

Article paru dans le n°12 de décembre 2002 du bulletin de liaison de
l'Association des Anciens de la Navale Caennaise.

Souvenirs de René Pruvot sur la Compagnie en Afrique du Nord

FLUX & REFLUX

1948-1962

Voici quelques années, l'initiative de quelques anciens, navigants et sédentaires, donnait naissance à un livre fort apprécié, retraçant l'historique de la Société Navale Caennaise.

Il ne pouvait pas tout dire, ni trop entrer dans les détails. C'était davantage peut-être le rôle de « Sillage », mais qui aurait pu en conserver toute la collection? Si elle existe et puisse être reproduite à un prix raisonnable, peut-être suffisamment d'amateurs y souscriraient-ils?

Ces réflexions s'ont inspirées par le récit paru dans le Bulletin n°11 de l'Association des Anciens, retraçant la tragédie du *NIOBÉ* en Juin 1940.

D'autres sujets spécifiques, ailleurs dans le temps et l'espace, mériteraient-ils une insertion dans un prochain Bulletin? Cette éventualité a inspiré la rédaction d'un essai sur ce que fut, après la Deuxième Guerre Mondiale, « l'émigration » de notre Compagnie vers des cieux supposés plus cléments.

Mais le fameux vent de l'histoire, employé à la fabrication de tant de faux-semblants, ne souffle pas toujours dans la même direction et toute marée montante se renverse bientôt.

La mémoire n'étant pas toujours rigoureusement fidèle, une rédaction basée sur elle seule, faute de documents, comportera des erreurs.

Que l'on veuille bien les pardonner car, même si importantes, elles ne relèvent certes pas de la mauvaise foi.

Peu après la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, l'Europe de l'Ouest, et donc notre pays comme les autres, fut saisie de vives craintes dues aux intentions prêtées à l'URSS qui disposait alors de moyens militaires énormes.

Les Français restions marqués par l'impréparation qui avait conduit à subir l'occupation, sans échappatoire, faute d'une stratégie de repli, tant pour les Armées et la Marine, que pour les Autorités, sans parler du citoyen lambda, toujours soumis aux aléas des crises « d'en haut ».

L'échappatoire envisageable aurait pu être un repli vers l'Afrique du Nord, alors toute entière française. C'est du moins ce qui fut envisagé par de nombreuses entreprises privées.

La Navale était en relations étroites de fournisseur à client avec la Société de Mines et Produits chimiques qui exploitait les mines de fer de May-sur-Orne.

Celle-ci avait - ou peut-être l'a-t-elle créée à ce moment là - une filiale au Maroc la SMMPC et, relations aidant, c'est tout naturellement vers cette éventualité de refuge que se décidèrent les Patrons de la Navale.

Fut créée, à la plus ressemblante image possible de l'actionnariat de la S.N.C., une filiale à Casablanca sous le nom de SOMARMA.

Y fut affecté, à titre temporaire? pensait-on alors, un collaborateur de toute confiance, Roger Cadiou, qui croyait ne rester là-bas que quelques semaines. Son séjour, avec sa famille qui l'avait rejoint quand un logement fut trouvé, dura près de trois décennies.

Le Maroc n'est pas l'objet du présent essai, encore qu'il y eut, au moins dans deux occasions, une collaboration entre Casablanca et l'Algérie.

Existait à Honfleur, seulement en partie désenvasé, une usine appartenant à la Société de Carbonisation et Charbons Actifs, la CECA. Elle y traitait des argiles smectiques en provenance d'Oranie, embarquées à Nemours.

Peu avant la guerre, avait commencé la construction au Trait de deux charbonniers traditionnels, qui furent incendiés sur cale lors des combats de 1940. Leur reconstruction et achèvement appartiennent aux débuts de l'après-guerre. Le « Niobé » fut mis en service le 12 septembre 1946 et le « Daphné » le 18 Juillet 1947.

A l'origine, ils avaient tous deux été conçus comme vraquiers, mais le « Daphné » se différença de son sister-ship par son équipement en faux-ponts installés alors qu'il était encore en chantier.

Les grands anciens pourront peut-être préciser la raison de cet équipement, sauf erreur une nouveauté à la Navale. Sans doute l'idée de transporter des « diverses » était-elle déjà dans l'air.

La Navale avait l'habitude de s'allier avec ses importants clients. Le Patron décida de créer à Nemours une filiale en commun avec la CECA. Ce fut la Société Maritime Algérienne, la SOMARAL.

La CECA y détacha Georges Grillet, parent de M.Mazuir, son PdG. Il s'acquitta consciencieusement et courageusement de sa tâche, y compris tout au long de la difficile période qui allait s'ouvrir quelques années plus tard.

Peut-être par souci d'équilibre, la Navale détacha un Caennais. La très modeste agglomération de Nemours n'offrant aucune possibilité de logement, ce missus dominici s'installa à Oran où la CECA l'hébergea dans la méchante cuisine de ses bureaux.

Bientôt un autre Caennais, Jean Hébert, fut affecté à Nemours et deux villas furent construites pour loger décentement ces deux collaborateurs et leurs familles. Ce fut une occasion de coopération avec Casablanca, l'entrepreneur y étant basé.

Le chargement de l'argile se faisait à partir de stocks à quelque distance de la bordure des quais. L'approche avait recours à des wagonnets-bennes Decauville. Cela demandait beaucoup de main d'œuvre et la poussée des engins s'avérait incertaine par temps de pluies qui rendait la zone fort savonneuse.

Se rappelle-t-on que les mauvaises savonnettes du temps de l'occupation étaient faites à partir de cette argile, en proportions excessives. Certes, c'était décapant et quasi inusable, mais pour ce qui était de mousser..!

Bientôt, il fut décidé de s'équiper d'une grue automobile. Embarquée à Marseille sur l' *« OUDJA »* de l'U.I.M. qui rencontra du très gros temps, elle débarqua inutilisable et fut renvoyée à Marseille par le « coupable » précité.

Une autre grue identique fut alors commandée et la première revint réparée mais ces engins s'avérant un peu « courts » il fut encore passé commande d'une grue plus puissante à flèche bien plus haute.

Ainsi, la SOMARAL fut-elle équipée de trois grues, deux pour l'approche de l'argile et la grande pour l'embarquement. Il fallut accepter l'obligation de service public, d'où des locations à nos confrères marseillais, mais les durées de chargement des uns et des autres en furent écourtées.

La vie de SOMARAL n'appellerait guère d'autres développements si ce n'est que l'isolement imposé à ce petit village par les « événements » justifia la création d'une manière d'agence de voyage.

La présence dans toute la région d'un important détachement de fusiliers-marins, leurs permissions et les voyages de nombre d'épouses, procurèrent à cette filiale un complément de recettes bien venu.

Nemours reçut d'abord chaque année la visite de contrôle de deux responsables comptables de Caen, Roger Roulland et son dauphin.

Occasionnellement, cette antenne isolée eut aussi le plaisir, voire l'honneur, d'accueillir, avec les moyens du bord, soit le Patron, soit son proche assistant, le Secrétaire général (qui bien plus tard devint aussi PdG).

Mais les « événements » ne purent que mettre fin à ces pratiques si appréciées des gens en place. Les responsables sur place étaient honnêtes et, l'activité n'exigeant pas trop en matière comptable, ne pouvait-il pas suffire d'une visite mensuelle du responsable en Algérie, maintenant installé à Alger, pour tirer chaque mois une balance, le bilan annuel étant établi à Caen?

Ses déplacements se firent alors par mer à l'aller, avec embarquement de la voiture à Oran et retour par la route, en évitant la plus courte mais aussi celle tenue pour la plus dangereuse, fort malsaine pendant une centaine de kilomètres.

Le trajet rallongé, via Marnia, passait en vue du fameux et véridique palmier d'Abd-el-Kader, où sa smalah se rendit, avec son trésor, au Duc d'Aumale en 1843, puis Tlemcen, par une route fort sinueuse mais riche de paysages inoubliables.

Ensuite, et faute parfois de navires à bonne date, la solution fut une liaison aller et retour en qualité de passager sur un Bébé Jodel de l'Aéroclub d'Oran.

Ceux qui connurent bien Nemours pourront se demander où ce petit avion pouvait bien atterrir.

C'est tout simple: la Brigade de Fusiliers-Marins qui s'efforçait de maintenir un peu de paix dans le secteur avait créé une mauvaise piste, à cheval sur le relief dominé par le phare. Elle montait sur une longueur de 200 mètres à partir d'un réseau de barbelés jouxtant un ravin impressionnant, et redescendait de même de l'autre côté, sur une même longueur aboutissant à un réseau et un ravin identiques.

Les « inventeurs » de mérite avaient baptisé leur œuvre d'art « *Nemours Airport* ». Qui aurait pu mieux dire?

Est-ce là une illustration de la propension de la Navale à s'intéresser plutôt aux ports dits secondaires et à ne pas trop se frotter aux grands ports? Ainsi de Caen et Honfleur et à l'inverse de Rouen, ou de Port-la-Nouvelle ou Toulon pour rester à l'écart de Marseille.

Mentionnons, sans nous y attarder, les *FORT LAMALGUE* et *FORT MALBOUSQUET*. Leurs noms furent empruntés à des défenses de Toulon (construites par Vauban?). Ils relièrent ce port à Alger et retour. Cet essai, dans le cadre de la Société Maritime et Routière, ne connut pas le succès, mais, du moins, ouvrit-il une voie.

Qui pourrait oublier le drame du *SAINTE ANNE*, disparu corps et biens entre Alger et Toulon, un peu, pensa-t-on sans certitudes au Nord des Baléares?

Inclinons nous à la mémoire de son équipage.

Rien ne vint jamais expliquer cette tragédie. Le temps était maniable, la cargaison de primeurs ne donnait pas lieu à inquiétude et le navire ne signala pas de problème.

Les recherches intenses, sur une route fréquentée, à quoi participèrent des unités de guerre de plusieurs pavillons alliés alors en manœuvres dans une zone comprise entre les Baléares et le Sud de l'Italie et la Sicile, n'apportèrent pas le moindre renseignement.

Les bruits les plus bizarres coururent. Entre autres, n'y avait-il pas eu une saisie secrète par les Autorités espagnoles? La France et ce voisin n'étaient pas alors revenus à des sentiments de confiance réciproques.

Le Patron se rendit spécialement en Espagne mais ses démarches, inspirées par son profond respect envers les disparus et leurs familles, restèrent vaines.

Mais qu'est donc devenu le *DAPHNÉ* oublié depuis quelques paragraphes, la *DAVNÉE* comme l'appelaient son Commandant Roger Le Franc, avec son accent de Sarzeau? Un village bien connu, disait-il, pour la douceur du vin de la vigne locale: pour l'ingurgiter, il fallait trois hommes et un mur: un pour le boire, deux pour le maintenir debout et un mur pour l'empêcher de reculer. Le « Daphné », donc, commençait ses voyages sur l'Algérie.

A sa pleine vitesse de 9 nœuds, par mer plate et vent arrière, il fut le navire qui amorça, sans doute en 1948, un trafic de marchandises diverses au départ de Caen sur Alger et Oran. De là, il rapportait quelques demi-muids de vin (a-t-on oublié, le nom de ces fûts si employés à cette époque?), à quoi s'ajoutèrent plus tard des cuves fixes aménagées dans les ballasts. S'y ajoutait surtout l'essentiel du fret de retour, le complément en lourd en argile de Nemours pour Honfleur.

Ces fûts de vin rencontrèrent la faveur des dockers de Caen sans doute dans l'intérêt d'un plus grand nombre de consommateurs avaient-ils à cœur de les échantillonner.

La Direction étant d'un avis différent, un jour fut dressé un enclos grillagé pour entreposer les fûts en attente de livraison. Cela entraîna la réaction d'un grutier qui s'écria: « on se croirait à Bukenwald »! (tant pis pour l'orthographe de ce camp sinistre!).

Ce nouveau service détourna de Rouen vers Caen un mouvement significatif de marchandises diverses, contrôlées par des transitaires parisiens, démarchés par la Sogena et Somarco. Des fonds de cargaison importants consistaient en produits fabriqués sur place et notamment en fers à béton sortant des Hauts Fourneaux de Mondeville.

Ecartons-nous à nouveau pour quelque temps, de Caen et de la « ligne du Nord ».

S.N.C. avait créé une filiale, les Entreprises Maritimes du Languedoc, à Port-la-Nouvelle où elle ne rencontra pas beaucoup de succès en face d'une forte concurrence établie bien antérieurement et assise sur le chai où le « Tselfat » dépotait ses vins.

Le responsable de cette filiale, Jean Breton, parut bientôt, et à juste titre, apte à faire davantage et mieux. Il fut affecté à Marseille, d'abord en complément de la Maritime et Routière, mais très vite la Navale ouvrit un bureau sous son propre nom. On sait le succès qu'il connut.

En 1952, le tout neuf *FRANÇOIS LE BRISE*, en copropriété avec la Compagnie du même nom, fut affecté à la ligne Marseille/Alger, sous l'autorité du Commandant JEGO, un vrai marin, natif d'Etel.

Un soir de bafagne, orthographe non garantie de ces violentes et si soudaines bourrasques agitant parfois Alger et sa baie, le Commandant n'avait pas encore regagné son bord et l'équipage, Second en tête, pensait préférable de différer l'appareillage. A peine le temps de gravir l'échelle de coupée, et le

Commandant Jego ordonnait de dédoubler puis de larguer les amarres. Ce fut fait dans l'instant, sans le moindre murmure.

Le *F.L.B* fut très vite suivi de son sister-ship *ISÉE* et ces deux unités donnèrent une réelle consistance à la Navale en Méditerranée.

Elle exploitait alors ces deux navires au départ de Marseille, l'un sur Alger, au départ d'ici le lundi soir et de là-bas le Jeudi soir, et l'autre le samedi sur Oran avec retour de Mostaganem le mercredi soir.

La ligne d'Alger était en concurrence directe, à l'aller comme au retour, avec le *CHARLES LE BORGNE*, une tranche-de-melon, arrivé bien avant nous sur cette ligne et à ces jours.

La concurrence fut d'abord fort vive. Vu d'Algérie, le phénomène était dû aux transitaires en primeurs, une petite dizaine de sociétés, heureusement pas unies mais qui savaient pratiquer le chantage, même si elles ne pouvaient pas toujours l'exercer à plein, soumises qu'elles étaient aux décisions, voire aux caprices, de tel ou tel contrôleur de l'Office Algérien de Contrôle, le redouté OFALAC.

Les Directions marseillaises des deux Compagnies surent s'entendre, avec la bénédiction de leurs Directions Générales respectives, pour un partage équilibré des recettes avec les ajustements financiers éventuellement nécessaires en fin de campagne.

Telle ou telles tentatives de transitaires demeurèrent vaines et cet accord tint aussi longtemps que l'Algérie fut française, pour le plus grand bien des deux Compagnies concurrentes, en fait confrères et complices sur ce plan particulier.

Mostaganem s'avérait déjà le seul port commode pour les primeurs récoltées dans la région Perrégaux-Relizane; d'abord surtout productrice d'agrumes, elle devait devenir aussi, grâce à l'irrigation intensive - tout pousse s'il y a soleil et eau - une riche terre exportatrice de légumes, à commencer par les artichauts et j'allais dire les tomates (mais la tomate n'est-elle pas un fruit?).

Peut-on manipuler sans conséquences la terre et sa substructure? Comme il arrive presque partout, l'irrigation intensive alimentée par le pompage des nappes souterraines entraîne une résurgence des sels, qui tuent les arbres en stérilisant le sol. Quelques années après le début des récoltes abondantes, l'appauvrissement des potentiels productifs entraîna devinez quelle réaction? Les propriétaires se tournèrent vers l'Etat, fautif présumé, pour en exiger compensation. L'indépendance ramena sans explication les demandeurs au silence, d'autant plus aisément qu'ils avaient dû partir.

Contrairement à des légendes forgées à l'encontre de l'immense majorité de sa population européenne, L'Algérie était dans l'ensemble un pays pauvre.

Certes, l'on a mis en exergue, ou, pour mieux dire, au ban de l'opinion, les richissimes propriétaires terriens. C'est vrai, il y en avait quelques uns: de rares individus, mais aussi de grosses entreprises détenues par des banques, notamment le Crédit Foncier.

Ceux que l'on devait appeler plus tard les pieds-noirs étaient dans leur immense majorité de petites gens, issus de quelque drame de leurs terroirs d'origine: français républicains déportés de 1848, alsaciens de 1871 ne trouvant aucune place en France, italiens fuyant la misère de leur terre natale, autres républicains échappant à l'Espagne de la fin de la guerre civile, plus des apports épisodiques, notamment au lendemain de la seconde guerre mondiale.

Le plus grand nombre des européens n'occupaient que des positions généralement modestes et c'était bien plus vrai encore pour les autochtones.

Tout de suite après 1945, commença de sourdre aux confins du Sahara une faible odeur de pétrole qui prit assez vite de l'ampleur, pour aboutir, dans les débuts de l'exploitation de cette richesse, au jaillissement d'Hassi-Messaoud.

Curieusement, c'est à ce moment-là que commença la rébellion.

A se demander si les deux phénomènes auraient pu être liés, s'il n'y eut pas une corrélation, un lien de cause à effet, le pétrole amenant l'argent, et celui-ci l'envie?

Mais l'objet n'est pas ici de tenter d'écrire l'histoire des années sombres, de la réécrire, plutôt, car tout et son contraire a déjà été proposé, voire affirmé.

On se tromperait en pensant qu'un forage pétrolier demande beaucoup de main d'œuvre, mais il en va quelque peu différemment de plusieurs forages simultanés, et c'est tout autre chose quand l'exploitation commence pour de bon.

Cela exige des bases arrières, et où donc, sinon à Alger?

Ces bases utilisent le plus possible d'employés de bureau recrutés sur place, et tirés de leurs situations précédentes à coup de salaires plus élevés.

Une main d'œuvre ouvrière est également nécessaire, ne serait-ce que pour convoier les matériels vers le Sud.

Sur place, à Messaoud ou Edjelé, s'érigent des constructions légères ou durables dont tous les éléments doivent être approchés par la route, une piste, à vrai dire.

A titre anecdotique, sait-on qu'à raison d'une visite annoncée du Chef de l'Etat à Messaoud, avec au programme une nuit sur place, les ateliers locaux de la S.N.Repa1 prirent l'initiative de fabriquer un lit de dimensions appropriées à la stature du visiteur.

Les ateliers d'Alger de la même société eurent la même idée, sans concertation, et acheminèrent en temps voulu un lit à la taille estimée nécessaire.

Les services de l'Elysée, qui ne manquaient pas d'expérience, embarquèrent ce qu'il fallait dans les bagages du Président.

Il y eut ainsi trois lits du Général à Hassi-Messaoud, plus que la petite histoire ne répertorie ici ou là de lits de Jeanne d'Arc ou de l'Empereur.

Plus tard, viendront des réceptions sur quais portuaires puis des acheminements de tubes pour la construction d'oléoducs et de gazoducs.

En face d'une rébellion qui prenait de l'ampleur et à raison des intérêts en cause, fut mise en place une force militaire sans précédent. Elle eut pour effet d'accroître d'environ 50% la population européenne.

Mais un soldat demande plus qu'un quignon de pain et un quart de rouge quotidiens. A elles seules, les opérations militaires, bien que n'atteignant jamais à des batailles d'envergure, exigent d'énormes impedimenta. Et le bidasse de base, si mal payé fût-il, n'était pas un consommateur à dédaigner.

Tous ces éléments qui pouvaient sembler quelque peu contradictoires, ne serait-ce que du fait d'une certaine insécurité, s'additionnèrent pour donner à l'Algérie un niveau de consommation jusqu'alors inconnu, pour ne pas dire presque sans rapport avec les normes antérieures.

L'essentiel était à importer, d'où le gonflement des cargaisons et avec elles du nombre de navires desservant les nombreux ports de ce pays.

L'on vit ainsi apparaître à Marseille la création ex nihilo d'une compagnie de navigation, s'installer sur la liaison Marseille/Alger telle autre compagnie qui ne s'était pas jusque là intéressée à cette zone, et plus généralement se développer les autres, dont, bien sûr, la Navale.

La desserte au départ de Marseille fut portée à 4 services hebdomadaires, dont l'un sur Philippeville et Bône, malheureusement sans guère de fret de retour, et cette ligne resta un non succès.

L'armement quirataire Transports Maritimes Vinicoles entreprit avec le «*MANDOURAH*» appelé à être par la suite remplacé par le *MAGUELONE* un service de Sète sur l'Oranie, plus tard avec retour via Marseille, ces navires disposant de cales enveloppées de cuves à vins.

Au départ de Caen et Saint-Malo, les services furent intensifiés, sans que le rédacteur ne dispose de données précises sur les noms des navires utilisés, mais beaucoup de ceux appartenant à la flotte du Nord participèrent à ces dessertes.

Il était semble-t-il inévitable que cette multiplication des moyens entraînaît des changements dans l'approche des services portuaires par la Navale.

Jusqu'à-là, Nemours mis à part, notre Compagnie avait conservé toutes ses représentations antérieures.

Là encore, le rédacteur serait heureux d'accéder aux souvenirs des plus anciens: il lui semble que les quelques agents d'Algérie, parfois des courtiers maritimes plutôt que des agents à proprement parler, par exemple à Béni-Saf et à Bône, restaient inchangés depuis l'époque de la guerre.

Il y avait eu une novation à Alger, à cause de la Société Maritime Routière qui s'était domiciliée chez un transitaire en primeurs, alors que la Navale s'adressait à la succursale de Delmas-Vieljeux. Celle-ci devait, tout en conservant son nom, être acquise par notre grand confrère et redoutable concurrent Schiaffino, ce qui pouvait justifier un changement.

Mais existait à Alger un autre souvenir de la guerre, Einar Ekelund frère d'Hugo, de la Cie Busck à Marseille, qui avait été un secours pour la Navale, exilée phocéenne pendant ce conflit.

Fut alors créée, avec Einar Ekelund, une Agence Maritime Baltica, spécialisée dans la représentation d'armements scandinaves, transportant pour l'essentiel des cargaisons de bois débités.

Baltica avait aussi un petit service transit, qui fut un temps le correspondant de la Sogena pour les vins, sans que cela donnât vraiment toute satisfaction.

Et puis, les tonnages de marchandises s'accroissant, cela ne pouvait que poser la question des manutentions dont le coût était supporté par le fret, qui s'entendait «*quai Algérie*», à l'import comme à l'export.

En outre, presque tous les acconiers d'Alger étaient dans la dépendance d'un armateur concurrent ou d'un autre.

Ainsi la Navale fut-elle approchée par la Maison Marigot, qui n'avait plus guère comme clients qu'une compagnie américaine, mais les bénéfices de la période de la guerre n'étaient plus qu'un souvenir.

Un jour Mérigot vint nous proposer de nous céder son département d'acconage, et l'affaire fut bientôt conclue. Nous en reprenions le matériel, mais aussi et surtout le personnel permanent, mensualisé.

Son numéro « Un » fut l'excellent Antoine Palmino et le chef pointeur le regretté Baptiste Mira.

Tous les marins qui fréquentèrent Alger à cette époque se souviennent sûrement de ces deux infatigables.

Baptiste avait des qualités de premier ordre pour le pointage, cette difficile spécialité: il s'y retrouvait, facilement semblait-il, parmi les milliers de petits colis venant deux fois par semaine de Marseille et reçus dans un magasin étriqué - mais aucune extension n'était possible, tous les acconiers étant submergés.

Il ne se perdait pas plus parmi d'autres milliers de colis, ces sacs de pommes de terre en provenance de Saint Malo, bien différenciés les uns des autres par les marques de leurs expéditeurs, mais beaucoup moins par les méchants bouts de ficelles de couleurs servant de contremarques.

Comment ne pas évoquer Antoine, son courage, son savoir faire, son intégrité et son ardeur. Il était le premier à l'embauche, à partir de 5h30 chaque matin ou presque, jusque vers 20h chaque soir d'escale, quand le travail ne se prolongeait pas jusqu'à 22h par une extension du shift de l'après-midi, se terminant normalement à 19h, cette prolongation étant illicite mais semble-t-il tolérée, et se terminant parce qu'il le fallait, à raison du couvre-feu.

Chaque matin ou presque, aura-t-on lu quelques lignes plus haut, car, même les jours sans navire, il y avait presque toujours besoin d'équipes pour manipuler et re-ranger une cargaison à peine débarquée, pour tenter de faire de la place pour celle du navire suivant.

En 1961, la dernière année complète où elle disposa d'un personnel de bureau fiable et où des statistiques pouvaient être tenues, la Navale compta 252 escales à Alger, dont très peu pour simple soutage, sans parler des navires consignés par Baltica et dont elle nous confiait les opérations.

Un jour, au début de 1962, se trouvant seul, Antoine tenta d'empêcher deux pillards de voler des marchandises riches d'un container.

Ils le poignardèrent. Il survécut.

L'histoire ne dit pas ce qu'il advint des criminels.

Antoine reprit du service dès qu'il le put et il fallut aller le chercher presque de force, d'autorité en tous cas, le 30 Juin 1962, car le bruit, un de plus, avait courut, disant que tous les chefs d'acconage étaient condamnés à mort par les rebelles.

Avant de quitter cette importante branche des activités algéroises, un mot sur son personnel permanent: l'effectif mensualisé comptait une quarantaine d'hommes, presque tous de ce quartier bien connu de Bab-el-Oued; moitié musulmans, un israélite, et moitié européens, de bien des origines, à l'image de la population du pays.

Malgré la permanence d'une sorte de situation de guerre civile entre ethnies opposées, aucun incident ne s'éleva entre ces employés, du moins sur les lieux du travail. Tous et toujours respectèrent notre entreprise.

Il faut voir là, sans nul doute, le mérite de l'exemple.

Avant d'aborder la profession d'acconier, la Navale avait pris la position d'agent consignataire à Alger. Il était apparu en effet que, spécialisée dans les représentations d'armements nordiques et très insuffisamment grée en personnel, Baltica n'offrait pas l'organisation nécessaire.

Les dimensions du manifeste d'une cargaison de diverses n'ont en effet rien à voir avec la simplicité des documents afférents à une cargaison homogène. Pour les diverses, une cargaison disons de 500 T. peut exiger plus de 100 connaissements et cela demande du personnels.

En outre, il fut décidé d'agir en prolongement du siège social, en ce sens que la succursale d'Alger ne devait faire ni profits ni pertes, en facturant la Navale au prix coûtant, tant pour l'agence que pour le service de manutention, ce qui représentait une économie très importante en faveur du fret, et donc du navire.

Au delà de l'agence locale, et notamment à raison de la distance - car les communications n'étaient pas ce qu'elles sont devenues aujourd'hui - l'agence d'Alger ne pouvait que prendre la dimension et les fonctions d'une agence générale pour l'Algérie et la Tunisie.

Il fallait en effet s'occuper des filiales de Nemours et Alger, de l'agence proprement dite et de l'acconage. L'ensemble demandait un renfort, qui fut prélevé sur Baltica. Ainsi, Henri Perchet devint-il le Second très efficace de S.N.C. Alger et libéra suffisamment le principal responsable pour lui permettre de visiter l'ensemble du secteur de Nemours à Sfax.

Il put ainsi se déplacer d'un bout à l'autre de ces côtes et, s'il peut le confesser aujourd'hui, ajouter à ces déplacements quelque tourisme.

Cela lui permit de faire connaissance avec des sites autres que les ports habituels; tels qu'Oujda et Tlemcen, Mers-el-Kébir de si douloureuse mémoire, Mascara et Orléanville, forcément Sidi-Bel-Abbés alors siège de la Légion Etrangère, Tipaza et Djemila et leurs ruines romaines, le minuscule port de Dellys, ou, sur la route de Bougie, Tizi-Ouzou et la magnifique forêt d'Azazga.

Il jeta encore quelques coups d'œil sur Djidjelli, Constantine, des ports perdus ou presque inconnus comme Collo et ses lièges, Herbillon et ses pavés, La Calle, Tabarka, sans oublier bien sûr Bizerte et La Goulette, mais aussi Sousse et Sfax, et, en passant, Kairouan et sa magnifique mosquée.

La curiosité s'en mêlant, l'occasion fut aussi donnée de pousser jusqu'à Gabès et, une fois, en compagnie de Michel Leroy, rappelé d'urgence par Caen alors que nous étions à Sfax, d'emprunter le très difficile col de Kasserine où s'étaient affrontés le Maréchal Rommel et le Général Patton, de découvrir Tebessa et son imposante ceinture fortifiée romaine, car il fallait rentrer rapidement à Alger, sans prendre le temps de suivre au retour l'itinéraire classique par Souk-Ahras et Guelma.

Ces noms ne sont pas écrits à la légère. Outre que, pour le rédacteur, ils évoquent de si fort souvenirs, nombre d'entre eux eurent par la suite droit à l'honneur, sinon à l'horreur, car tout est question d'interprétation, des communiqués pendant les longues années sur le point de s'ouvrir.

A cette période va renaître, hélas pour peu de temps, une coopération entre les implantations marocaine et algérienne de la Navale.

La ligne de Casablanca connaissait un grand succès à la remontée en primeurs sur Dieppe, grâce notamment à la qualité et à la rapidité des unités affectées à ce service.

Par contre, l'aliment à la descente au départ de Caen restait décevant, Rouen demeurant le port principal vers le Maroc.

En même temps, Alger demandait de plus en plus de liaisons au départ de France.

La solution consista en un service triangulaire, assurant en deux semaines la desserte Caen-Alger-Casablanca-Dieppe.

Au delà du relais de communications - souvent difficiles à cette époque entre la Métropole et l'Algérie - apporté par une agence générale, l'évolution des trafics et de la situation générale ne pouvait que remettre en question le système des agences d'antan.

A Oran, la fort respectable Maison Rey ne répondait plus suffisamment aux exigences du trafic, en ce sens, notamment, qu'elle ne proposait aucune organisation de prospection, nécessaire en face de la concurrence de compagnies fortement implantées depuis des lustres.

A Bône, l'agence était confiée à M. Noceti, courtier maritime, sans aucune approche commerciale, et au surplus inféodé au grand concurrent Schiaffino.

Dans ces deux ports, furent installés de jeunes collaborateurs du Groupe, détachés de la Métropole, mais les « événements » furent plus rapides qu'eux.

Bientôt, le danger s'aggrave partout et le moment vient très vite où ne reste qu'un espoir: pouvoir se retirer.

Ce repli ne peut nulle part être contenu, mais tout au plus un peu différé, notamment à Alger.

A Oran, où, au long des années de la rébellion, un calme relatif, disons une moindre insécurité avait régné, tout explose le 5 Juillet 1962, jour anniversaire du débarquement de 1830 à Sidi-Ferruch.

La ville est mise à feu et à sang, des blessés sont massacrés sur leur lit d'hôpital.

Le souvenir le plus atroce est celui d'une pauvre 4 cv Renault, avec ses 4 occupants, renversée et incendiée devant la porte d'une caserne, sous les yeux de la sentinelle française qui n'intervient pas: les ordres sont impératifs! Ils émanent de Paris.

Le Commandant de la Région s'y soumet.

Se boucha-t-il les yeux? Accordons-lui de faire semblant de le croire!

Cela faisait trois mois que le cessez-le-feu avait été convenu à Evian, et ignoré par l'un des deux camps.

Ceux-là restaient libres de leurs excès qu'aujourd'hui certains croient de bon ton d'affirmer légitimes.

S'ensuit un exode massif, sans commune mesure avec celui d'Alger, plus étalé dans le temps.

L'on revoit, comme en 1940, des voitures surchargées, avec des « pontées » incroyables.

D'Alger, les départs commencent, s'amplifient et explosent l'été 1962.

Le Premier Ministre décrète: pas de vols supplémentaires, pas d'accélération des services des paquebots.

En dépit de cela, en face de la détresse de nos concitoyens abandonnés par le Pouvoir, se manifeste sans réserve la solidarité du marin au secours du naufragé.

Les cargos, soutenus par leurs Directions acceptent jusqu'à 130 ou 150 passagers.

Tant pis si les moyens de sauvetage en autorisent 10 tout au plus.

Tant mieux s'il fait beau.

Les Affaires Maritimes s'abstiennent d'intervenir.

Pas d'accident!

Les passagers se comportent dignement.

La Navale intensifie les rotations de ses 6 navires basés à Marseille.

Les plus rapides exécutent la traversée en 24 heures.

Gardons en mémoire le souvenir de ces mérites.

Que la Navale Caennaise, disparue mais pas oubliée, ses Etats-Majors et ses équipages reçoivent le salut de ce témoignage après quarante ans de silence!