

*Durant l'été 2022 j'ai mené une série d'entretiens avec un monsieur de 95 ans qui souhaitait laisser une partie de ses souvenirs à ses enfants, petits-enfants et arrière petits-enfants. Il avait travaillé dans des fermes du temps des chevaux et des bœufs et côtoyé la résistance pendant la seconde guerre mondiale ; militant communiste il a été maire de sa commune pendant plus de vingt ans, mais aussi père, grand-père et arrière grand-père...*

*De cette vie très riche, tant sur le plan professionnel que sur le plan familial j'ai choisi cet extrait bien représentatif, car il mêle intimement, comme l'on dit, la petite et la grande Histoire :*

## *Au Maroc, sous les drapeaux*

Je quitte la ferme à vingt ans, en 1948, pour effectuer mon service militaire. Je suis affecté à une école d'aviation à Meknès au Maroc (ce pays était alors un protectorat français). J'y suis opérateur radio-téléphoniste, c'est-à-dire responsable de la tour de contrôle.

Cette affectation lointaine satisfait mes aspirations du moment : c'est moi qui l'ai demandée à l'issue des tests qui ont suivi mon incorporation. Je suis alors très intéressé par l'aviation, en partie en raison de l'existence d'un camp, tout près de chez moi, qui accueille un détachement de l'armée de l'air. Par la suite ce camp est devenu un aérodrome qui existe toujours.

À Meknès les avions sont des Spitfire anglais, excellents appareils, fiables et performants, qui seront plus tard supplantés par les P47 américains. Ce dernier aéronef avait une particularité : il pouvait embarquer un copilote et était donc tout désigné pour initier les pilotes de l'armée de l'air.

Nos gradés étaient des gens convenables au possible, à l'esprit très large, qui tout en étant lieutenant ou capitaine, nous commandaient « en pères de famille ». Le commandant de la base a fini par être muté en Afrique Occidentale Française où il a été promu au grade de général.

Ma responsabilité était importante, car nous devions gérer aux environs de quatre-vingts décollages et atterrissages par jour sur une piste qui n'était pas très adaptée : elle ne mesurait que mille huit cents mètres pour des avions qui en auraient plutôt demandé deux mille. Heureusement, le vent nous était généralement favorable. L'aviation à réaction en était alors à ses balbutiements et je n'ai vu que très peu de ces appareils. Le premier était américain.

J'ai toujours entretenu de très bonnes relations avec les Marocains : ils étaient très respectueux, et nous aussi. Il y avait une réciprocité. Il y avait une forte présence française, avec beaucoup de commerçants en ville. On ne se sentait pas dépaysé. Malgré cela, j'avais le mal du pays et j'ai refusé de devenir sergent, de peur d'être pris au piège et de devoir rester plus longtemps loin de chez moi.

De ce point de vue, on peut dire que j'ai eu de la chance : pour faire face à d'énormes problèmes financiers, le gouvernement français a décidé d'anticiper la libération de ceux qui faisaient leur service militaire. Alors que « la quille » aurait dû arriver en novembre, j'ai retrouvé dès août 1949 une France touchée par la canicule et la sécheresse, avec des températures de plus de quarante degrés et une période de trente-trois jours sans la moindre goutte d'eau. C'est peut-être à ce séjour au Maroc que je dois une certaine résistance à la chaleur : je me souviens que dans ma jeunesse on devait souvent insister pour me faire porter un chapeau.

De ce séjour en Afrique du Nord, j'ai ramené un petit souvenir : à Rabat, notre base était voisine du palais du sultan dont les jardins étaient plantés d'eucalyptus ; j'en ai subtilisé quelques plants pour tenter de les acclimater en France. J'ai eu du mal à les conserver : un seul a survécu et l'arbre pousse encore ici, dans mon jardin, à des milliers de kilomètres de la terre où sa graine a germé.