



*Récit de mes quelques bons moments
passés dans ma vie d'embarqué
(1939-1945)*

(Récit de M. Pierre Jousset)

Récit de mes quelques bons moments passés dans ma vie d'embarqué (Récit de M. Pierre Jousset)¹

Après 2 ans de cours passés à l'Ecole des apprentis mécaniciens de Toulon, j'eus la joie un jour de voir les cours finis et, peu de temps après, de débarquer. Car j'en avais assez d'user mes fonds de culotte sur les bancs.

N'étant pas trop mal noté au classement général, je sors de l'école avec mon premier galon rouge, et si j'étais fier de le regarder sur mes manches et à me prendre pour quelqu'un et surtout pour un vrai marin.

Dès lors ce fut mon embarquement sur le croiseur *Colbert*. J'embarquai le **1^{er} avril 1939**. Quel beau bateau et quel changement de vie d'avec l'école. Enfin je suis content.

Après plusieurs mois d'embarquement, je m'étais très bien habitué à la vie de bord et tout marchait bien. Mais, hélas, cela n'en fut pas toujours de même.

Après maints appareillages nous quittons **Toulon le 1^{er} septembre**. Le **3 septembre 39**, jour inoubliable pour nous Français, la déclaration de guerre avec l'Allemagne nous surprend juste où nous arrivions au mouillage à **Mers el-Kébir**. Le soir sur le pont, car nous avions pas mal de réservistes, ce fut une très grande discussion.

Nous restâmes à Mers el-Kébir 1 mois, où j'eus le plaisir de connaître la ville d'**Oran**. Entretemps nous fîmes des excursions militaires aux alentours de la ville. Même qu'à **Aïn el-Turck** j'en ai rapporté un drôle de souvenir. Enfin, quelques jours après, ce fut de nouveau le retour sur **Toulon**.

Huit ou dix jours se passèrent et ce fut le départ. Nous arrivâmes à **Bizerte** quelques jours plus tard. Comme tout bon marin, je sortis à terre à la première occasion. Nous étions au mouillage à la pêcherie. J'allais souvent assister aux représentations de cinéma au Foyer du Marin.

Le dimanche nous nous promenions avec les collègues en ville. On s'est aperçu des différentes coutumes du pays. La vie n'était pas trop chère. J'eus l'occasion de faire souvent des excursions pédestres avec notre aumonier du bord sur les plages de la côte et, un jour, d'aller à **Tunis** passer 24 heures. Nous avons pris le train le matin de bonne heure. Qu'il allait doucement. Nous aurions pu en descendre pour pouvoir faire un bouquet de fleurs.

Nous arrivions quand même. Ce fut la visite de la ville, des mosquées arabes, de la cathédrale qui était drôlement belle. Ce fut le palais du Bey. Ce fut les souks tunisiens avec toutes ces petites boutiques minuscules et de toutes sortes, les grandes avenues. Vers 11 h 30 ce fut le départ pour se rendre à **Carthage**, ancienne ville romaine. Nous prenons le train électrique et après 3 quarts d'heure nous arrivons. Après avoir marché un bout de temps, nous arrivons à la cathédrale. Nous sommes reçus admirablement par les Pères Blancs. Nous dînions sur les marches de la cathédrale, car nous avons emporté notre repas froid. A la fin de notre repas, qui fut copieux, ces braves Pères Blancs nous apportèrent plusieurs bouteilles de vin blanc, qui est si réputé en France. Plusieurs d'entre nous étaient gais. Tout marchait bien. L'après-midi nous visitâmes le jardin où les Pères

¹ Nous avons corrigé l'orthographe du texte original et rectifié la ponctuation pour une meilleure lisibilité. Nous avons également ajouté quelques notes pour préciser quelques dates et détails. Jacques OMNÈS

nous expliquaient qu'en cet endroit ils avaient trouvé pas mal d'ossements, qu'ils avaient mis sous verre et que nous vîmes. Ils les avaient trouvés en creusant leur domicile. Ensuite ce fut la visite du musée carthaginois. Nous descendîmes après cela voir les arènes, où nous vîmes la fosse aux lions, la petite chapelle où furent persécutées Sainte Félicie et Sainte Perpétue. Les colonnes romaines furent très remarquées. Tous ces endroits-là étaient occupés par les troupes qui s'étaient installées, même la fosse aux lions. Ils nous reçurent très bien en nous offrant le café. Car ils n'avaient certainement pas l'occasion de voir souvent des matelots. Tout cela était bien beau, mais l'heure du retour approchait et c'est avec regret qu'il nous fallut quitter cet endroit pour reprendre le train. Nous étions de retour à **Tunis** juste comme arrivait le cortège du passage du Bey. C'était admirable. Toute cette garde d'honneur habillée de bleu et de rouge et, à la fin, le Bey lui-même en calèche toute blanche.

Il nous fallut repartir avec regret pour ne pas manquer notre train. Et nous étions de retour à **Bizerte** le soir vers 23 h. Etant fatigué de ma journée et content aussi, je pris l'embarcation pour rejoindre mon bateau. J'avais pas mal rapporté de souvenirs tels que porte-monnaie et autres articles où ma frangine fut très contente.

Après plusieurs mois de mouillage à **Bizerte** ce fut l'instance d'appareillage. En effet, nous appareillâmes quelques jours après, sans savoir quelle était notre destination. Ce fut 8 jours de mer successifs, où nos veilleurs faisaient leur surveillance vigilante. Et ce fut un matin que nous aperçûmes les côtes de **Malte**, ville anglaise. Le matin à 8 h, le croiseur s'approche de la passe. On embarqua le pilote. L'endroit était très dangereux et bien surveillé. Nous pénétrons dans le port après le **Tourville** et nous voici au mouillage. C'était le jour de Noël. Après les visites officielles que nos anciens amis alliés firent à notre amiral, ce ne fut qu'un défilé de petites embarcations civiles qui ressemblaient aux gondoles vénitiennes, qui passèrent pour admirer nos bâtiments. L'après-midi ce fut les permissionnaires qui étaient heureux de pouvoir mettre les pieds à terre, et j'étais de ce nombre, car nous ne devons pas y séjourner longtemps. Quelle joie se lisait sur ces visages, car pour un marin quel plaisir de pouvoir et fouler le sol étranger. Nous voici donc à terre. Ce fut la défilade devant les restaurants, où les restaurateurs nous invitaient à rentrer. Mais de ce temps-là nous n'avions pas trop d'argent et un repas coûtait déjà 10 shillings. Les magasins de souvenirs furent visités. J'achetai même plusieurs photos, que je perdis hélas plus tard. Ce qui m'avait surtout frappé, c'était qu'à chaque coin de rue on apercevait une petite chapelle, car les Anglais sont très croyants. Ensuite, je me rappelle que les pâtisseries se sont aperçues de notre passage. Après avoir visité les principales avenues de Malte, où nous étions accompagnés par des militaires anglais, c'était le soir, où toute la ville était éclairée. Que de petites rues et que de dancings, de cabarets et de boîtes de nuit ! On ne savait pas auquel aller. Les Anglais nous menèrent dans une boîte de nuit où pas mal de matelots français se trouvaient déjà. On s'installa et c'est devant un demi de bonne bière que l'on assista à plusieurs scènes amusantes, des danses anglaises, et cette lumière bleue, rouge et verte qui changeait chaque fois après chaque morceau. On resta là pendant près de deux heures, où pas un sou ne sortit de notre poche.

Mais l'heure de rentrer approchait. On sortit. Nous marchions encore assez droit, mais, hélas, comme toujours un dernier petit bistrot était encore ouvert et c'est là qu'en sortant les copains furent obligés de me tenir, car le whisky avait drôlement agi sur mes jambes. **Malte** m'a laissé un bon souvenir et ce n'est que le lendemain, où nous nous trouvions en pleine mer, que je pensai à la belle soirée que nous avons passée.

Quelle destination prenions-nous ? L'équipage n'en savait rien. Tant pis, nous verrons

bien.

Mais notre boulot ne consistait pas seulement à l'amusement. A terre et en mer, cela fait deux. Le quart aux machines, le repos, manger, cela faisait passer la journée. Notre travail consistait à patrouiller en Méditerranée et pas un navire étranger ne passait sans que nous l'arraisonnions. Tous les bateaux de toutes sortes de nations qui nous tombaient en vue étaient arrêtés, fouillés par une équipe spécialisée ; et si rien n'était suspect à bord nous reprenions notre route. Cela dura 6 jours. Et ce fut les côtes de **Syrie** que nous aperçûmes un matin. C'était **Beyrouth**. L'après-midi nous entrions en rade, toujours après le **Tourville**. Quelle belle ville. Nous avons une jolie vue du bord. Le lendemain, permissionnaires ! Toujours avec deux de mes copains, je sors pour me délasser. Quelle chaleur il faisait.

La place de l'Horloge et sa grande avenue. Les boutiques de juifs, les petits Syriens, qui étaient drôlement marrants, qui ne nous laissaient tranquilles qu'après leur avoir fait cirer nos souliers et en les contentant d'une pièce de 1 franc. Je me suis bien amusé. En finissant notre journée dans un cabaret, et ce fut tout pour notre première sortie.

Malheureusement, une affaire déplorable, ce jour-là, mit les bateaux en deuil. Car nous perdions un homme, un réserviste père de 3 enfants, qui se noya en voulant prendre l'embarcation. On mit ça sur le compte d'un cuite, mais c'est égal. Quelques jours après, ce fut une excursion payée par la coopérative du bord. Une excursion à **Damas**, capitale du **Liban**². Il fallait faire 140 km en autocar. Nous étions une quarantaine de bonshommes. Le matin à 6 h nous quittons **Beyrouth** en autocar Citroën conduit par un bon chauffeur, car il fallait bien connaître la route, car elle était dangereuse, les tournants en lacets et nous n'allions pas doucement.

Enfin, au bout de 4 heures de voiture, nous arrivons dans la ville libanaise. Ce fut des aviateurs militaires qui nous reçurent. Ce fut une promenade à travers les souks libanais où, tout comme à **Tunis**, avec ses petites boutiques, ses marchands à qui criait le plus fort. Les chameaux qui traversaient la ville, tout comme les tramways à Toulon. La fabrication des malles en cuir sous nos yeux. L'après-midi, visite des alentours de la ville. Souvenirs, douceurs, et ma chère soeur était bien contente de la boîte de ratakoum que je lui avais apportée.

Le soir, ce fut le retour à **Beyrouth** et la rentrée à bord. Quelques jours plus tard ce fut le départ. De nouveau l'arrêt à **Malte** pour une journée, en attendant nos hommes, une équipe d'arraisonnement qui avait embarqué sur un cargo italien suspect. Le cargo arriva. Il fut fait prisonnier à **Malte** et aussitôt ce fut le départ sur **Bizerte**, où nous arrivions trois jours après, et 1 mois encore ce fut la rentrée à **Toulon**, où nous y passions une dizaine de jours, où j'eus le plaisir de voir mes parents.

Dix jours passèrent. L'instance de départ est de nouveau bien proche.

En effet, le départ arriva et un beau matin nous étions encore au large³. Ce fut après deux ou 3 jours de mer que l'on se trouva dans le détroit de **Gibraltar**. C'était une occupation pour l'équipage d'admirer le fameux rocher à tribord et les côtes de Tanger de l'autre. Deux heures après nous étions dans l'océan Atlantique et au bout de 7 jours nous

2 En fait Damas est la capitale de la Syrie, qui, comme le Liban est alors sous mandat français de la Société des Nations (SDN) depuis 1920.

3 L'appareillage a lieu le 24 janvier 1940 [Donald A. BERTKE, Gordon SMITH, Don KINDELL, *World War II Sea War: Volume 1, the Nazis Strike First* - Extraits publiés sur Internet, consultés le 1^{er} janvier 2014]

arrivions à **Dakar**⁴, où nous devons y rester 3 mois. Nous étions en couple avec le **Duquesne**. Il faisait une chaleur accablante pour un mois de février. Deux ou trois jours se passèrent, puis ce fut ma descente à terre du dimanche. Les promenades à Tanambab, village nègre où l'on vit les négresses piler leur maïs. Les coutumes de leur pays. Le marché où il fallait se boucher les narines, tellement toutes les sortes de produits sentaient fort. Le soir ce fut le cinéma en plein air et la journée se termina ainsi.

Après plusieurs jours, ce fut le départ. Nous appareillons seuls. Après trois jours de mer nous arrivons à **la ligne de l'Equateur**. Ce jour-là est mémorable pour tous les bateaux. Ancienne coutume maritime. Car chaque bateau traversant cette ligne reçoit son baptême, ainsi que son équipage. Ce fut une vraie comédie, où tout le monde a bien rigolé. Après 24 heures de marche après la ligne, ce fut le retour sur **Dakar**, où nous arrivions trois jours après. 1 mois se passe. Nous reappareillons en faisant route sur **Casablanca**⁵. 3 jours de mer. Au large on aperçoit des bâtiments. Ce sont les croiseurs **Algérie**, le cuirassé **Bretagne** et le croiseur aux. **Victor Schoelcher**⁶. Après les saluts réglementaires et la bienvenue de souhaitée, nous faisons route sur le **Canada**. Nous avons en outre touché des vêtements de corps chauds. Après 11 jours de mer nous voici en vue des côtes. De bon matin 3 escorteurs anglais viennent à notre rencontre. Le froid était très vif. Nous le sentions bien quand on vient d'un pays chaud comme **Dakar**. Le matin à 8 h, c'était la veille de Pâques 40, nous embarquons le pilote et nous rentrons au port, **Halifax**, ville anglaise du Canada⁷. Quel beau spectacle. Les maisons commençaient à être hautes et de toutes les couleurs. Le port, bien abrité, était très grand. Ce jour-là j'étais de service. Mais le lendemain je me promettais beaucoup de choses. La nuit il avait gelé et neigé à pierre fendre. Tout le port était couvert d'une couche de neige d'au moins 6 cm. Toute la ville était blanche. C'était vraiment joli à voir. L'heure des permissionnaires arriva. Il était temps, car lorsqu'on vient de se taper 11 jours de mer sans arrêt on a le gosier sec. J'embarque dans le vapeur qui doit nous mener à quai. Nous étions couverts comme si nous étions au pôle Nord. Il ne faisait pas chaud. Nous arrivions à terre. Il était encore bonne heure. On avait intérêt de regarder où nous mettions les pieds, car sinon avec le verglas on se trouvait vite sur le derrière. Les magasins prix unique reçurent notre visite matinale où nous nous installâmes devant un bon café au lait bouillant. Le foyer du marin et du soldat "Aux amis alliés" nous fûmes bien reçus. Ce fut après la visite de la citadelle. Un restaurant où nous mangions des oeufs au plat sucrés, des cornichons sucrés, où tout était sucré. C'était même écoeurant. Ensuite ce fut le cinéma, mais il ne parlait pas français. Mais cela ne nous empêchait pas de rire, lorsque l'on entendait ceux qui étaient à côté de nous. Après le cinéma, ce fut l'invitation à une fête donnée à notre occasion franco-anglaise, où là alors ce fut le bouquet. Après une représentation ce fut le goûter et les gâteaux, les cigarettes, rien ne manquait. Plus nous mangions, plus il en venait. Nous sommes rentrés à bord le soir avec un bon souvenir de l'accueil que les Canadiens nous firent. Nous sommes restés à Halifax 8 jours.

Le jour de partir, ce fut un vrai défilé de cargos anglais. Plus de 150 défilaient tout près

4 Le *Colbert* arrive à Dakar le 30 janvier 1940 [Donald A. BERTKE, Gordon SMITH, Don KINDELL, *Op. cit.* - Extraits publiés sur Internet, consultés le 1^{er} janvier 2014]

5 C'est le 12 mars 1940 qu'a lieu l'appareillage de Dakar [<http://www.belgian-navy.be/t4114-la-marine-francaise>, consulté le 1^{er} janvier 2014]

6 C'est le 15 mars 1940 que le *Colbert* rejoint la Force X commandée par l'amiral Duplat et constituée pour transporter une partie de l'or de la Banque de France au Canada. La jonction a lieu au large des Canaries. C'est le 10 mars que l'*Algérie* a embarqué à Toulon 1179 caisses d'or et la *Bretagne* 1820, soit un total de 147 tonnes (7 milliards de francs de l'époque)..[<http://forummarine.forumactif.com/t3803-france-croiseur-lourd-algerie>, consulté le 1^{er} janvier 2014]

7 La force X a été accueillie le 22 mars 1940 par des bâtiments canadiens à 20 milles d'Halifax [<http://forummarine.forumactif.com/t3803-france-croiseur-lourd-algerie>, consulté le 1^{er} janvier 2014]. Le dimanche de Pâques tombait le 24 mars.

de nous. L'après-midi ce fut à nous de partir. Avec regret nous partons de cette ville d'Halifax⁸.

Et ce fut de nouveau la mer, la veille, les quarts. Les escorteurs nous laissèrent à quelques milles. 12 jours se passèrent ainsi. Nous arrivions à quelques milles de Casa, où nous espérions prendre le chemin de Toulon. Mais hélas le *Colbert*, croiseur pigeon comme nous l'avions surnommé, n'avait pas de veine. L'*Algérie* nous passe un message. Retour sur Dakar. Nous faisons une drôle de tête, de voir l'*Algérie* venant de Toulon et qui y retourne aussitôt et que nous qui avons déjà fait 2 mois à Dakar étions obligés d'y retourner. Enfin bref... Bonne chance nous est souhaitée. Nous virons de bord et à toute pompe on fait route sur **Dakar**, où nous y arrivons 5 jours après⁹. Nous devons y séjourner encore 1 mois. Nous quittons **Dakar** et cette fois-ci nous rentrons à **Toulon**. Nous passons de nouveau le détroit de Gibraltar. Et nous arrivons à destination quelques jours après. Nous avons fait nos 9 mois de guerre à l'extérieur et ce fut les permissions. Le *Colbert* passa en carénage.

Mais un beau jour voilà que va de nouveau le *Colbert* se réveiller. Il prend la tenue de guerre. Les obus terriens ce coup-ci embarquent à volonté. Nous pensons qu'un beau coup se prépare. L'équipage est sur les dents, car nous n'aimions pas rester dans l'inaction. Sur ces entrefaites Toulon reçoit la visite de bombardiers **italiens** et ce fut un vrai feu d'artifice toute la matinée. Le ciel était couvert de flocons noirs et ça crachait. Les canons du *Colbert* visaient si bien que toute sa peinture s'en allait en cloques. Les Italiens, après avoir lâché leurs bombes sans causer de dégâts, s'en allèrent, et en vitesse¹⁰. Mais il leur fallait notre revanche. Voici comment elle se fit. Et ils n'y sont pas venus deux fois.

Le même jour à bord, "poste d'appareillage". Quelle joie parmi nous. Nous sentons le coup dur. Toute l'escadre appareille¹¹ : 6 croiseurs, 18 torpilleurs et l'escadre anglaise qui nous donna la main. Les Salins d'Hyères. Mouillage. Nous n'allons tout de même pas rester là, pensai-je. Non. Le soir à 21 h une vague de bombardiers passe au ras de l'eau. Dans un vrai grondement. Ca devient bon ! 2 heures après nous appareillons. Il faisait nuit. Nous marchâmes à petite vitesse toute la nuit. **3 h 30** du matin. Toutes les chaudières allumées. Les machines donnent leur plein rendement, le bateau frémit et tremble dans toute sa carcasse. Nous marchons à 30 noeuds. "Poste de combat". Les clairons, les klaxons, tout marche. L'aube se levait. Tout le monde est à son poste. Moi, dans ma machine, un gant d'amiante dans une main, une clé à volant dans l'autre, paré au moindre incident. **4 h 20**, alerte. L'*Algérie* donne le signal d'ouvrir le feu. C'est lui qui tire le premier. Un coup de 203 en plein but. La vigie qui nous demandait notre nationalité n'a pas eu le temps de dire ouf ! Et boum ! 200 coups de 203 partirent des 6 croiseurs. Chaque bateau avait son point de tir. C'était notre revanche ! Les coups se succédaient. L'artillerie de côte n'a pas répondu, les bombardiers ayant fait leur boulot avant notre arrivée. Et nous faisons de vrais virages sur l'aile, parce qu'il nous fallait éviter les gros cigares que nous distribuaient les 3 vedettes lance-torpilles. Une fut coulée par le CT *Chevalier Paul*, les 2 autres prirent la fuite. Et c'est ainsi que 200 km de côte furent bombardés par notre escadre. Le travail fut bien fait, car les journaux du matin en disaient long. Et ce fut le

8 L'*Algérie*, la *Bretagne*, le *Colbert* et le *Victor Schoelcher* quittent Halifax le 29 mars 1940 et assurent l'escorte des cargos *Wisconsin* et *Louis LD*, arrivés la veille de New York [<http://forummarine.forumactif.com/t3803-france-croiseur-lourd-algerie>, consulté le 1^{er} janvier 2014]

9 C'est le 8 avril que la formation se disloque. On peut donc situer l'arrivée à Dakar vers le 12-13 avril 1940. [<http://forummarine.forumactif.com/t3803-france-croiseur-lourd-algerie>, consulté le 1^{er} janvier 2014]

10 Cette attaque aérienne italienne sur Toulon a lieu le 13 juin 1940, trois jours après la déclaration de guerre de l'Italie à la France (10 juin 1940 à minuit).

11 L'appareillage a lieu le 13 juin 1940. C'est le début de l'opération Vado, qui consistera à bombarder plusieurs villes italiennes, notamment Gênes, le lendemain, 14 juin.

retour sur Toulon, où, à 12 h du même jour, nous étions au coffre, comme si rien ne s'était passé.

Malheureusement, un de nos bateaux avait été touché, l'*Albatros*. Mais pas trop de mal, quoique il y eut 9 hommes de morts, dont tous mécaniciens ou chauffeurs. Quelque temps après nous fûmes surpris par l'armistice. La marine avait fait ce qu'elle avait à faire et nous en étions fiers. Nous rentrâmes au bassin Vauban pour 9 mois, où nous fûmes désarmés par la commission allemande et italienne. Et ce fut ma dernière aventure sur le croiseur **Colbert**, où je devais débarquer le 20 août 42 pour embarquer sur le sous-marin **Le Héros**¹².

Je débarque du *Colbert* dans le courant du mois d'août 1941. Après 2 ans et demi d'embarquement, je quittais mon bateau avec un peu de regret et de joie en même temps, car j'avais toujours eu envie de faire les sous-marins. Et je fus servi. Un après-midi, mon sac sur l'épaule, je pris la direction du centre des sous-marins, où j'arrivai vers 4 h pour embarquer sur le **Héros**. Justement, le *Héros* sortait du bassin Vauban, où il venait de subir de sérieuses réparations pour faire campagne. Ce fut les essais aux Salins d'Hyères. Mais moi, chaque fois qu'il appareillait, je restais sur le quai, n'étant que supplémentaire. Les essais furent satisfaisants. Le jour de son départ arriva. **Le 23 septembre**, je lui larguais les aussières du coffre arrière. Les femmes mariées de nos camarades agitaient le mouchoir quand il passa près de la jetée. 2 ans sans se voir, ça doit être long ? Moi et quelques-uns de nos camarades devions aller les rejoindre à son nouveau port, qui était **Diégo-Suarez**. Beaucoup de choses se passèrent ainsi pendant 3 mois. Pour moi personnellement, ma vie en fut changée et l'idée de partir un jour m'était partie de la tête. Hélas, les jours se rassemblent mais ne se ressemblent pas. Un télégramme est vite arrivé, et c'est ce qui arriva, m'annonçant mon départ prochain. Ce fut les visites à la famille, à la fiancée que j'avais à coeur de quitter. Ma dernière 24 heures fut prise et ce fut le départ.

Le mercredi 8 janvier 1942 je quittai Toulon par le chemin de fer qui partait du 5ème Dépôt et qui devait nous emmener jusqu'à Marseille en ayant changé de locomotive en gare de La Seyne.

Nous arrivions à **Marseille** après 5 heures de train. Nous étions 600 bonshommes. Nous arrivons aux Incurables pour passer la nuit. Le lendemain **9 janvier** nous voici à la gare maritime de La Joliette pour embarquer sur la **Providence**. Après avoir été comptés par la commission d'armistice allemande et italienne, nous embarquons. Nous devons appareiller le jour même. Le temps est très mauvais. Appareillage retardé. Dans la nuit, justement, on apprend le naufrage du paquebot **Lamoricière**. Le lendemain **10 janvier à 11 h**, nous quittons les docks de **Marseille** en jetant un dernier regard sur N.-D. de la Garde.

Nous restons 2 jours en mer. Le **12 janvier** nous arrivons à **Alger**, où nous y restions 2 heures pour déposer le courrier. Nous reappareillons et ce fut après 6 heures de marche que nous arrivons en rade d'Oran. Tard le soir, vers 11 h 30, nous débarquons du paquebot et nous nous dirigeons vers la gare. Après une bonne heure de marche à travers la ville, nous arrivons enfin. Une longue files de wagons à marchandises étaient là. Après avoir dévalisé un wagon de sa paille pour en faire nos couchettes, nous voilà embarqués tant bien que mal. Quelle nuit - froid et le vent. Le train part enfin. Il est 1 h du matin. Le lendemain on arrive à **Sidi Bel-Abbès**, où du café chaud nous est servi par les légionnaires. Nous repartons de nouveau et ce fut une succession de gares algériennes.

12 Lapsus de M. Pierre Jousset. En fait, il débarque du *Colbert* en août 1941.

Nous étions ravitaillés tant bien que mal dans les gares. Le voyage fut épuisant. Nous arrivions à la frontière du Maroc en gare de **Oujda**, où nous restâmes toute la nuit debout, car il devait y avoir un changement de locomotive. Le matin à **6 h** nous repartons. Les villes de **Meknès**, **Fez**, **Rabat**, **Port-Lyautey**, **Fédala** défilent devant nos yeux. Nous avons pris le train électrique à Fez. Le **16 janvier**. Dans la matinée nous arrivons en gare de **Casablanca**. Il était temps, car nous étions rompus de fatigue, et la première des choses après notre arrivée au dépôt, ce fut d'aller me coucher. Le lendemain **17 janvier**, ce fut la sortie pour la visite de la ville. J'ai visité Casa, la place Lyautey et tous ses plus grands édifices. Quelle belle ville. La plus belle et aussi très moderne. Les pâtisseries reçurent fréquemment notre visite, car à Toulon, depuis plus d'un an, j'en avais été privé. Les cinémas, les promenades en calèche, tout le plaisir était pour nous. Et quelle joie de pouvoir un peu rigoler avec les copains. Les charmeurs de serpents, les souks arabes, etc., tout ça était plaisant. Je restai à Casa durant 4 jours. Le paquebot *Providence* arrive et nous réembarquons aussitôt. Le départ se fit aussitôt. Après quelques jours de mer, une fête à bord était organisée au profit de la Croix rouge, qui fut très réussie. Le **30 janvier**, nous arrivions à **Dakar**.

Je connaissais déjà Dakar depuis la guerre. Mais il avait changé drôlement. Plus armé, etc... Mais les cacahuètes n'avaient pas disparu. Une quinzaine de jours à Dakar et c'est sur l'avis *D'Entrecasteaux* que j'embarque cette fois-ci. Pour un long voyage . **Dakar-Madagascar**. Nous appareillons le **12 février** avec le *Béveziers* et un paquebot. Et ce fut de nouveau la mer la nuit et toujours la vie monotone et longue. L'avis tanguait, roulait, la mer était mauvaise. Le quart la nuit. Trajet fatiguant. Cela dure 31 jours. Le jour que les côtes de Madagascar se sont montrées, nous étions fous de joie. J'eus la joie de descendre à terre à **Fort-Dauphin**, où, je me souviens, je suis rentré malade. 2 heures après, nous repartons et nous arrivons à **Tamatave** peu de temps après, où nous devions y rester 8 jours.

La page de M. Pierre Jousset sur Alamer :

<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=45464>