

LE SERVICE MILITAIRE. Au Bénin (ex Dahomey).

Il fut un temps où le service national s'appelait service militaire. Il était obligatoire. Si certains en ont gardé un mauvais souvenir : trop dur, trop long, perte de temps etc., d'autres, et ils sont nombreux, en reconnaissent, maintenant qu'il a été suspendu, les effets bénéfiques. On apprend à vivre et à travailler en équipe, il faut obéir... Certains y sont formés à l'ordre et à la propreté, d'autres même à l'hygiène. On enseigne aussi le respect, chose qui devient assez rare de nos jours : déjà pour commencer, en parlant de respect, il faudrait que les gens qui voudraient être respectés, commencent eux-mêmes par respecter les autres.

De plus, en 1953-54, période à laquelle j'ai fait le mien, c'était aussi l'occasion de faire des voyages, que l'on n'aurait pas pu s'offrir, sauf exception, bien sûr. D'autre part, en devançant l'appel de la classe, en faisant un petit engagement de 18 mois, il était possible de partir outre-mer. Et l'on pouvait choisir 3 pays différents : l'Afrique, l'Océanie ou l'Amérique (les Antilles ou la Guyane).

C'est ce que j'ai fait et j'ai obtenu l'A.O.F., l'Afrique occidentale française. Et c'est une fois sur place que je connaissais mon pays d'affectation. Ce sera en fin de compte le Dahomey, l'actuel Bénin.

Et voilà, c'est parti. Départ de Strasbourg : Paris (7 heures de train), Dreux. L'incorporation se fait au 1^{er} Régiment d'Infanterie de Marine, à Dreux. Et là, pendant deux mois, ce sont « les classes », c'est-à-dire l'apprentissage de la vie militaire. Ordre serré : marcher au pas, repos, garde à vous, maniement d'armes, armement : connaissance des différentes armes : nettoyage, démontage... ; et tir : d'abord avec une carabine 5,5 mm, avec le Mauser allemand, le Garant américain, le MAS36.

Et surtout, pendant cette période : les piqûres avec leurs rappels : DT. TAB., Fièvre jaune, Variole, Typhus. Elles sont distribuées par séries de dix hommes : un infirmier qui passe pour enfoncer l'aiguille, et le deuxième qui passe après avec une grosse seringue et met sa dose à chacun. Après la piqûre, interdiction de boire de l'alcool pour éviter tout problème. Mais il y a toujours des malins qui ne se sentent pas obligés de respecter la règle. Ceux-là terminent à l'hôpital.

Et c'est le grand jour du grand départ qui approche, et qui, enfin, est là.

Nous prenons un train spécial militaire : Dreux- Marseille. Durée du voyage : deux jours. Nous passons des heures sur des voies de garage en laissant la place au trafic normal. Nous essayons de faire passer le temps en discutant, en jouant aux cartes. Aux arrêts nous descendons pour nous dégourdir les jambes. Arrivée à Marseille. Deux ou trois jours d'attente au fameux camp Sainte-Marthe, d'où se faisaient la majorité des départs de militaires pour l'Afrique et l'Indochine.

Et c'est l'embarquement pour Dakar, à bord du paquebot « Djenné », le 30 décembre 1953. Nous sommes installés dans les cales et dormons dans des hamacs. Les cales du reste du paquebot, ou presque, sont occupées par des tirailleurs rentrant au pays après un séjour en Indochine. La nourriture n'est pas prévue pour nous et nous sommes au même menu que les tirailleurs sénégalais. Nous ne mourons pas de faim mais nous ne sommes pas habitués aux généreux épices... et cela peut entraîner des désagréments au niveau de l'estomac. Bien après, j'ai d'ailleurs fait la même expérience avec le couscous pimenté au Sahara. Dans le golfe du Lion, nous subissons une terrible tempête. Mais tout se termine bien. Entretemps, il a été demandé des volontaires pour aider aux cuisines. Au lieu de rester là à ne rien faire, j'y suis allé. Il y avait du boulot. Mais le temps passait plus vite. C'est là que j'ai vu ce qu'on faisait des restes des plats qui revenaient des tables, quelle que soit la qualité de la nourriture : à la mer !

Les Baléares, Gibraltar et une petite escale à Tanger où nous sommes submergés par des vendeurs de babioles en tous genres : des montres, des foulards de toutes les couleurs etc...Escale à Casablanca. En quittant le quai de Casablanca pour Dakar, notre paquebot n'est pas assez éloigné du bord lorsque les moteurs sont lancés trop fort, trop tôt. Nous frôlons un cargo, les mâts de charge des deux bateaux s'entremêlent et des mâts de notre bateau tombent sur des camions Mercedes brillant neufs rangés sur le pont du cargo. Cela fait un drôle de boucan...et une drôle de sensation. Quel gâchis ! Nous étions tous sur le pont pour assister au départ. En un rien de temps, il s'est vidé. Tout le monde s'est précipité vers les cabines pour se mettre à l'abri. Mais après deux ou trois heures d'attente pour constater les dégâts et faire les constats d'usage, nous reprenons la route. Après Las Palmas aux Canaries, c'est l'arrivée à Dakar après 8 jours de traversée. Nous y restons huit jours. Visite de la ville qui est pour nous le premier contact véritable avec l'Afrique, petit tour sur la plage, infestée de barracudas à certains endroits. Nous nous habituons tout doucement à la chaleur, au climat. Nous sommes dans un centre de transit qui domine la mer. Nous dormons sur des bat-flancs, genre de literie que je n'avais encore jamais utilisé.

Alors que nous étions environ trois cents au départ de Marseille, nous restons une quarantaine à continuer sur Niamey, pour aller ensuite jusqu'à Parakou, au Bénin, pour y suivre les pelotons, N°1 pour être caporal, puis N°2 pour devenir sergent.

Et de Dakar à Niamey, nous prenons l'avion. Escales à :Bamako (Soudan, actuel Mali) Bobo-Dioulasso (idem), Ouagadougou (Haute-Volta, actuel Burkina-Fasso). Enfin, atterrissage à Niamey (Niger, resté Niger). Là, nous sommes accueillis par le colonel Massu, à sa manière à lui, et il nous met tout de suite dans le bain : nous ne sommes pas là pour nous amuser...

Puis c'est le départ pour Parakou, au Bénin. Tout d'abord, voyage de deux jours et deux nuits sur un chaland, sur le fleuve Niger : impressionnant ! Les voyages, ça creuse. Et nous n'avons pas grand-chose à manger : une grande boîte de pâté Olida, et un peu de pain sec, même très sec. Le pâté a tellement chauffé, qu'en ouvrant la boîte, celle-ci explose presque, et la moitié part sous pression et éclabousse les gars tout autour. C'est vrai que nous avons vraiment la fringale. Et nous nous ne sommes pas d'une génération qui a été particulièrement gâtée dans nos jeunes années. Un de nos camarades, particulièrement énervé, dit à notre chef de détachement, un sergent-chef qui a fait l'Indochine : « Si tu ne nous trouves rien à croûter, c'est toi qui servira de casse-croûte aux crocodiles ». Nous n'avons pas vu de crocodiles, d'ailleurs, mais par contre des hippopotames, en traversant le Parc W. Mais le chef n'a pas fini dans le Niger, et à une petite escale, nous avons trouvé un peu de nourriture.

Malanville : tout le monde descend ! Et c'est par camion que nous faisons le reste du trajet jusqu'à PARAKOU. Et c'est là que nous passons 6 mois de formation. Nous percevons notre équipement « colonial ». En 1954 donc : casques coloniaux anglais, très lourds mais sans doute très efficaces, des shorts anglais vraiment « english », des treillis américains et beaucoup de vieux matériels, reliquat de la guerre. Quand même un fusil relativement récent, le MAS 36, bien français celui-là. Nos moniteurs sont un lieutenant et un adjudant qui entraînent d'Indochine, c'est dire que nous avons été à bonne école, bien formés, et en forme... Une bonne année de classes, peloton un et deux.

Marches forcées quelle que soit la température, qu'il pleuve à verse ou pas, exercices de tir au fusil, pistolet et aussi tir au mortier, ordre serré, combat de jour, combat de nuit, armement, parcours du combattant tous les matins, aussi pas mal de théorie. En particulier, étude des armes très complète et bien détaillée. Nos moniteurs, instructeurs sont un lieutenant et un adjudant qui rentrent d'Indochine, c'est dire que nous sommes à bonne école...

Et alors que nos camarades, en fin de parcours d'instruction sont ensuite dispersés sur différentes unités du territoire, deux amis et moi-même restons sur place, en étant nous-mêmes formateurs pour le contingent suivant.

Une année passe très vite. Cette année a aussi été marquée par la chute de Dien Ben Phu. Nous étions déjà rassemblés pour la cérémonie du 8 Mai, lorsque la nouvelle est parvenue à notre commandement. Dans un silence total, en pensant à tous ceux qui restent là-bas, morts, et aussi en n'oubliant pas ceux qui sont prisonniers, nos chefs nous font rejoindre notre cantonnement.

Pour le retour en France, nous prenons une Micheline à voie étroite de Parakou à Cotonou. Le 2 février 1955, nous embarquons à bord du SS. Brazza, pour Bordeaux, en faisant escale à Lomé, Abidjan, Sassandra, Conakry, Dakar, Las Palmas, Lisbonne, Vigo, et cette fois-ci, arrivée à Bordeaux. Voyage très agréable après une vie assez dure en brousse. Comme je suis passé sergent entre-temps, je voyage en troisième classe si je me souviens bien. Car des « classes », il y en avait à ce moment-là. Logement en cabine, et surtout une nourriture excellente, pas mal de poissons ou crustacés de toutes sortes, peu connues en Alsace... Et après les menus très peu variés de Parakou, j'apprécie. Voyage d'agrément, presque. Et nous débarquons donc en France le 16 février 1955, en plein hiver. Bordeaux-Paris par le train, et nous sommes démobilisés à Paris. Puis Paris- Strasbourg, retour au bercail...

La boucle est bouclée.

Les voyages forment la jeunesse, dit-on. C'est vrai surtout quand on sait ouvrir les yeux, et ne pas aller à la découverte d'un pays et de ses habitants avec des idées préconçues. Mais bien des gens pensent avoir compris un pays et ses habitants alors qu'ils n'y ont fait qu'un petit séjour touristique de huit jours.

J'ai vu du pays, des pays, et des Hommes, beaucoup d'Hommes. C'est une expérience profondément enrichissante pour toute personne qui a une once d'humanité.

J'ajoute que ce sont des voyages qu'on ne fait plus dans ces conditions. J'ai eu l'occasion, en 1970, de refaire des escales dans certains des ports cités ci-dessus. La différence d'activité, en baisse malheureusement, entre ces deux époques, est considérable.

Et cela fait beaucoup réfléchir.

Le 15 janvier 2020.

André Disch.