'était la RFA qui réglait l'addition au titre des dommages de guerre. Outre le réseau des bataillons de l'ALN, des willayas, un réseau très intéressant intercepté et baptisé *Réseau des ambassades*. Cet important réseau était desservi par des opérateurs un plus confirmés que ceux utilisés en Tunisie ou dans les willayas. Je ne suis pas certain, même pas du tout, qu'ils étaient tous originaires de l'Algérie. Chaque station était équipée d'un SCR 399, d'origine US, d'une puissance 400 watts qui lui permettait d'être entendue dans le monde entier si besoin, nous en étions certains car les demandes de pièces de rechange étaient transmises par radio à la station directrice implantée au Caire. En outre, un opérateur d'écoutes chevronné était capable de reconnaître n'importe quel type d'émetteur d'origine US uniquement à sa tonalité.

L'arme des Transmissions disposait de ce type de station sous l'appellation de SC 399 installé sur GMC qui lui a permis d'effectuer des liaisons permanentes telles qu'Hanoï/Paris, Les Kerguelen/Paris, etc. Ces stations étaient encore stockées en MOB en 1978.

Le *Réseau des ambassades* desservait les pays amis tels que : Ghana, Guinée, Rabat, Tunisie, Libye, Mali, Égypte et un ou deux pays autres du Moyen-Orient. À la fin de la guerre, des négociations étaient en cours pour l'implantation en Chine d'une station identique.

Ce réseau nous apprenait mille choses intéressantes telles l'achat de camions italiens OM, de 100 jeeps FIAT *Campagnola* de couleur blanche en 1962 payées par chèque n°... émis par une banque située à Tripoli, les demandes de pièces détachées pour les véhicules et autres matériels, des munitions, de l'argent, des médicaments, etc. Les principaux ports utilisés par l'ALN pour le transport des armes et divers matériels vers la Tunisie ou le Maroc étaient connus, il s'agissait de Tripoli, Gènes, Trieste, Port-Saïd et d'autres dont je ne me souviens plus.

Il est curieux que ce réseau ne chiffrait pratiquement jamais ces messages, il est vrai qu'il y avait rarement d'urgence dans leurs acheminements, mais les renseignements obtenus étaient de première importance. Les brillants officiers de l'état-major de l'ALN ne se doutaient pas que des spécialistes reconstituaient ainsi les potentiels humains et matériels de leurs unités et qu'il aurait fallu très peu de temps pour éliminer cet adversaire implanté au Maroc et en Tunisie mais voilà, il y avait un précédent : Sakiet-Sidi-Youssef le 8 février 1958. J'ai entendu à plusieurs reprises des responsables affirmer qu'il aurait fallu 48 heures pour anéantir l'ALN terrée à la frontière, ce que je crois bien volontiers.

Les piles

Quant aux réseaux des willayas, ils se composaient d'un ensemble ANGRC 9 avec alimentation GN 58 et pile BA 48 qui leur faisait cruellement défaut, au point de récupérer celles abandonnées par les opérateurs français qui contenaient encore un peu de tensions. Malgré les ordres, certains opérateurs français continuaient à se délester des piles usagées, ce qui donna l'idée de piéger des BA 48 de telle sorte qu'elles explosent lors de leurs branchements sur le récepteur.

Cette opération, conduite par un officier du Génie, fut un succès qui causa des morts et des blessés, l'ANP donna l'ordre de ne plus ramasser les piles BA 48 abandonnées sur le terrain par l'armée française. Nous étions les mieux placés pour connaître les difficultés rencontrées par les hommes des willayas. Ceux-ci avaient le moral au plus bas en 1961 et 1962 faute de moyens humains, matériels et financiers et les défaites sur le terrain. Les willayas situées à l'ouest de la Tunisie avaient des difficultés pour joindre par radio Ghardimahou hors de portée des ANGRC 9, made in Germany, utilisant l'antenne fouet. Il aurait suffi de monter une antenne filaire pour que la liaison soit établie, encore fallait-il savoir le faire. De ce fait, la willaya 1, implantée au nord d'une ligne Tébessa /Constantine, et la willaya 2, située au sud de ces deux villes, relayaient les émissions. Les diverses demandes incessantes aux responsables de l'ALN implantés en Tunisie restaient pratiquement sans réponse, ce qui se traduisait par un fort mécontentement généralisé. Les willayas ne disposaient pas de stations à modulation de fréquence, sauf après le 19 mars 1962 lorsque l'ALN quitta la Tunisie pour rejoindre l'Algérie, mais le problème de l'approvisionnement des ANPRC 10 en piles se manifesta rapidement, d'autant plus que l'ALN ne disposait pas de l'ensemble QEVX5A qui permettait l'alimentation par la batterie d'un véhicule.

L'ANGRC 9 de Bône

À partir de 1960, nous circulions partout sans aucune escorte, que ce soit pour se rendre sur la ligne Morice ou pour nous rendre à Constantine.

L'emplacement des émetteurs était connu quotidiennement grâce aux relèvements gonios effectués par les stations fixes équipées de Telefunken PST 102 implantées sur tout le territoire algérien et même dans d'autres pays, quant aux gonios mobiles, ils provenaient de la firme britannique Marconi. Il aurait été très facile de s'emparer des stations desservant les willayas mais il était beaucoup plus rentable d'écouter et d'exploiter le trafic sachant que le remplacement de la station n'était qu'une question de temps.

L'ANGRC 9 installé à Bône avait été saisi au cours d'une opération effectuée à la fin du mois de mars 1959 et qui avait pour but de capturer le commandant de la willaya 3. Cette willaya implantée en Kabylie dont Sétif était la ville principale, était commandée par Amirouche, auteur de purges sanglantes même dans ses propres rangs. Les écoutes nous avaient appris que ce haut responsable devait se rendre à Tunis via le barrage de la ligne Morice. À la date prévue, en mars 1959, une embuscade lui fut tendue ainsi qu'à son escorte près de Bou-Saâda, après de très violents combats, il fut tué ainsi qu'une trentaine de ses hommes. L'ANGRC 9 qui assurait la liaison avec Ghardimahou fut saisi intact et pour une raison que j'ignore, celui-ci fut attribué à la station de Bône. Le service des transmissions de l'ALN avait ôté la plaque du constructeur Telefunken pour la remplacer par une autre en aluminium, rivetée, sur laquelle ils avaient inscrit au pochoir : ALN Service des Transmissions et un numéro de série à plusieurs chiffres.

Les C-47 de Boufarik

Deux Dassault *Flamant* de Boufarik effectuaient les missions de localisation par la méthode dite du *homing*.

Lorsque il y avait un regain d'activités des réseaux à MF de l'ANP en Tunisie, je demandais la venue d'un avion bien connu, le C-47 basé également à Boufarik. Je n'ai jamais eu de refus à ces demandes accordées très rapidement, le délai était inférieur à 12 heures.

L'armée de l'Air disposait de deux C-47 équipés en station d'écoutes MF, un troisième était en cours d'élaboration au moment des accords d'Évian. Deux antennes, en forme de croix, étaient fixées sur le bord d'attaque de chaque aile. Chaque appareil contenait quatre tables d'écoutes avec deux récepteurs Rhode & Scharz, les meilleur récepteurs de l'époque, reliés à un magnétophone UHER de dernière génération. Chaque récepteur était desservi par un opérateur de l'armée de l'Air, ceux-ci étaient placés sous la responsabilité d'un adjudant-chef.

Le C-47 se posait à Bône vers 7 heures et j'embarquais pour effectuer la mission, j'étais le responsable des réseaux qui devaient être enregistrés ou pas, en fonction des fréquences que je connaissais. Le but était d'intercepter des émissions ponctuelles provenant de l'ALN stationnée davantage à l'intérieur du territoire Tunisien. Ce regain d'activités précédait généralement une tentative de franchissement du barrage par un bataillon ou une compagnie de l'ALN.

Dès que nous décollions, le plus souvent face à la mer toute proche, le pilote effectuait un virage de 90 degrés pour prendre la direction de la frontière tunisienne que nous atteignons après 20 minutes de vol environ. Les opérateurs se mettaient immédiatement après le décollage sur les fréquences des ANPRC 10 écoutées avec difficultés par nos opérateurs sur le barrage, alors qu'à près de 100 kilomètres de distance, nous les entendions parfaitement dès que l'altitude de 2 000 mètres était atteinte. Cette altitude était celle de croisière durant toute la mission qui débutait par le survol de la frontière à partir de La Calle, soit à peine une demi-heure de vol, jusqu'à la hauteur de la ville Tunisienne de Tozeur située à 350 kilomètres environ tout en évitant le Bec de Canard (territoire Tunisien face à Souk-Ahras ressemblant à un bec de canard s'enfonçant dans le territoire algérien d'où l'appellation). L'altitude de 2 000 mètres permettait d'éviter le tir éventuel d'armes aux mains de l'ANP stationnée le long de la frontière. Nous n'avons jamais vu le moindre avion tunisien susceptible d'être envoyé pour une mission d'identification bien qu'en théorie des SAAB 91 *Safir* soient opérationnels au sein de l'aviation militaire Tunisienne. Au milieu de la journée, plusieurs opérateurs de l'ALN signalaient le va et vient d'un avion sans plus s'attarder sur les précisions.

Des techniciens cherchant du pétrole dans le sous-sol s'exprimaient souvent en français et, involontairement, ils nous renseignaient en informant leurs correspondants d'un passage de troupes de l'ALN ou de soldats tunisiens.

Vers 12 heures, nous nous posions à Tébessa pour nous rendre à la popote et déjeuner en compagnie de pilotes de *Skyraider*, véritables camions à bombes basés à Bône et Tébessa, et d'autres appareils garés sur le tarmac. Le retour sur Bône s'effectuait à la tombée de la nuit, après s'être ravitaillé en carburant à Tébessa. Le C-47 se posait pour me permettre de regagner mon détachement avec des bobines à exploiter immédiatement, il poursuivait son vol sur Boufarik ou restait la nuit à Bône si les réseaux continuaient leurs activités.

Il y eut des scènes cocasses telles que celle qui se déroula à Tébessa au cours d'un déjeuner à la popote de l'armée de l'Air. Nous étions tous à table et je voyais le pilote, un capitaine, regarder



▲ ▼ C-47 du GLA 45 équipé d'antennes de homing



sans interruption des équipages de *Skyraider* déjeunant à une table voisine. À un moment, le capitaine se lève et se dirige vers la table voisine, engage la conversation avec l'un des pilotes et ils s'étreignent chaleureusement. Notre pilote prend place à leur table, nous fait signe de continuer sans lui. Quelques minutes plus tard, des bouteilles de champagne font leur apparition et nos pilotes s'abreuvent de ce nectar sans omettre de nous en faire parvenir deux ou trois bouteilles. L'heure avançait beaucoup et personne n'osait dire au chef de bord que la mission devait reprendre... ce qu'il fit, mais ce n'est pas lui qui était au manche, mais le copilote ! Le fin mot de l'histoire : notre pilote avait reconnu l'un des ses camarades qui était avec lui dans les Forces Françaises Libres à Londres. Quelques jours plus tard, Hydra me demande un compte rendu sur cette mission qui comportait des lacunes, et pour cause ! J'avoue que j'ai eu des troubles de mémoire en rédigeant le document mais il y a prescription aujourd'hui !

Au cours d'une mission, alors que nous étions à la hauteur de Gafsa, soit à 300 kilomètres de Bône, le moteur droit du C-47 donne des signes de faiblesse, une légère fumée s'en échappe. Je ne suis pas du tout rassuré, mais alors pas du tout, et le pilote décide de rejoindre Bône tant bien que mal. Le terrain de Gafsa en Tunisie se trouvait à 10 minutes de vol environ mais atterrir aurait été déjà un problème mais un avion spécialement équipé pour des écoutes aurait provoqué des incidents diplomatiques, ce qui nous aurait permis de connaître les prisons de Bourguiba, sans aucun doute. Nous ne pouvions pas nous poser avec un seul moteur à Tébessa ou à Souk-Ahras à quelques minutes de vol, je crois me souvenir que les pistes étant trop courtes pour atterrir avec un seul moteur. Nous avons continué sur Bône avec une fumée de plus en plus noire et épaisse. Nous étions à une altitude de 2 000 mètres environ au début de l'incident et lorsque le terrain de Bône fut en vue, nous survolions la mer pour prendre la piste à une hauteur si basse que j'étais persuadé que nous n'aurions pas le temps de nous poser mais bel et bien amerrir. Finalement, la mission se termina au bar où le champagne nous attendait.

J'avais la chance extraordinaire d'obtenir sans aucune difficulté un moyen aérien pour effectuer mes liaisons vers les stations du barrage.

Début janvier 1962, il y eut une recrudescence tout à fait inhabituelle, un semblant d'organisation apparaissait dans les réseaux MF de plus en plus nombreux. Le manque de piles BA 279 semblait n'être plus qu'un mauvais souvenir. Je demandais un C-47 qui arriva le lendemain pour effectuer l'habituel trajet le long de la frontière Tunisienne et bien m'en avait pris car des nouveaux réseaux inaudibles par nos stations d'écoutes au sol étaient parfaitement interceptés. Les quatre tables d'écoutes installées à bord étaient insuffisantes pour enregistrer les réseaux écoutés, il allait se passer un événement inhabituel dans les prochains jours. Par radio, le second C-47 est demandé à Boufarik pour le lendemain matin afin de doubler les capacités d'écoutes.

Au 2^{ème} bureau de la 2^{ème} DIM, la menace est prise très au sérieux d'autant plus qu'il était impossible de localiser les ANPRC 10 émettant depuis la Tunisie situés à une cinquantaine de kilomètres de la frontière, même si certains réseaux étaient perçus par la station du M'Sid, mais le signal était trop faible pour être enregistré.

Cette recrudescence de trafic qui se ressentait également dans les réseaux de l'ANP et des wilayas fut le prélude à une tentative de franchir le barrage électrifié par deux bataillons de l'ALN qui étaient attendus aux points de passage prévus et à l'heure dite.

La bataille dura trois ou quatre jours et les pertes de l'ALN furent considérables car tous les points de passage avaient été enregistrés et il suffisait de les attendre l'arme aux pieds, enfin presque.

Je suivais l'opération depuis le PC d'une unité de Légion Étrangère qui avait perçu des antennes de SCR 300 en forme de losange pour transformer le récepteur en goniomètre ! Personne n'avait

jamais entendu parler de cet accessoire et encore moins de la manière de s'en servir.

Je fus proposé pour la Valeur Militaire à l'ordre de la Division mais sans succès car le 19 mars, le cessez le feu était signé et toutes les propositions furent annulées. J'ai dû me contenter d'une lettre de félicitations.

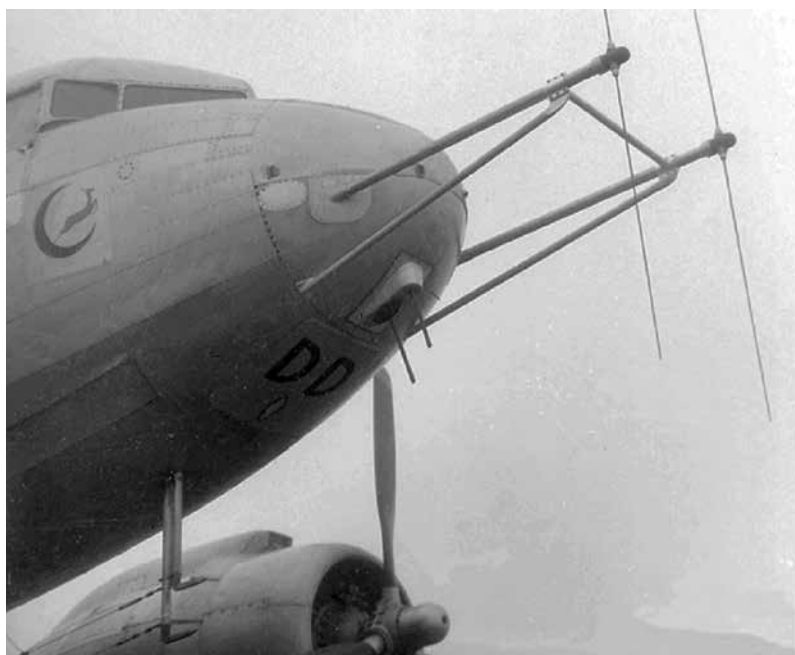
Je récupérais un SCR 300 modifié et je demandais à un légionnaire d'émettre tandis que j'essayais de le localiser en cherchant à obtenir un minimum de réception en faisant pivoter l'appareil. Le principe consiste à faire tourner l'appareil jusqu'à ce que l'on obtienne un minimum de puissance du son en provenance de l'émetteur et l'on trace une ligne imaginaire depuis le centre du losange. L'émetteur est censé être situé dans cet axe avec un déphasage de 180° , le lever de doute n'existant pas sur cette installation tout à fait primaire. J'ai obtenu une vague direction alors que l'émetteur était situé à 300 ou 400 mètres de moi-même. Personne ne sut me dire l'origine de ces SCR 300 obsolètes et qui fut à l'origine de cette initiative. Je pense que cet appareil devait servir à localiser grossièrement un émetteur situé dans une agglomération...

À Bizerte, en Tunisie, un centre d'écoutes était implanté dans un bâtiment de la Marine Nationale. Une trentaine d'opérateurs, sous le commandement du capitaine Tonneau, écoutaient donc des réseaux de l'ALN et du FLN ainsi que l'armée Tunisienne stationnée à l'intérieur du pays et des émissions en provenance de pays étrangers. Les bavardages des opérateurs ou les messages qui semblaient anodins pour leurs auteurs fournissaient une mine de renseignements.

Pour une raison que je n'ai jamais comprise, il n'y avait aucune liaison radio entre Bône et Bizerte ou même Hydra, il fallait donc que je m'y rende mensuellement par avion. En général, j'embarquais à bord d'un SO 95 de la Marine Nationale qui se posait à Bizerte après une heure de vol environ, tout en évitant le territoire Tunisien.



▲ ▼ C-47 du GLA 45 équipé d'antennes de homing



Agitation sur la frontière

Fin février 1962, accroissement considérable du trafic aussi bien en MF qu'en MA, de nouveaux réseaux apparaissent et les stations d'écoutes sont débordées. La réunion prochaine des belligérants à Évian en était certainement la cause.

Les tentatives du franchissement de la ligne Morice en janvier devait être une répétition dont le prix fut très élevé. Les deux C-47 se posent à Bône dès le lendemain et nous nous dirigeons vers la Tunisie où effectivement l'intensité du trafic ne fait aucun doute. L'ALN a subi une nouvelle fois des pertes considérables pour avoir tenté de franchir le barrage électrifié.

À la mi-mars 1962, un très important accroissement du trafic radio est constaté par nos stations qui ne sont pas assez nombreuses pour intercepter tous les réseaux actifs en Tunisie depuis Tabarka jusqu'à Kasserine, soit un front de 250 kilomètres environ. De même, le trafic en MA des deux réseaux de l'ALN échantent un trafic beaucoup plus conséquent. La proximité de la date de la conférence d'Évian en était certainement la cause. Les deux C-47 arrivent aussitôt et nous disposons alors de huit tables d'écoutes. Devant cet afflux de renseignements, je suis convoqué par le chef du 2^{ème} bureau de la ZEC à Constantine. Le 4 ou 5 mars 1962, je me présente au terrain d'aviation de Bône où un Piper m'attend pour me conduire au Kroub, petit village situé à une vingtaine de kilomètres de Constantine et disposant d'un aérodrome, celui de l'aéro-club de cette ville. Le hasard faisant parfois bien les choses, j'allais revoir ce village où je fus en garnison de 1950 à 1951 affecté alors à la section des Transmissions du 15^{ème} RTS, régiment basé à Constantine.

Un très jeune brigadier-chef de l'ALAT s'approche de moi et me demande de le suivre jusqu'au Piper stationné à quelques mètres. Nous embarquons et je suis très inquiet quand le brigadier-chef démarre l'appareil et que nous roulons vers la piste. Je suis très étonné, et devant mon embarras très visible, le pilote me rassure en me confiant que je ne suis pas le premier à avoir des doutes sur ses capacités, ce que je lui confirme. J'apprends qu'il est un appelé du contingent et qu'ayant obtenu le brevet de pilote d'aéro-club du 2^{ème} degré, il avait effectué un stage dans l'ALAT pour être apte à piloter le Piper.

Les 150 kilomètres furent parcourus sans problème et une jeep me conduisit à l'état-major de la ZEC où un colonel me reçut dans son bureau pour me demander des explications sur ces avalanches de renseignements. Je lui résume la situation en lui précisant bien qu'une telle profusion de renseignements était tout à fait inhabituelle mais que j'ignorais totalement les intentions de l'ALN et du FLN implantées en Tunisie même si cela paraissait évident. La discussion se prolonge et le colonel me demande si je suis pleinement conscient de mes dires qui obligeront le commandement à envoyer d'urgence des renforts sur la ligne Morice. Je me permets respectueusement de lui rappeler que je ne suis qu'adjudant-chef et que je lui rapporte fidèlement le résumé des derniers enregistrements effectués, d'autre part, je ne pensais pas que l'ALN ait eu l'idée et les moyens de créer des réseaux *fantômes* pour nous duper. Je quitte Constantine vers 1600 heures pour rejoindre Le Kroub après avoir été invité à déjeuner au mess par le colonel commandant le 2^{ème} bureau de la ZEC.

L'activité est toujours aussi soutenue et durant la nuit, le sergent-chef Seigneurin en poste au M'Sid (1 410 mètres d'altitude) me signale qu'un réseau d'une unité de l'ALN, donc équipée d'ANGRC 9, émet en phonie et en français, ce qui ne s'était jamais produit. La position géographique de cette station permettait l'interception de ces émissions en phonie en provenance d'émetteurs ANGRC 9 tandis qu'à Bône, nous n'entendions rien, la puissance de 20 watts de

l'émetteur était insuffisante. Aux alentours du 15 mars 1962, alors que nous survolions la frontière Tunisienne, nous avions une table d'écoutes branchée sur le réseau de commandement de l'ALN. C'était l'affolement général, le sauve qui peut, la totale déroute pourtant transformée en victoire par l'ALN et le FLN ! L'ALN qui avait déployé toutes ses troupes ne s'attendait pas à une telle déroute. Le responsable de cette opération donnait tant bien que mal, (plutôt mal) des ordres à ses troupes pour qu'elles regagnent la Tunisie sans être étrillées. En fin d'après-midi, ce responsable communique avec l'une de ses unités, le dialogue suivant s'engage en ces termes :

- *Comment rejoindre la Tunisie ?*
- *Quelle carte as-tu ?*
- *La carte au 50 000^{ème} d'état-major.*
- *J'ai la même que toi.* (Nous aussi, à bord de l'avion !)
- *Que dois-je faire ?*
- *Tu vois le chemin le long de l'oued asséché...*

Après de très nombreuses explications :

- *Oui !*
- *Tu le prends, au bout de X kilomètres, tu verras des metchas et des maisons forestières abandonnées où vous y passerez la nuit, les Français ne le sauront pas !*

À bord du C-47, c'est l'excitation maximale alors que nous les survolions à haute altitude. Le radio du C-47 donne les coordonnées de ces bâtiments à Bône et à Tébessa qui envoient les *Skyraider* et les *Invader* qui s'en donnent à cœur joie sur ces cibles, comme à l'entraînement. Je revois encore ces appareils arriver sur les objectifs en file indienne, larguer leurs bombes et effectuer un 180° à la limite de la frontière Tunisienne et retourner s'approvisionner. L'ALN est stupéfaite d'être sous un tapis de bombes, se demandant encore aujourd'hui, comment nous les avions localisés en si peu de temps.

Le lendemain, ce fut l'hallali final contre l'ALN assaillie de toutes parts par la Légion, les Paras et autres unités du secteur, soit environ 35 000 hommes.

Météorologues !

Le 19 mars 1962 sonna la fin des écoutes à l'aide des C-47 sur la frontière algéro-tunisienne. Alors que les positions françaises faisant face à la frontière tunisienne étaient évacuées les unes après les autres suite aux accords d'Évian, nous avons réussi à laisser sur place nos stations d'écoutes. La 708^{ème} CT m'avait donné l'ordre en effet de plier les bagages, de renvoyer les personnels dans leurs unités respectives et de récupérer tous les matériels à Bône, en vue de leurs retours sur Hydra. Le colonel du 2^{ème} bureau ayant eu connaissance des premiers messages échangés dans l'euphorie de la victoire, demanda à la 708^{ème} CT de renoncer à cette décision et de continuer à les écouter ainsi que les réseaux en MA aussi bavards qu'inconscients. Seulement voilà, le colonel me dit qu'il fallait trouver un motif pour laisser sur place ces stations, sans éveiller l'attention des nouvelles autorités algériennes.

Je me revois parfaitement assis dans son bureau cherchant un prétexte. Saint Gabriel arriva à mon secours, comme il le fit souvent dans le passé, et je proposais que ces centres d'écoutes soient transformés en stations météorologiques. Il faudrait invoquer la présence des troupes françaises stationnées au Sahara et à Hassi-Messaoud, lieux très souvent desservis par l'armée de l'Air qui avait besoin impérativement de connaître la météo à leurs arrivées ou à leurs départs d'Algérie. Le colonel est emballé et se charge de convaincre la 708^{ème} CT à Hydra, quelques jours plus tard, je reçus l'ordre de continuer ma mission en tant que spécialiste météo. Le lendemain, nous embarquons avec le colonel X à bord une *Alouette II* et nous visitons toutes les stations en leur expliquant ce qu'on attendait d'elles.

Dire que cette décision fut bien accueillie serait un mensonge, les appelés pensaient quitter cette zone et ils ne se voyaient pas du tout isolés, mais alors pas du tout, au milieu d'éléments de l'ALN ou des soldats des wilayas 1 ou 2 plus ou moins disciplinés, plutôt moins que plus, d'ailleurs. Il est vrai qu'ils n'avaient pas entièrement tort ! Quelle serait la réaction des fells ? Plus d'unités amies pour les protéger dans un périmètre de plusieurs kilomètres.

Je ne me souviens plus si nous étions armés individuellement après le 19 mars 1962 ? Si c'était le cas, chaque station disposait d'un PA et de MAT 49. Seul, un ANGRC 9, à la merci d'une panne, les reliait avec Bône et nos stations voisines, la liaison par le câble hertzien CF 2 ayant été coupée par la 80^{ème} CT dissoute.

Il était primordial que nous écoutions les communications échangées entre les différents barons locaux de l'ALN et du FLN qui s'entredéchiraient pour la récupération des pouvoirs et la mise en place des copains, les échanges verbaux se traduisaient souvent par des insultes que je ne reproduirai pas. Ces échanges se déroulaient en français car quelques jours après le 19 mars 1962, les opérateurs, d'un commun accord, décidèrent d'utiliser pratiquement que la langue française sur les réseaux ANPRC 10, nous n'allions pas nous en plaindre. C'était vraiment un véritable plaisir de les enregistrer, s'ils m'avaient demandé des piles, je leur en aurais fournies gracieusement avec la plus grande joie !

Racket

L'ALN quitta donc ses repaires de Tunisie pour l'Algérie. Les « *combattants* » bien à l'abri en Tunisie montraient leurs arrogances, alors qu'ils étaient équipés de bric et de broc et qu'ils n'avaient jamais combattu, contrairement aux willayas.

La venue des bataillons de l'ALN en provenance de Tunisie était mal accueillie par les fells des willayas qui avaient vécu des périodes beaucoup plus difficiles que leurs camarades.

Les véhicules étaient rares et en très mauvais état : Jeeps US ou Delahaye ainsi que des camions de toutes origines mais surtout des GMC, la plus part du temps sans bâche et dont les roues du train arrière étaient déjumelées faute de pneumatiques. Certains de ces véhicules remorquaient une pièce d'artillerie généralement très ancienne.

Un bataillon qui stationnait en Tunisie occupa le quartier qui avait abrité le 25^{ème} BCA à La Calle, très charmant port de pêche fondé par les espagnols et totalement abandonné par la population française.

Il restait à ravitailler ces stations d'écoutes ! Lors du premier voyage sur La Calle, nous sommes stoppés par plusieurs barrages établis avec des carrioles placées en chicane. Trois ou quatre hommes armés étaient présents pour nous demander indûment le carnet de bord du véhicule et notre ordre de mission ! Nous nous soumettions sans discussion à cette exigence et il en fut ainsi pendant les deux jours nécessaires à notre mission.

Au second ravitaillement des stations, problème au premier barrage en arrivant à La Calle ! Un sergent de l'ALN me demande de lui donner des cigarettes si je veux continuer ma route. Je lui tends mon paquet de cigarettes dont il s'empare rapidement. Ils font le tour des véhicules en les regardant avec curiosité sans échanger un mot puis ils me font signe de continuer ma route. Il était évident que les exigences de ces nouveaux venus allaient empirer au fil des semaines, cela se produisit au déplacement suivant.

Au premier barrage, les véhicules sont examinés comme de coutume de très près sans aucun commentaire. Alors que j'allais démarrer, l'un des militaires me demande le jerrican d'essence placé à l'arrière de la jeep.

J'ai vite compris que la Peugeot 203 certainement volée à une famille pied noire après son départ pour la France qui stationnait à proximité du barrage avait le réservoir vide. Je m'efforce de garder mon calme pour expliquer que je veux bien lui donner l'essence mais pas le jerrican ! Rien à faire ! Il voulait le beurre et l'argent du beurre. Au bout d'un certain temps, l'un de mes hommes verse les 20 litres de carburant dans le réservoir de la 203 et nous repartons pour être rançonnés un peu plus loin.

Le lendemain soir, nous rentrons à Bône, délestés d'une importante quantité d'essence et de cigarettes, ce qui m'amena au bout de quelques semaines à renoncer d'utiliser les ravitaillements par voie routière au profit des hélicoptères de l'ALAT.

Pendant trois mois environ, nous avons été rançonnés régulièrement, ce qui coûta cher au 2^{ème} Bureau qui réglait les factures de tabac et de conserves variées, quant à l'essence, je continuais à la fournir sans problème particulier sinon que la 708^{ème} CT trouvait que les véhicules consommaient beaucoup plus que la normale et pour cause ! Cette situation ne pouvait plus durer et le 2^{ème} Bureau fit le nécessaire pour que l'acheminement des besoins en vivres et matériels soient effectué par des H-21 de l'ALAT.

Crash en *Banane*

En juillet 1962, alors que nous nous étions posés sur le chemin du retour à Tébessa pour faire le plein de carburant, nous décollons vers 17 heures avec les deux pilotes, mon adjoint et moi-même pour regagner Bône. Au bout de 20 minutes de vol environ, l'hélicoptère descend brutalement, je pense que les pilotes ont aperçu des cerfs ou des sangliers et qu'ils se placent favorablement pour que l'on puisse les abattre, les charger à bord et les ramener au mess pour améliorer la nourriture. J'ouvre la porte après avoir armé l'USM 1 et je cherche l'objectif ! J'entends :

– *On se crash, mettez vous en position !*

Mon adjoint et moi-même, nous nous asseyons face à face avec le dos courbé vers le bas, la tête entre les bras. J'entends le copilote dire :

– *Mets sur riche.*

Puis un choc, l'hélicoptère glisse sur la pente d'une colline et il stoppe sa chute après avoir heurté un arbre qui perce le réservoir provoquant une fuite de carburant. La panne était due à une rupture de l'arbre de transmission, ce qui était relativement fréquent. Nous nous extrayons sans trop de mal de l'appareil bien endommagé et nous nous demandons quel sera notre sort étant dans une zone entièrement contrôlée par les fellaghas. La radio est hors d'usage comme dans tous les bons films américains. Je veux mettre le feu à l'hélicoptère pour que les magnétophones défectueux et les bobines d'enregistrements soient détruits, ce que le pilote, un adjudant-chef, refuse d'exécuter. Je me saisis des bobines et j'allume un feu pour les détruire. Nous nous regardons ne sachant trop que faire, seul mon adjoint, se plaint de douleurs dorsales.

Au bout d'une heure environ, des villageois arrivent et discutent aimablement avec nous sans aucune agressivité. Une femme nous tend une gourde et nous nous désaltérons avec grand plaisir car il faisait très chaud au propre comme au figuré. Nous sommes prêts à passer la nuit ici quand arrive une jeep Fiat de l'ALN avec quatre hommes à bord, le téléphone arabe avait bien fonctionné. Nous sommes dévisagés longuement puis un lieutenant, je crois, nous demande ce que nous faisons ici ! Je lui réponds que nous transportons du ravitaillement et que nous regagnions Bône quand la panne survint. Il fait le tour de l'appareil et regarde à l'intérieur qui contenait des caisses vides de bière, des groupes PE 75 en panne et autres petits matériels. Aucune remarque sur la présence des magnétophones à bord de l'appareil.

Cet officier nous tend un paquet de cigarettes, nous nous servons puis il nous informe qu'une section de l'ALN est en route pour assurer notre protection devant l'hostilité de la population. Je lui réponds qu'il n'y a eu aucun mouvement hostile à notre égard. Il s'adresse aussitôt en arabe aux badauds qui se mettent subitement à nous insulter ! Cet officier de l'ALN nous prenait vraiment pour ce que nous n'étions pas.

Effectivement, une heure plus tard, une section de fellas arrive et nous encercle sans nous adresser la moindre parole. Le pilote de l'hélico demande si nous pouvions avoir de la nourriture contre paiement, aucune réponse !

Vers minuit, nous entendons un bruit d'hélicoptères et nous voyons apparaître trois H-21. Le pilote lance une fusée pour signaler notre position et l'atterrissage se fait sans problème. Un capitaine de l'ALAT nous serre la main, demande où sont les morts ! Devant notre réponse, il nous assure que nous avons eu une chance inouïe, ce dont nous étions parfaitement conscients. Il entre dans l'hélico, dirige sa lampe TL 122 à l'intérieur et aperçoit les caisses de bière vides, un peu plus, c'était une véritable *mise en bière* ! dit-il.

Marins de fortune

Au bout d'un certain temps, peut être quatre ou cinq mois, il fallut se rendre à l'évidence et resserrer le dispositif d'écoutes autour de Bône. L'évacuation s'effectua par route et par voie aérienne sans trop de problèmes sur des garnisons faisant partie de la grande couronne de Bône soit à Duvivier, Barral, Combes, Munier, des noms bien de chez nous.

Pour continuer à connaître les intentions de nos ex adversaires, le 2^{ème} Bureau demande à la Marine Nationale un patrouilleur permettant d'accueillir deux tables d'écoutes et huit opérateurs pour une durée d'une semaine. Le but était de longer les côtes algériennes depuis Philippeville jusqu'au large de Tunis. Je ne voyais pas l'utilité d'une telle manœuvre, les éléments de l'ALN ayant pratiquement tous quitté la Tunisie pour l'Algérie, en outre l'installation et l'exploitation des ANPRC 10 allaient nous poser des problèmes. Il est possible que le commandement ait voulu écouter l'armée Tunisienne ?

Le patrouilleur accosta comme prévu et le capitaine m'indiqua l'emplacement qui nous était réservé sur le pont et m'accorda un après-midi pour fixer les ANPRC 10 que nous avons sanglés autour des mâts tant bien que mal. Le départ était prévu le lendemain matin à l'aube et il fallut charger des caisses de piles à bord, tandis que les opérateurs partageaient les étroites chambrées de l'équipage et moi-même, celle d'un maître principal.

J'avais déjà le mal de mer sur les paquebots alors sur ce patrouilleur, je m'attendais au pire, ce qui fut mon cas et celui de tous les opérateurs ! Dès que nous avons quitté le port de Bône, il n'était plus question d'écouter qui ce soit ! Tous aux rambardes ! L'équipage s'en donnait à cœur joie et plaisantait à notre sujet, la distribution de Nautamine n'arrangea en rien la situation. J'étais allongé sur ma couchette, incapable de donner les moindres directives aux opérateurs dont certains tentaient quand même, par moment, d'écouter, assis à même le pont, sans obtenir le moindre résultat. Au bout de trois jours, j'ai demandé l'annulation de la mission, ce qui fut accepté pour notre plus grande joie.

Nous arrivons à Bizerte dans la nuit et le lendemain matin, nous nous dirigeons vers le centre d'écoutes où nous sommes accueillis par le capitaine Tonneau à qui je demande s'il ne serait pas possible de rejoindre Bône par la liaison aérienne quotidienne ! Il se renseigne mais l'avion est complet et nous rembarquons sur le patrouilleur sans rien avoir intercepté, ce qui fut le cas au retour également.

La fin des écoutes

À mon arrivée à Bône, j'apprends qu'il faut évacuer les emplacements où nous avions installés nos stations pour se positionner autour de la ville. L'intérêt de cette manœuvre m'échappe car nous n'avons jamais entendu la moindre émission d'un ANPRC 10 provenant du bataillon de l'ALN installé dans la ville de Bône qui disposait uniquement d'un ANGRC 9.

En avril ou mai 1963, les écoutes en MF furent définitivement arrêtées et les opérateurs qui n'avaient plus leurs unités d'origine suite à leurs dissolutions en France (camp de Sissone) furent affectés à la portion centrale de la 708^{ème} CT à Hydra. Le centre d'écoutes de Bône fut donc réduit à l'interception de trois réseaux en MA de l'ALN et du FLN jusqu'à mon départ définitif pour la France en juillet 1963.

La liaison télétype SAGEM couplé à un système de chiffrement TAREC nous reliant avec le PC de la 708^{ème} CT à Hydra avait été définitivement coupée à la fin de l'année 1962, l'Algérie ne disposant pas de techniciens capables de rétablir les lignes téléphoniques détruites en grande partie après le 19 mars 1962.

Gabegie

Les unités de la 2^{ème} DIM stationnaient à Bône les unes après les autres en attendant l'embarquement pour la métropole et être dissoutes dès leurs arrivées. Outre ces unités de toutes les Armes, il y eut le passage des véhicules du Matériel chargés de centaines de SCR 284 et de SCR 300 ainsi que d'innombrables autres matériels embarqués à bord de LST jetés par-dessus bord au large de Bône et d'autres ports.

La 2^{ème} DIM avait un effectif de 40 000 hommes sur la frontière en 1962 avec les matériels en conséquence. Un jour, je demande au responsable d'un convoi qui stationnait dans la cour ce qu'il transportait, il me répondit qu'il s'agissait en partie de valises de dépannages radio pratiquement intactes et dont le coût unitaire était très élevé. Je lui demande si je peux me servir, ce qu'il accepte sans la moindre hésitation. Lorsqu'il nous manquait le moindre outil tel qu'un tournevis ou une pince, il fallait faire un compte rendu en trois exemplaires et attendre un certain temps pour son remplacement avec une possible sanction pour négligence. J'avais à portée de mains, des centaines d'outils qui allaient être jetés à la mer !

Les camions SIMCA ou GMC faisaient un va et vient incessant à destination de tous les ports de la côte algérienne pour se débarrasser de leurs chargements, nous avons connu ce manège en 1954 et en 1955 en Indochine.

L'émetteur de l'OAS

La vie était s'écoulait normalement sauf quand certains officiers prenaient des initiatives malheureuses ! Tel que ce chef de bataillon, polytechnicien et ancien de Sup'Élec qui décida de localiser l'émetteur de l'OAS très présente à Bône sous l'autorité du lieutenant colonel Château-Jobert, un seigneur de la Légion, responsable désigné par le général Raoul Salan pour la zone constantinoise incluant donc la ville de Bône. La 708^{ème} CT dont je dépendais n'a jamais localisé les émissions de l'OAS qui étaient écoutées par un organisme civil. Ce chef de bataillon, décida d'emprunter une douzaine de récepteurs à transistors en vente au foyer. Ces appareils dont toute la presse a parlé avaient une gamme OC (ondes courtes) étalée, ce qui permettaient d'entendre très correctement les émissions en phonie sur la fréquence avoisinante les 6 mhz.

La ville de Bône étant située en bord de mer d'un côté et de l'autre par bordée par des collines, il convoqua des sous-officiers pour leur expliquer la manière de procéder. Pour résumer, lorsque l'on entend une émission, il suffit de faire pivoter lentement le récepteur jusqu'à ce que l'on obtienne l'intensité du son à son minimum, ce que j'ai expliqué précédemment. Ensuite, depuis l'emplacement de chaque récepteur qui effectue cette manœuvre au même moment, on trace une ligne sur une carte au 100 000^{ème} préalablement orientée avec un très grand soin. L'ennui est que cette méthode artisanale excluait le lever de doute. Je n'ai jamais connu la suite de cette expérience si ce n'est que l'émetteur de l'OAS fut trouvé, caché dans le service chirurgie de l'hôpital de Bône, l'antenne avait été installée sur le toit de l'établissement. Il s'agissait d'un ensemble ANGRC 9 et se de sa génératrice GN 58. Était-ce le fruit du hasard, d'une dénonciation, de relevés gonios, ou de cette manœuvre, j'en doute fort, je ne l'ai jamais su.

De même, s'agissait-il de l'émetteur en station près d'Herbillon ? On ne le saura jamais.

Condamné à mort par l'OAS

Toujours est-il que mon secrétaire, caporal-chef, originaire de Bône qui fut un collaborateur précieux et au courant de toutes nos activités, fut démobilisé en 1963. Marié, il avait la permission de rejoindre son domicile en fin de journée. Au moment de quitter définitivement les lieux après un pot d'adieu il me confia :

– *Vous savez que je vous ai sauvé la vie !*

– *Non, pour quelle raison ?*

– *En 1962, lorsque l'émetteur de l'OAS fut localisé, il fut décidé au cours d'une réunion que le responsable de cette intervention serait condamné à mort. Le seul, capable de disposer du matériel adéquat était l'adjudant-chef Gantheret de la 708^{ème} CT à Bône.*

– ?

– *Il faut que je vous avoue que j'étais membre actif de l'OAS et que j'assistais pratiquement à toutes leurs réunions ayant lieu en fin de journée ou dans la nuit et donc j'étais bien placé pour leur dire que vous n'y étiez pour rien.*

– ?

– *En voici la preuve, et de me montrer un compte-rendu de délibération où je figurais en dixième position sur la liste des anti-OAS condamnés à mort ! Devant mon nom, il y avait celui du directeur local et dépositaire d'un important constructeur de véhicules d'origine française.*

– *Vous avez donc côtoyé les colonels Château-Jobert et le colonel X ?*

Pas de réponse.

Je ne me souviens plus de ma réaction et je n'ai jamais revu mon secrétaire à qui je dois une fière chandelle ! Je ne me suis jamais aperçu de son appartenance à l'OAS, se gardant bien d'esquisser le moindre geste ou de prononcer la moindre parole lorsque des bombes explosaient ou que des coups de feu retentissaient en ville tantôt d'origine OAS ou par les fellaghas.

Une note de service émise de l'OAS en 1962 dont on peut consulter un exemplaire sur internet recommande de ne pas tuer de victimes innocentes ! Merci.

Refus d'obéissance

Je ne peux pas terminer ce récit sans évoquer quelques incidents de parcours tantôt graves ou amusants.

Au début de 1963, la caserne abritait un escadron de blindés commandé par le chef d'escadron B. qui était donc responsable du quartier de la Casbah que nous occupions également. Je reçois une note de service de ce chef d'escadron me donnant l'ordre de lui fournir quotidiennement deux ou trois hommes et un gradé pour participer à la garde du quartier. Je téléphone à son secrétariat pour expliquer à mon correspondant, un adjudant-chef, que je ne pouvais pas exécuter cet ordre compte-tenu de mes obligations que je lui détaille.

Le lendemain, je suis convoqué auprès de ce chef d'escadron qui me renouvelle l'ordre de fournir les personnels demandés, faute de quoi, je serai très sévèrement sanctionné. Je lui détaille le rôle des mes opérateurs qui ne peuvent pas être en même temps devant leurs récepteurs et au poste de police. Il me répond que c'est lui le patron et que je dois obéir. Je lui présente la décision du général Salan nous exemptant de tout travail extérieur à celui de la 708^{ème} CT. Il lit ce document et me dit :

– *C'est qui, Salan ?*

Pris de court par cette réponse, je lui réponds :

– *Appelez le général Salan, ex général, ou monsieur Salan, sa signature est toujours valable.*

– *Je ne connais pas cette personne, vous devez exécuter mon ordre.*

Je quitte le bureau de ce chef d'escadron D. pour rejoindre mon bureau et rendre compte à la 708^{ème} CT en leur demandant d'intervenir rapidement afin de m'éviter les sérieux ennuis que je présageais.

Le colonel X du 2^{ème} Bureau alerté m'avait prévenu que rien n'arrêterait le commandant D. dans son action ! Il était renommé dans toute la 2^{ème} DIM pour être d'une extrême sévérité.

Un peu plus tard, je reçois l'ordre du capitaine Blesbois commandant la 708^{ème} CT de ne pas obéir et de me concentrer uniquement sur ma mission, dans le cas contraire, je serai sanctionné. Le lendemain matin, le secrétaire du commandant D. me remet une note de service me signifiant de nouveau l'ordre de participer à la sécurité du quartier. Je refuse et je lui remets une copie de l'ordre que j'ai reçu de la 708^{ème} CT.

L'affaire semblait donc réglée sauf qu'au cours d'un repas pris au mess quelques jours plus tard, un adjudant-chef du 1^{er} Bureau de la 2^{ème} DIM qui partageait notre table m'informe qu'il a reçu une demande de punition à mon encontre. Je souris et ne pensant plus à mon différent avec le commandant D. et je lui demande le motif ? Réponse : *Refus d'obéissance*.

Je suis abasourdi, à l'époque un tel motif menait directement au tribunal militaire de Constantine. J'en rends compte à la 708^{ème} CT qui me répond que le général commandant la 2^{ème} DIM avait demandé un relevé de mes notes ainsi qu'une appréciation générale sur mes fonctions à Bône. Le colonel X, commandant le 2^{ème} Bureau, avait adressé également un compte-rendu sur mon comportement depuis mon affectation à Bône.

Rien ne se passe, puis au bout d'un mois environ, je suis convoqué chez le général commandant la 2^{ème} DIM. Je me présente à un gendarme présent dans le hall de la villa qui servait de QG, celui-ci, me fait signe de m'asseoir face au commandant D., lui-même convoqué. Quelques minutes plus tard, le commandant D. est conduit au bureau du général pour en ressortir environ

une heure plus tard. Le planton, un gendarme donc, me fait signe de le suivre et je suis conduit devant le général. Le salon de la villa qui lui servait de bureau avait les murs recouverts de cartes d'état-major de toute la région placée sous sa responsabilité sur lesquelles étaient plantées des punaises de couleurs variées.

La première partie de l'entretien consiste à lui décrire exactement mon travail dans les moindres détails puis il me pose des questions auxquelles je réponds franchement. La deuxième partie de l'entretien consiste à vérifier si les symboles censés représenter des unités de l'ALN sur les cartes étaient bien à leurs emplacements actuels. J'étais quand même intrigué car il n'était toujours pas question de la sanction infligée à mon égard. Ce moment tant redouté, arriva après une heure d'entretien, sans aucun reproche et la moindre sévérité, le général me dit :

– *Vous savez pourquoi vous êtes là ? Oui, alors donnez-moi votre version des faits qui vous sont reprochés par le commandant D.*

Depuis le début de notre entretien, je voyais la feuille de punition retournée sur le sous-main. Je relate les faits puis j'attends la sanction...

Le général me regarde, prend la feuille de punition, me la tend et il me serre la main. Je quitte son bureau et je me hâte de regarder sa décision qui se résumait en deux mots tracés au crayon gras rouge : *Sans objet*.

Rasséréné, je me dirige vers ma jeep quand je suis interpellé par le commandant D. qui attendait mon retour :

– *C'est la première fois que je me fais avoir (ce n'est pas le terme employé) par un adjudant-chef, vous avez intérêt à filer droit à l'avenir !*

L'histoire aurait dû s'achever à Bône mais le hasard faisant bien ou mal les choses, je suis muté à la 728^{ème} CT stationnée à Boulay en 1970. Les clés de la villa qui m'avait été affectée devaient être récupérées auprès du bureau des logements de Metz où je me rends. Je frappe à la porte du bureau concerné non sans avoir lu le nom du responsable : lieutenant-colonel D. Pensant qu'il s'agissait d'un homonyme, j'ouvre la porte et je vois l'auteur de ma demande de punition dix ou onze ans auparavant ! Ce dernier me regarde fixement et me dit :

– *Nous nous sommes déjà vus ?*

– *Oui, à Bône en 1962 ou 1963 !*

– *Je me souviens... vous étiez adjudant-chef et vous voilà lieutenant tandis que je ne suis que lieutenant-colonel, tout cela à cause de vous.*

– *Mon Colonel, je vous avais à plusieurs reprises respectueusement expliqué ma situation et celle de mon détachement et je n'ai fait qu'obéir à ma hiérarchie directe. Par contre, j'ai perdu une année pour être nommé officier car ces événements se sont déroulés pendant la période des propositions et la 708^{ème} CT a mis mon dossier à l'écart en attendant la décision du général commandant la 2^{ème} DIM.*

Je récupère les clés de la villa et je regagne Boulay.

Le colonel X

Un autre épisode de mon séjour à Bône :

Fin 1962 ou début 1963, je me rends au 2^{ème} Bureau pour rencontrer le colonel X afin de finaliser l'achat d'une douzaine de magnétophones UHER de dernière génération ainsi qu'une importante quantité de bandes magnétiques. Quelques jours auparavant, cet officier me dit qu'il dispose d'une cagnotte importante suite à des saisies d'argent récentes et qu'il est disposé à financer le remplacement des Polydict !

Je demande à la 708^{ème} CT l'autorisation d'effectuer cette transaction et la réponse me parvient par télétype avec post scriptum : *Demandez au 2^{ème} Bureau s'il ne veut pas équiper toute la 708^{ème} CT avec ce matériel !*

Je me rends donc chez le représentant d'UHER à Bône qui ne s'attendait pas à une telle commande alors que la guerre était sur le point de se terminer et qu'il s'apprêtait à rejoindre la France. Ayant le devis, je me rends donc au 2^{ème} Bureau et je vois, devant les baraques fillod plusieurs véhicules militaires, modèles Peugeot 203 et 403. Devant la porte d'entrée, un gendarme mobile était en faction. Ce dernier m'interpelle :

- *Vous cherchez qui ?*
- *Le colonel responsable du 2^{ème} Bureau.*
- *Attendez.*

Le gendarme revient et me fait signe de le suivre jusqu'au bureau du colonel où se trouvait plusieurs officiers mais pas celui que je désirais rencontrer. Sur son siège, était assis un colonel, certes, mais de la gendarmerie mobile. Ne comprenant rien à cette situation totalement imprévue, je suis rapidement ramené à la réalité par la voix du colonel qui semblait être le responsable de cette situation.

- *Qui êtes-vous et que venez-vous faire ?*
- *Voir le colonel X !*
- *Pour quelles raisons ?*
- *Nous devons finaliser l'achat de magnétophones UHER.*

Vraisemblablement pas au courant de mon travail, je résume les activités de mon détachement, d'où l'achat de ces appareils en remplacement de ceux utilisés actuellement lesquels très sollicités étaient pratiquement hors d'usage.

- *Vous avez une preuve de cet achat ?*
- *Oui, voici le devis !*

Le colonel lit le document qui passe de mains en mains tandis que je me demandais toujours les raisons de cette mise en scène.

- *Vous connaissez bien le colonel X ?*
- *Pas particulièrement, nous nous rencontrons pour le travail et pour régler les problèmes causés par le repli de nos troupes sur la périphérie de Bône.*
- *Vous avez déjà été chez lui ?*
- *Non, jamais.*
- *L'avez-vous rencontré ailleurs ?*
- *Non, jamais.*

Je schématise l'entretien ou plus exactement l'interrogatoire qui dura plus d'une heure.

Finalement, le colonel me dit :

– *Vous voulez le voir ?*

– *Oui, bien sûr !*

Un officier sort du bureau et revient, accompagné du colonel X complètement désespéré, le visage livide, les yeux humides, bref, un visage méconnaissable.

– *Vous n'avez rien à vous dire ?*

Je ne me souviens plus de la suite des événements sinon que le colonel de Gendarmerie termina l'entretien en me précisant que je ne le reverrai plus car il prenait l'avion à destination de la France. Complètement abasourdi, je rejoins mon bureau où deux gendarmes m'attendaient.

Ces deux sous-officiers étaient venus perquisitionner pour savoir si je disposais d'une ronéo, ce qui n'était pas le cas. Lorsque j'avais besoin de la copie d'un document, j'utilisais celle du 2^{ème} Bureau. Je demande aux deux gendarmes ce qui se passait pour créer une telle agitation.

Le colonel X fait partie de l'OAS de Bône et il est arrêté, il s'est fait prendre bêtement alors qu'il lançait la nuit des tracts depuis sa voiture personnelle dans les rue de la ville, un passant a relevé le numéro de la plaque d'immatriculation de son véhicule et il l'a dénoncé.

Je n'ai jamais plus entendu parler de cet officier dont j'ignore le sort qui lui fut réservé. J'ai consulté maintes fois les noms des militaires ayant eu de sérieux ennuis à cette époque ou incarcérés à la suite des ces événements sans reconnaître son nom que je cherche toujours désespérément.

Heureusement, il y eut des événements plus sympathiques !

L'émetteur d'Herbillon

Un après-midi, le colonel X me téléphone pour me demander si je voulais faire une promenade en *Alouette*. Je réponds par l'affirmatif et cinq minutes plus tard nous nous dirigeons vers Les Salines ou une *Alouette* nous attendait

Nous décollons et nous prenons la direction ouest en suivant la côte, d'ailleurs splendide. Nous survolons Herbillon à une trentaine de kilomètres de Bône et le pilote effectue un 90° tout en prenant de l'altitude. Au cours d'une conversation, je dis au colonel qu'il n'y a pas le moindre fell sans cette région et encore moins la présence d'une station radio. Herbillon était lieu privilégié des Bônois avant les événements de 1954.

Sa réponse est évasive et carte à la main, il dirige le pilote vers un plateau de l'Edough situé à une vingtaine de kilomètres. Nous tournons en rond un moment, le colonel indique un endroit et lui demande de se poser. Nous descendons de l'hélico. Le colonel me demande de rechercher la trace d'une éventuelle station radio. Nous marchons sans rien voir et en arrivant au bout d'un terrain herbeux et caillouteux, j'aperçois un fil de cuivre fixé entre deux arbres. À chaque extrémité du fil, il y avait un isolateur en verre. Effectivement, il y avait bien eu un émetteur à cet emplacement et l'orientation de l'antenne était conçue pour que la direction optimale soit l'axe Bône/Philippeville. Le colonel regarde et nous regagnons Bône.

Suite à l'arrestation du colonel X, je me suis demandé si cet émetteur qui ne pouvait fonctionner qu'à l'aide d'une GN 58, soit l'ANGRC 9 utilisé par l'OAS.

Les chars T 34 à La Calle

Début 1963, le colonel X me téléphone pour m'apprendre qu'un cargo allait prochainement accoster au port pour livrer trois chars T 34 soviétique équipés d'un système de déminage composé de chaînes fixées à l'avant. Il voulait savoir si ces chars étaient équipés de moyens radios et pour ce faire, il me demande de me transformer en adjudant chef du Génie pour une journée, le temps de transporter ces engins à La Calle à proximité de la frontière Tunisienne.

Le jour dit, je me rends au port, tout proche, où, un cargo était arrimé avec les trois antiques T 34 sur le pont. Ce cargo était amarré à proximité d'un navire chargé de matériels et de munitions à destination de l'ALN et coulé peu de temps auparavant par l'OAS. Plusieurs officiers, sous-officiers et hommes du rang étaient présents ainsi qu'un nombre sensiblement égal des membres de l'ANP et du FLN dont trois conducteurs de char équipés du fameux casque soviétique.

Les présentations sont très rapides et un grutier saisit un T 34 qu'il dépose sur le quai. Des hommes du Génie français étaient présents pour installer ces chars à bord de trois tracteurs Pacific chargés de le déposer à La Calle, à 90 kilomètres. Un des trois conducteurs grimpe sur le char et s'en-gouffre à l'intérieur avec l'intention d'amener son magnifique T 34 sur la remorque du Pacific.

Silence total, le pilote émerge de la tourelle en criant que le moteur ne veut pas démarrer ! Des cadres de l'ALN discutent avec lui en langue arabe, nous nous regardons en tentant de ne pas exprimer le moindre sentiment mais ce fut totalement raté !

Au bout d'un certain temps, un second pilote se met aux commandes du deuxième T 34 qui démarre dans un nuage de fumée ! Sourires sur les visages des nouveaux propriétaires qui se congratulent.

Le T 34 avait une centaine de mètres à parcourir pour arriver au porte-char, ce qu'il accomplit mais le moteur s'arrêta au pied du véhicule ! Impossible de le refaire démarrer ! Batterie hors d'usage !

Les visages des témoins de la scène offraient deux aspects très différent, le dernier char est descendu ! Ce dernier démarre et est enfin hissé sur la remorque du Pacific.

Durant cette manœuvre, un lieutenant de l'ALN, badine dans la main, poignard US à la ceinture, Rayban sur le nez m'interpelle :

– *Vous avez vu, nos amis soviétiques nous ont livrés des chars neufs.*

Effectivement, la peinture brillait avec éclat

– *Vous pouvez me prêter votre poignard une minute ?*

– *Pourquoi faire ?*

– *Vous montrer quelque chose !*

Il me tend, sans hésiter, son poignard.

– *Qu'est ce que vous faites ?*

– *Vous montrer le nombre de couches de peinture qu'il y a sur ce char !*

Et de gratter sur quelques centimètres carrés.

– *Regardez et comptez les couches !*

Complètement dépité, il me reprend son arme et rejoint ses camarades. Je lui apprends que ces chars étaient déjà en service en Corée dans les années 1950.

Durant les manœuvres de transbordement, j'avais joué mon rôle d'*espion* pour m'apercevoir que l'emplacement réservé à la radio était vide. Nous avons rejoint La Calle et le char fut remisé dans le quartier occupé par le 25^{ème} BCA durant les événements.

Le radio des Salines

En 1963, j'accompagne un appelé qui avait terminé son séjour à l'aéroport de Bône-Les Salines. Nous pénétrons dans le hall où la sécurité était assurée par l'ALN et les passagers étaient en grande majorité des militaires français.

Des personnels du FLN jouaient aux douaniers et fouillaient consciencieusement les bagages. Nous nous dirigeons tranquillement vers le contrôle lorsque je suis interpellé par un caporal de l'ALN en ces termes approximatifs :

– *Mon Adjudant-Chef, tu ne te souviens pas de moi ?*

– *Non, je devrais ?*

– *Tu étais, en 1951, instructeur radio à la 1^{ère} compagnie du 45^{ème} RT à Maison-Carrée.*

– *Exact.*

– *Voilà, je suis radio dans l'ALN et si j'avais la preuve de ma réussite au brevet 251/T, je serai nommé sergent aussitôt mais j'ai perdu le diplôme et il faut que tu m'en fasses une copie !*

– *Je ne me souviens pas du tout de vous (ce qui était vrai) et même si c'était le cas, je n'ai aucun pouvoir pour établir ce document, mais, au fait, comment êtes vous rentré dans l'ALN ?*

– *Pas difficile, j'étais radio dans un régiment stationné à Souk-Ahras et lors du soulèvement de novembre 1954, j'ai déserté avec un SCR 694 et j'ai rejoint la Tunisie toute proche.*

Je me retiens fortement pour ne pas lui dire ses quatre vérités.

– *Alors tu me le fais ce papier ?*

– *Pas question.*

Il s'en va rejoindre un groupe de militaires de l'ALN tandis que nous nous approchions de la douane.

Je suis de nouveau interpellé par un officier de l'ALN accompagné par le radio déserteur.

– *Vous refusez de délivrer ce document au caporal ?*

– *Oui.*

– *Il ne sera jamais nommé sergent à cause de vous.*

Pendant ce temps là, nous arrivons bon dernier au contrôle des bagages tandis que le lieutenant discute en langue arabe avec le douanier me doutant bien du sujet de la conversation. La fouille de la valise et du sac marin s'éternise tandis que la *Caravelle* décolle sans mon appelé fort dépité mais à la grande joie des deux militaires de l'ALN.

Je rejoins la Jeep et nous rentrons au détachement d'où je téléphone aussitôt à un adjudant-chef du 4^{ème} Bureau responsable de la réservation des places à destination de la France. Je lui demande de me retenir une place le lendemain si possible depuis Constantine car j'étais certain que nous étions interdits de séjour aux Salines. Le lendemain je conduisais mon rappelé, tout heureux, à Constantine d'où il prit un DC 4 à destination de Marseille.

Le pistonné

Un matin, je reçois une lettre du directeur de Prisunic qui désirait avoir un entretien. Je me rends à Prisunic après avoir pris rendez-vous. Une employée me conduit à son bureau derrière lequel se trouvait le directeur avec un large sourire en me tendant la main. Sur le bureau, il y avait un plateau avec une bouteille de champagne et deux coupes, j'ai pensé qu'il avait un autre rendez-vous après m'avoir reçu. Pas du tout, il ouvre la bouteille et remplit les deux coupes. Je lui demande le but de cet entretien, le voici, résumé de mémoire.

– Mon Adjudant-Chef, sous peu, mon fils qui est actuellement en stage à Hydra pour être traducteur sera affecté à votre détachement (je n'étais pas encore au courant), il y a deux destinations pour lui, soit vous l'affectez sur le barrage soit il reste à Bône et ainsi il sera près de sa famille. Votre épouse, vous-même ou l'un de vos enfants pouvez acheter ce qu'ils désireront et au moment de régler, la caissière détachera un chèque et inscrira la somme ! c'est valable pour toutes les marchandises et pendant toute la durée de la présence de mon fils à Bône, soit deux ans environ.

J'étais sidéré, en outre, il ne savait pas que ma famille était restée en métropole.

Je lui réponds que nous, les métropolitains, de carrière ou du contingent, nous venons défendre l'Algérie et que son fils ne voulait pas participer à cette campagne avec en plus l'approbation de ses parents, etc.

Je quitte son bureau laissant le champagne dans la coupe et je rejoins mon détachement. Peu de temps après, je reçois par télétype un message m'informant de la venue de cet appelé. Il descend du C-47 et nous rejoignons une *Alouette*. Surpris, il me demande :

– Où nous allons ?

– Le M'Sid.

– Mon papa m'a affirmé que je resterai à Bône !

Nous rejoignons le M'Sid. Ce fut un excellent traducteur qui a été lui aussi victime de la jaunisse et il fut sérieusement atteint et revint qu'après une longue convalescence dont une partie dans sa famille. Il fut démobilisé en 1963 et regagna Israël via Marseille aux frais de l'Armée comme tous les appelés de religion juive n'ayant plus de familles en Algérie.

La vieille dame de Constantine

Fin 1962 ou début 1963, je reçois une note de service signé du commandant d'armes de la garnison de Bône, à savoir le chef de bataillon Roger Serpaggi.

Cet officier, ancien élève de l'école de Cherchell qui forma des dizaines de promotions d'officiers, dont l'avancement fut particulièrement très long, et de sous-officiers à partir de 1942.

Je l'avais connu en Indochine comme capitaine, commandant le quartier sud d'Hanoï en 1948/1949, soit 700 à 800 hommes puis, avec le même grade, la CHR du 15^{ème} RTS à Constantine de 1950 à juillet 1951.

Cet officier était un officier pied-noir natif de Djidjelli, une ville magnifique située en petite Kabylie. Je me rends au bureau de garnison, très heureux de nous retrouver. Toutefois, je me posais la question suivante : Capitaine en 1948 et seulement chef de bataillon (commandant) en 1962 signifie qu'il connut de sérieux problèmes d'avancement. Il quittera l'Armée en 1965 ou en 1966, toujours avec le même grade.

Au cours de nos entretiens fréquents, il m'indiqua qu'il avait eu de sérieux ennuis alors qu'il était en garnison à Collo, charmant port situé non loin de Djidjelli. Il avait été arrêté, mis aux arrêts de rigueur et finalement mis hors de cause, faute de preuves, mais toutefois astreint à limiter ses déplacements. J'ai vite compris que l'OAS pouvait le compter parmi ses plus fidèles partisans et je ne m'étais pas trompé.

Au cours d'un repas avec son épouse que j'avais connue en Indochine, le capitaine Serpaggi me demanda un service : ramener de Constantine sa mère, très âgée, vivant seule, dans un quartier dont tous les habitants avaient fui et aussitôt remplacés par les premiers autochtones présents. Lui-même ne pouvait pas se rendre à Constantine car le FLN et l'ALN connaissaient son passé et ses sentiments pour ces deux organismes, effectivement, à l'époque, c'était une opération suicide. D'autre part, interdit de séjour par l'Armée, il ne devait pas quitter Bône.

Il savait que je me rendais en camion SIMCA à Constantine pour prendre livraison des piles, l'ERMT de Bône ayant été dissoute en France. Les ordres de mission pour les destinations situées hors de la zone de la 2^{ème} DIM devaient être signés par le commandant d'armes.

En un mot, je devais me rendre chez sa mère et la cacher au milieu des caisses de piles pour la conduire à Bône chez son fils, à la barbe de l'ALN et des contrôles français placés à l'entrée de cette ville, sans parler de la violation du règlement.

Je lui propose d'accompagner le SIMCA avec son véhicule personnel et de me rendre chez Madame Serpaggi pour lui dire de faire ses valises et qu'il fallait tout abandonner.

Outre l'ordre de mission, le capitaine Serpaggi me signe une permission de 24 heures pour Constantine, sans pouvoir prévenir sa mère, le téléphone et la distribution du courrier étant aux abonnés absents. Le jour dit, muni d'une lettre expliquant la situation, je me mets au volant de sa voiture et je suis le SIMCA que j'abandonne à l'entrée de la ville pour rejoindre la villa de la famille Serpaggi. Aucune difficulté, ayant servi à Constantine près de deux ans, je m'arrête devant l'entrée du garage de la villa aux volets fermés tandis que toutes les autres étaient occupées illégalement avec le drapeau FLN accroché aux fenêtres. Je gare le véhicule dans le garage en marche arrière sans oublier de fermer la porte, les nouveaux voisins étaient déjà là, menaçants, nous insultant, à celui qui serait le premier à occuper la villa et à la piller.

Madame Serpaggi m'ouvre et je lui remets la lettre de son fils, cette pauvre femme très âgée, d'une incroyable maigreur, sanglotait sans pouvoir s'arrêter. N'arrivant pas à la consoler, il a fallu que

je fasse preuve d'une certaine fermeté dont je n'étais pas du tout fier.

En prenant mille précautions, j'explique à madame Serpaggi qu'elle devait quitter définitivement cette maison où elle était née et abandonner tous ses biens. J'ai décroché quelques tableaux représentant ses ancêtres et je les ai placés entre la banquette avant et celle des passagers, heureusement, c'était une SIMCA Vedette d'un gabarit supérieur à la normale pour l'époque. Finalement, j'ai rassemblé toutes les valises et les cartons disponibles pour les mettre dans la voiture. Nous sommes sortis du garage sous les *yous vous* et j'ai pris la route de Bône sans pouvoir s'arrêter pour se restaurer, tous les magasins et les restaurants étaient fermés.

Madame Serpaggi avait survécu grâce à sa voisine qui avait été sa femme de ménage pendant très longtemps et avec laquelle les relations ont toujours été très amicales. Cette personne lui donnait en cachette de quoi ne pas mourir de faim, ce qui est très honorable de sa part, mais elle s'était quand même appropriée la villa voisine au départ de leurs propriétaires.

Le lieutenant kabyle de l'ALN

En avril ou mai 1963, je suis convoqué à Hydra et au lieu de prendre l'avion, j'effectue le voyage en train pour revoir les paysages. Les techniciens de la SNCFA (Société Nationales des Chemins de Fer Algériens) avaient, à quelques exceptions près, quitté l'Algérie. Nous quittons Bône avec un retard conséquent. J'occupe une place, seul, en première classe, sans avoir été contrôlé.

Au moment du départ, arrive un officier de l'ALN qui prend place en face de moi. Le train roule à 40 km/heure environ, s'arrête, redémarre et ainsi de suite. L'officier de l'ALN m'interpelle :

– *La guerre est terminée, vous allez pouvoir rentrer chez vous bientôt... et je vois que vous avez été en Indochine... mon père a été tué là-bas...*

Difficile de répondre, il disait sans doute la vérité et nous savions que les Kabyles nous détestaient un peu moins qu'une certaine frange de la population des autres provinces. À cela, il y aurait cette explication : Lorsque les troupes françaises débarquèrent en 1830, la majorité aurait rejoint la Kabylie qui serait devenue en quelque sorte le PC de cette conquête. Cela expliquerait, selon certains historiens, que des Kabyles aient un teint moins foncé, parfois les yeux bleus et un visage moins typé, ce qui était le cas de cet officier. À cela, vous ajoutez les milliers de bagnards envoyés en Algérie dès 1851 et dont beaucoup ne sont jamais revenus en France.

Je lui réponds que c'est probable et, lui, d'ajouter :

– *Nous, nous allons continuer la guerre... Je suis Kabyle, je me suis battu contre vous pour être indépendant mais nous, nous ne supporterons jamais la présence de l'ALN ou du FLN, nous voulons notre indépendance. L'avenir lui donnera raison.*

L'ordinaire du 52^{ème} BT qui nourrissait le détachement prenait les poissons auprès d'un Musulman, ancien d'Indochine qui, bizarrement, n'a connu aucun problème durant la guerre. C'était un brave homme et je vais lui faire mes adieux au marché.

– *Je viens te dire adieu Mohamed, je rentre en France.*

Et lui de me répondre une phrase que je n'ai jamais oubliée :

– *C'est foutu, Madame France s'en va...*

Était-il sincère ? ayant vendu pendant plusieurs années sa marchandise à l'armée française, comment se fait-il qu'il ne fut pas arrêté par les nouvelles autorités qui en ont exécuté pour moins que cela, était-il à la solde de l'ALN ? on ne saura jamais.

Adieu l'Algérie

Mi-1962, je reçois un message de la portion centrale me faisant savoir que je regagnerai Hydra prochainement pour être remplacé par le lieutenant Rentz. Le motif était que ce soit un officier qui commande environ 70 hommes et non pas un adjudant-chef (pour mémoire, en Indochine, un sergent était chef de poste avec 50 à 60 hommes sous ses ordres).

Le général commandant la 2^{ème} DIM reçut pour info cette décision qu'il refusa et je suis donc resté à Bône.

J'ai quitté Bône en juillet 1963, remplacé par l'adjudant Rémy qui a dissous le détachement peu de temps après.

Deux blogs sur Internet, l'un écrit par un colonel et par un lieutenant de l'ALN bien après ces événements, décrivent de manière tellement stupide, même pour un profane, la façon dont ils ont bafoué les écoutes de l'Armée française que cela en est ridicule au plus haut point. Ils ont même abattu un C-47 !

J'avais connu l'Algérie en 1950 et 1951 puis j'ai effectué un second séjour où j'ai vécu des moments très intenses pendant la guerre, durant la transition et à l'indépendance. Ce séjour a été ma plus riche expérience durant mes trente années de service exception faite de cette ambiance tout fait particulière que nous avons connue en Indochine.

Du soldat de deuxième classe au général, nous étions tous frères d'armes avec une complicité totale qui a continué après la guerre, soit dans l'Armée ou dans les entreprises privées. Cette ambiance et nos souvenirs perdurent encore de nos jours.

Capitaine (ER) Guy Gantheret
Chevalier de la Légion d'Honneur
Médaille Militaire
Chevalier de l'Ordre National du Mérite
Grand Invalide de Guerre