



## LA QUILLE, BORDEL !

Souvenirs du Service Militaire

Train de nuit, direction STRASBOURG ; sur le quai de la gare de l'Est, je retrouvai François, un de mes camarades de promotion, qui avait reçu comme moi sa feuille de route pour l'Allemagne. N'être pas seul dans cette aventure me réconforta car, le train étant bondé, nous devions nous satisfaire du couloir d'un wagon de troisième classe.

Le petit matin venu, à la sortie de la gare de STRASBOURG, les sergents rabatteurs de l'armée de l'air, embusqués derrière les contrôleurs, alpaguaient sans ménagement tous les jeunes qui montraient leur feuille de route comme titre de transport, et les propulsaient incontinent dans des camions. François montra une carte de transport familiale et je présentai ma feuille de route pliée dans mon portefeuille. Cela nous permit d'échapper à la vigilance des sergents et de prendre la matinée pour visiter la ville.

Nous retrouvâmes à midi les camions qui, depuis le matin, avaient fait leur plein de conscrits arrivant à tous les trains. Deux heures après, nous étions déjà alignés en colonnes par trois dans une caserne de transit. Pour ne pas nous quitter nous nous plaçâmes l'un derrière l'autre. Le hasard voulut que le groupe soit scindé juste entre nous deux. Il fallut cinq ans pour que nous nous retrouvions, par un autre hasard.

C'est ainsi que je fus expédié à BREMGARTEM, à quelques kilomètres de FRIBOURG, pour faire mes classes. J'y devais rester deux mois, avant de rejoindre l'école d'élèves officiers de CAEN, ce qui me permit, à l'étape de PARIS, de voler quelques heures à l'armée pour les passer en famille.

Même à l'époque, et en dépit du génie de l'archi BOUSSIRON qui en avait érigé les hangars, il était difficile de faire plus austère que la base de CAEN-CARPIQUET. Une discipline imbécile y exigeait que tout déplacement dans la cour se fasse par groupe minimal de trois soldats, et de surcroît au pas cadencé. Les élèves officiers y étaient particulièrement brimés, au prétexte sans doute de mieux plier leur caractère aux exigences de l'armée. Ils devaient, par exemple, monter les derniers dans les navettes qui desservaient CAEN, la priorité étant donnée, dans l'ordre, aux femmes (rares), aux enfants (encore plus rares), aux officiers, aux sous-officiers, aux hommes de troupe et enfin aux élèves. Il ne restait alors, évidemment, plus aucune place pour eux.

L'indigence des programmes était à l'unisson de la qualité de la discipline, tout particulièrement ceux qui étaient censés enseigner l'art

militaire. C'est là que j'appris qu'une balle perdue était "une balle qui, ayant quitté sa trajectoire, tombait à côté de son point de chute" .

Le comble de la bêtise me frappa le premier week-end de sortie ; je me retrouvai consigné comme les deux autres VERDIER présents sur la base pour la seule raison qu'un des trois ayant été vacciné la veille, le poste de garde n'avait pas les moyens de m'identifier. Cela me coûta deux heures précieuses d'âpres palabres et de recours, que j'eus cependant la chance de faire heureusement aboutir, mais qui s'imputèrent gravement sur une permission qui n'en donnait pas plus de trente six.

Dieu merci, nous étions là un certain nombre de cop's, héritiers du racolage à grande échelle pratiqué par l'armée de l'air boulevard de l'hôpital quelques mois plus tôt : deux cars nous avaient amenés à Versailles pour un examen éclair de PMS.

Fin Janvier, un examen sanctionna le stage. Trois cents des neuf cents élèves y furent recalés ; quelques critères d'appréciation mystérieux renvoyèrent à la troupe de bons ingénieurs et de brillants universitaires. Certains rejoignirent sur le champ leurs infortunés prédécesseurs, que l'armée de l'air occupait à garder des moutons sur les pistes désaffectées.

Je fus reçu dans un rang qui ne me permettait pas d'espérer le choix d'une spécialisation très recherchée, sinon très huppée. Il me permit néanmoins de choisir la "Logistique", une spécialité qui présentait le double avantage de m'envoyer faire mon stage pour partie à TOULOUSE (Balma) et à SAINT CYR L'ECOLE.

A TOULOUSE (Balma), on connaissait mal le statut des EOR ; enfin, tel qu'on l'entendait. Il fallut discuter ferme avec toute la hiérarchie : avec le capitaine qui, ne faisant pas la distinction entre un élève-officier et sergent-élève-officier, prétendit nous envoyer au réfectoire troupe, et pas au mess des sous-offs. Avec l'adjudant de quartier, qui voulut nous faire balayer la chambrée et mettre le paquetage au carré, ce que ne pouvait accepter des assimilés sergents... Bref, même ainsi gagné, le bonheur fut rustique.

A SAINT CYR L'ECOLE, ce fut bien différent : faute de casernements suffisants, on demanda aux stagiaires de se loger chez l'habitant ; pour moi, dans la famille, porte de Champerret !

En fin de stage, trois mois plus tard, je fus affecté à SAINT-ASTIER, une base aérienne dont l'originalité principale résidait dans l'extraordinaire réseau de galeries souterraines dont elle était entièrement constituée. La base de SAINT-ASTIER recelait dans ses flancs le stock central d'armement de l'armée de l'air française. Elle employait principalement des techniciens, tant civils que

militaires, et assez peu d'hommes de troupe ; juste ce qui convenait pour assumer la garde et l'intendance. Le tout encadré par une petite quinzaine d'officiers bien sympathiques sous les ordres d'un colonel. L'ambiance y était quasiment familiale et la technicité des cadres d'une assez bonne qualité ; cela me réconcilia, au moins en partie, avec la gente militaire. Néanmoins, on n'évita pas quelques anecdotes qui confirmaient, s'il en était besoin, qu'on était bien dans l'armée.

Le lieutenant DUPONT, jeune engagé, se tailla un beau succès le jour où le colonel le surprit, alors qu'il effectuait une simple addition de nombres décimaux, faisant la somme des parties entières sur une machine à calculer et celle des décimales à la main sur une feuille annexe :

- Mais, mon colonel, ma machine ne comporte pas de virgule...

Le capitaine CAVALIE avait plus d'excuses ; il sortait du rang et gérait sa fin de carrière avec une fine prudence, parfaitement adaptée à son registre de compétences. C'est lui qui, à la suite d'une vigoureuse relance du colonel, retrouva le stroboscope au fond du magasin, sur l'étagère où, probablement, il l'avait lui même caché quelques semaines auparavant. Car c'est lui aussi qui l'avait commandé, à la demande du colonel :

- La ventilation fait du bruit ? Passez-moi ça au stroboscope... Vous n'en avez pas ? Achetez-en un....

Mais lorsque le stroboscope arriva, chacun se demanda, du sergent au capitaine, comment ce fichu appareil pourrait bien supprimer le bruit de la ventilation. Le plus sage avait été d'essayer de se faire oublier.

Quant au lieutenant BAUDET, lui aussi sorti du rang et probablement avec encore plus de difficultés que le capitaine CAVALIE et moins d'audace que d'autres, il faisait une fixation sur ces magouilleurs qui, entre 1940 et 1945, s'étaient sans vergogne cousu sur la manche plus de ficelles que lui :

-- Tenez, j'étais adjudant en 1939 lorsque CHABAN-DELMAS faisait son peloton, sous mes ordres ; en 1944, il était général !

Le deuxième classe PIGNOL n'avait pas ce type d'état d'âme. Pilier de l'équipe de Rugby de PERIGUEUX, qui évoluait alors en première division<sup>1</sup>, et éboueur de son état, il bénéficiait d'un piston qui lui permettait la semaine de se refaire la santé nécessaire à son match du dimanche suivant. J'en avais hérité comme secrétaire et le spectacle qu'il donnait, derrière une vieille REMINGTON dont le clavier souffrait plus de l'envergure de ses phalanges que de ses excès de zèle, ne manquait pas de sel !

---

<sup>1</sup> Le Top 14 d'aujourd'hui

En fin de semaine, la durée des permissions passa rapidement de trente six à quarante huit heures. Cela me permit deux durant de partir le vendredi soir pour PARIS et de revenir le lundi matin

Cependant, en raison des évènements d'Algérie, dès l'automne, une première classe d'âge fut rappelée. Diverses manifestations d'opposition marquèrent ce rappel. Dans certaines gares, à DREUX en particulier, on essaya d'empêcher les trains de partir ; à SAINT-ASTIER, conscients sans doute de la qualité relative de leur sort, les rappelés cantonnèrent leurs protestations dans quelques velléités.

En revanche, les appelés comprirent qu'ils ne pouvaient plus espérer une libération anticipée de leur classe, comme cela avait été la règle pour les précédentes. Dans mon esprit, la quille fila de la Toussaint aux environs des ides de février, ce qui correspondait à l'échéance normale de mes dix huit mois de service. Comme je n'étais pas le seul à avoir fait ce raisonnement simple, l'ambiance s'en ressentit dans le défilé du 11 novembre à PERIGUEUX.

L'arrivée de mon galon de sous-lieutenant n'apaisa pas mes craintes. La visite Robert LACOSTE, alors Secrétaire d'Etat à l'armée de l'air, non plus, même si l'événement fit un moment diversion. J'étais ce jour là "officier de semaine", ce qui eut pour moi deux conséquences importantes.

En tant qu'enfant de la région, Robert LACOSTE exprima le matin de son arrivée le souhait que figurât, au menu du repas de midi, une omelette aux truffes ! Je dus donc mobiliser toute l'intendance de la Base pour approvisionner toutes affaires cessantes ces précieux tubercules objets des convoitises du Ministre et des exigences de son état-major.

Responsable du bon ordonnancement des cérémonies, si je ne pus me soustraire aux rigueurs de la prise d'armes et du défilé qui lui succéda, il me fut impossible, en revanche, de participer aux agapes officielles et je fus donc privé de l'interpellation traditionnelle que j'aurais dû y faire, à titre de popotier. Le lieutenant DUPUIS s'en acquitta, et en tira le succès attendu :

- Monsieur le Ministre, Messieurs les Généraux... nous sommes aujourd'hui le... et je vous invite à fêter la Saint... Au menu du jour, vous trouverez... Je souhaite à tous bon appétit et que ce repas vous empoisonne, dans l'ordre hiérarchique descendant, pour faciliter l'avancement.

Plus tard, l'opération de SUEZ suscita aussi quelques jours d'agitation, puis une grande désillusion ; d'autant plus importante que toute l'armée française ayant été mise en alerte, les permissions du week-end avaient été supprimées. Pour tromper l'ennui, j'accompagnai quelques pilotes de la Base -

car il y en avait - à l'aéro-club de PERIGUEUX. Ils me proposèrent un tour de quelques minutes en STAMP ; je n'osai pas refuser, mais je sus gré au pilote de m'avoir évité toute figure de voltige. Comme aviateur, ce ne fut pas mon seul vol. J'en fis un autre, et un seul, mais bien plus important puisqu'il fut très officiellement inscrit sur mes états de service. Je fis en effet un vendredi la liaison de BERGERAC à PERSAN-BEAUMONT, dans l'avion personnel de GOERING, un JUNKER 52 que l'armée détenait comme prise de guerre. Le prétexte de mon voyage était l'escorte de matériels sensibles ; sa vraie raison, l'originalité du moyen de transport pour rejoindre PARIS. Avec les temps d'approche, la durée du voyage dépassa largement la durée du trajet en train. Mais les principales munitions du JU 52 étaient des bouteilles de MONTBAZILLAC dont la dégustation n'aura ce jour là en rien altéré la qualité du pilotage.

Pendant ce temps, les rappelés avaient fini par être libérés ; ne restaient que des appelés, maintenus. Et chacun d'eux supputait avec plus ou moins de sérénité et d'optimisme les chances d'une libération prochaine.

Les ides de février passées, je fixai mes espoirs sur celles de juillet, le 14 me paraissant une date symbole que le pouvoir politique ne manquerait pas d'exploiter.

En attendant, en même temps que les autres appelés, je passai le permis de conduire militaire, y compris poids lourds, et le fit transformer en permis civil. C'était une opération facilitée par la qualité des relations entre officiers, parmi lesquels étaient forcément les examinateurs. On m'avait bien prévenu :

- Avec le capitaine BADER, ne dépasse pas le 60...

Je suivis le conseil et j'eus mon permis ; pas mon camarade PEYRON, qui oublia que le compteur de la JEEP était étalonné en miles.

Il me sembla habile, par ailleurs, de concentrer le solde de mes droits à permission sur les derniers jours de juin et les premiers de juillet. En rentrant, le 13, j'appris que je défilais le lendemain à PERIGUEUX, à la tête de la section représentant la Base.

- Garde à vous !

J'avais réuni la section dès la descente du camion.

- L'an dernier, la Base a été félicité par le commandement de la Région Militaire pour son comportement ; j'espère que vous ferez aussi bien. Repos !

- Ne vous en faites pas, mon lieutenant ; y a pas de raison, on est les mêmes.

Rires ; dans le crépitement des godillots qui se détendaient, un ancien avait fait mouche.

Désormais, les plus raisonnables visaient une quille pour Noël. Le commandant BONNEVAL, pourtant des plus prudents, en était lui même persuadé et il confirmait les bruits venant de la Région Militaire où son rôle de responsable des effectifs de la Base lui donnait quelques entrées, donc une grande crédibilité. Cependant, le commandant BONNEVAL se trompait et la quille n'arriva que fin février, avec une année entière de retard sur le calendrier d'origine ; le colonel, considérant sans doute que je l'apprécierai, anticipa de quelques jours ma libération.

Enfin définitivement redevenu civil, pour célébrer dignement l'événement, le dimanche soir à PARIS je pris le métro de la Porte de Champerret jusqu'à la gare d'Austerlitz, puis un ticket de quai, afin de tout simplement voir partir avec jubilation ce train de dix-neuf heures cinquante qu'en deux ans j'avais pris près de cent fois.

Le Pionce