

LA PARENTHÈSE ALGÉRIENNE DU CHASSEUR FRANÇOIS JACOB DE LANDEBY - PLOUNEZ

Bevañ e Plounez remercie vivement M. François Jacob d'avoir accepté en cette année spéciale d'évoquer son temps comme jeune appelé en Algérie. Année spéciale car 2022 marque à la fois le 60ème anniversaire de la signature des accords d'Evian, en mars, et l'anniversaire de son retour dans ses foyers en avril. Son témoignage s'appuyant sur une mémoire remarquablement fidèle et sur une riche collection de photos personnelles conservées dans des albums, permet de découvrir le quotidien de l'appelé transporté sur le continent africain dans une colonie rebelle qu'il faut « pacifier ». Pour le jeune cultivateur breton, c'est la plongée dans l'inconnu complet ; tout est à découvrir, tout est à apprendre, tout est à surmonter. Mais les difficultés seront atténuées grâce à l'esprit d'entraide, de partage et de camaraderie vécu au jour le jour.

Il a été difficile de choisir parmi les nombreuses photos conservées par M. François Jacob. Un peu plus de 20 ont été retenues, celles qui évoquent le mieux les aspects de cette vie entre parenthèses, qu'il y a exactement 60 ans de cela, le jeune homme tout juste libéré voulait garder pour lui-même mais aussi partager avec son entourage.

Grand Merci, donc, à M. Jacob, pour ce témoignage dont l'intérêt dépasse le simple cercle familial et qui mérite de figurer parmi tous les témoignages semblables diffusés par les media régionaux ou nationaux en cette année anniversaire.

J'ai 20 ans depuis le 15 juin 1959 quand je pars, le 4 janvier 1960, rejoindre le 503 RCC (Chasseurs à Cheval ou Chars de Combat) basé à Mourmelon-le-Grand pour « faire mes classes ». Je sais déjà que mon temps sous les drapeaux va durer 28 mois et que je vais devoir servir en Algérie.



Les conscrits de Plounez en 1960. De g. à dr.

- Jean-Claude DERRIEN (Pen-Vern)
 - André COQUIL (Traou-Scaven)
 - **François JACOB (Coz-Castel)**
 - xxxxxxxx
 - **Yvon CHAPALAIN** (à Guerlan près du Quinic)
 - **Paul LE GOASTER** (chemin Keryvon)
 - Pierrot BOCHER (Loguivy)
 - **Pierre JACOB** (Kergoniou)
 - Pierre LE GONNIDEC (Pré-Blanc)
- (en gras, les 4 appelés qui partiront en Algérie)

Si je pars, malgré une condition physique reconnue fragile (je ne pèse que 47 kg pour une taille de 1m73), c'est que les « évènements » d'Algérie nécessitent l'envoi de plus en plus d'appelés.

Je quitte donc le 4 janvier 1960 la ferme familiale de Plounez où je vis et travaille avec mes parents. À 14 ans, après mon Certificat d'Études et une année de 6ème, j'ai choisi de rester à la terre. Mes parents François et Marie-Anne (Guillermic) tiennent à Landeby une des belles

exploitations de la commune (une ferme à 3 chevaux et un jour de battages). J'ai deux sœurs : Anne, déjà mariée et vivant à Paris et Marie-Joseph qui est fiancée et doit se marier à la fin de l'année 1960. Mon père aime son métier et travaille des terres bien exposées au dessus de la rive droite du Trieux. On fait des pommes de terre, choux-fleurs, céréales et fourrage. Les rendements sont bons. Ma mère s'occupe plus particulièrement de 7 ou 8 vaches et des génisses. Heureusement, mon père est aidé par un ouvrier agricole et ma mère par une employée. Heureusement aussi, il y a l'entraide et la bonne entente entre voisins au moment des grands travaux. Mon père a acheté un des premiers tracteurs de la commune (un Vandeuve de 23 CV) en 1958 mais c'est moi qui le conduis car lui préfère travailler avec ses trois chevaux

Mes parents: François et Marie-Anne (née Guillermic)



J'ai eu la bonne idée de passer à 18 ans mon permis de conduire. Mon instructeur était M. Ropars dont l'épouse tenait la station *Shell* à l'entrée de la place de la République.

Je suis fiancé à Maryvonne, une jeune fille de Plounez dont les parents sont cultivateurs au bourg.

La parenthèse algérienne

Après quatre mois de classes éreintantes au 503 RCC, qui est un centre d'instruction du personnel, j'embarque à Marseille, destination Oran pour une traversée inconfortable (on est soit dans des chaises longues installées dans les cales du navire, soit sur le pont). De mon arrivée, j'ai gardé le souvenir d'une chaleur étouffante et d'un grand dépaysement. Presque aussitôt on monte dans un train composé de wagons à bestiaux, direction *Aïn Sefra* où j'ai été affecté. C'est une grosse bourgade dans l'ouest de l'Algérie non loin de la frontière avec le Maroc, à l'entrée du Sahara.

En camion militaire, avec quelques nouveaux appelés comme moi, nous rejoignons notre « escadron ». À peine installés, nous partons « crapahuter », c'est à dire partir en opération, ce qui est la meilleure façon de nous faire découvrir ce qui nous attend : vie militaire, vie dans le désert, vie d'insécurité, importance de la solidarité.

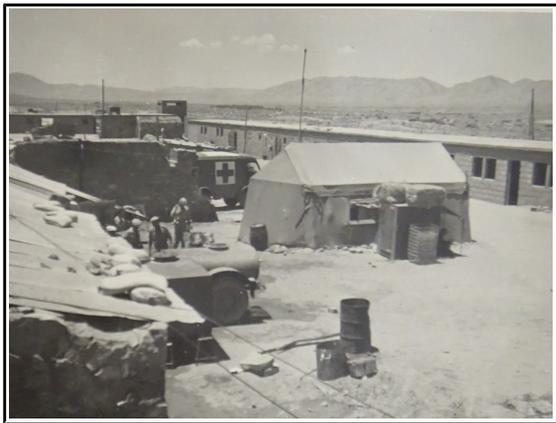
La base est composée de 4 « escadrons » séparés de plusieurs km les uns des autres : le plus exposé est situé dans la montagne près du « Réseau » (nom donné aux barbelés et aux fils électrifiés de 5000 volts) qui longe la frontière marocaine. Un autre escadron est situé en retrait plus bas et les deux autres sont dans le *djebel*, immense plaine aride presque inhabitée bordée au loin par des montagnes.



C'est à El Hendjir que j'ai passé le plus de temps. Cet « escadron » est implanté dans le djebel, non loin de Aïn Sefra, dans un secteur réputé moins exposé aux attaques de ceux qu'on appelle « fellaga », « fellouz », terroristes. Le seul bâtiment en dur, au centre, c'est pour l'état-major, les cuisines, le foyer. Il est gardé de nuit par 3 sentinelles, dont une sur le toit plat. Il y a autour des tentes de toile et des « abris » en tôle ! Le camp est entouré par un rideau de barbelés.



Ces « tentes » en tôle (les dortoirs) sont très inconfortables et sensibles aux changements de température. Les hommes ont construit une extension en bambous entre les deux, beaucoup plus agréable aux heures de repos ! Nous dormons dans des couchettes superposées. Nous devons garder notre arme et des munitions à portée de main.



Dans un autre « escadron », plus exposé, les hommes ont construit eux-mêmes des abris en parpaings. Les fenêtres tournées vers l'intérieur du camp sont grandes tandis que les murs du fond ne sont percés que d'étroites ouvertures pour surveiller le djebel. Tout autour du camp il y a aussi un mur de défenses en sacs de sable. L'eau est apportée par des camions citernes. Elle est rationnée pour la toilette et le lavage.

Peu après mon arrivée, mon organisme déjà affaibli ne résiste pas aux conditions physiques imposées par les opérations et j'attrape une dysenterie. Après un mois d'hospitalisation à Oran, je reviens comme « chauffeur » (merci mon permis de conduire passé à Paimpol!), à « El Hendjir », nom arabe de l'implantation. C'est là que je resterai le plus longtemps, avec des périodes plus courtes dans les 3 autres escadrons.

Quel que soit le lieu d'affectation la journée est encadrée par le lever et la descente des couleurs au son du clairon. Les soldats présents ou en vue de la scène se mettent au garde-à-vous.



C'est « mon » camion. Un *Dodge* à 3 essieux et donc moins inconfortable pour les hommes que je transporte, que ceux à 4 essieux. Il est très robuste, très maniable. Un des risques, c'est l'enlèvement, d'où l'équipement facilement détachable sur les flancs du véhicule.

Je dois l'entretenir comme un sou neuf, prêt à repartir en opérations à tout moment. Ce qui est long, c'est de remplir le réservoir d'essence à l'aide d'une *Jappy* (une pompe à main).

El Hendjir est dans le *djebel*, dans un secteur réputé moins dangereux que les trois autres. Nous sommes logés dans des tentes de toile (de 16 lits chacune) ou de tôle. Les températures extrêmes de chaleur (et de froid la nuit) les rendent très inconfortables. On a appris à construire des sortes de cabanes en bambou où il fait bien meilleur se reposer. On a aussi appris, à nos moments libres, à faire des parpaings en ciment pour ériger des bâtiments en dur, surtout dans les unités les plus exposées aux attaques des « rebelles ». Les grandes ouvertures donnent sur le centre du camp mais d'étroites fentes donnent de l'autre côté sur le *djebel* pour surveiller tout mouvement. On dispose aussi de murs de sacs de sable derrière lesquels on s'abrite en cas d'attaque.

Les conditions de vie sont dures et le climat difficile à supporter. Le manque d'eau (aucun puits) nous oblige à des toilettes sommaires : un casque rempli d'eau pour le rasage et la toilette du visage, un autre pour le lavage des vêtements, rarement plus. Pour les hommes partis en opérations, l'eau est transportée dans des citernes à bord de camions. Chauffée au soleil, cette eau ne désaltère guère et pourtant on en manque et il arrive que l'on boive de l'eau croupie trouvée au creux de rochers. Les cas de dysenterie ne sont pas rares malgré les piqûres administrées par l'infirmier au retour. J'en sais quelque chose, l'ayant attrapée un mois après mon arrivée.

La nourriture ne vaut pas grand-chose ! On nous apporte même des quartiers de viande sur lesquels se lit encore une destination surprenante : « INDOCHINE ». Le cuisinier fait ce qu'il peut avec ce qu'il a. La boisson est du vin d'Algérie, 1/4 litre par repas et de l'eau.

Heureusement au foyer, on peut améliorer l'ordinaire et se grouper à quelques uns pour des moments de partage. Ce qui « circule » le plus et en grande quantité, c'est la bière, la bière, la bière.

Pour les repas des hommes en opérations, il y a les « rations » composées de boîtes de conserve de « singe » (c'est plutôt bon), de thon (infect car surchauffé par le soleil), du café en poudre, du sucre, du chocolat, des biscuits. Il faut faire avec.

L'emploi du temps : El Hendjir est considéré comme un secteur relativement calme. Par rotation, tous les hommes y viennent. Bien sûr, il y a les gardes à tour de rôle, 3 hommes à chaque fois : un à l'entrée du camp, un autre auprès du bâtiment central et un troisième sur le toit de ce bâtiment (aménagé en poste d'observation). Les gardes de nuit se font par 3 tranches de 2 heures : (de 6 à 8, de 8 à 10, de 10 à minuit, de minuit à 2 de 2 à 4 et de 4 à 6. Si un homme est puni pour une raison ou une autre (ivresse, vol, imprudence...), il « écope » de tours de garde supplémentaires. Pour occuper leur temps libre, les hommes n'ont que le courrier, la lecture de journaux ou de magazines envoyés par la famille, l'écoute de la radio (on peut acheter au foyer, à un prix très intéressant, des transistors à piles) et la boisson.

Les « opérations » peuvent être fréquentes (voire quotidiennes) et mobiliser les autres escadrons selon le degré d'alerte et d'intervention. Elles durent en général la journée, parfois deux. En tant que chauffeur, **ma mission** est toujours la même : transporter dans mon camion une dizaine d'hommes jusqu'au lieu désigné par le commandant et les ramener le soir. Un convoi, c'est en

général : 2 half-tacks qui ouvrent le chemin suivis du 4x4 du commandant (un capitaine) dirigeant l'opération accompagné de son chauffeur et du radio. Puis viennent 4 ou 5 camions de transport de troupes et pour finir l'ambulance et le véhicule de dépannage qui transporte aussi la réserve d'eau. Une opération est toujours accompagnée de soldats de la Légion étrangère basée à Aïn Sefra qui passeront en 1ère ligne en cas de coup dur. Des opérations plus importantes mobilisent des hélicoptères, en particulier les célèbres « Bananes » et les Sikorski pour le transport rapide de troupes.



Quand nous avons déposé les hommes pour une opération, nous restons parfois les attendre. Nous devons alors, par sécurité, espacer les véhicules. Un chauffeur monte la garde pendant que les autres s'allongent à l'ombre de leurs véhicules.



un half-track



Je pose à côté de la jeep du commandant lors d'une opération



et là, près de l'hélicoptère lors d'une autre opération



Parfois, certaines troupes sont acheminées en hélicoptère. Arrivés sur place, les hommes doivent sauter de l'appareil en vol stationnaire à environ 1m50 au dessus du sol. C'est un spectacle !



Opération dans le djébel. Les touffes d'alfa peuvent cacher des rebelles en embuscade. La chaleur est accablante.

Les opérations menées au « Réseau » sont les plus difficiles : il s'agit de surveiller la frontière avec le Maroc . Cette zone est dangereuse car y passent des déserteurs algériens (armés) qui reviennent ensuite du Maroc, seuls ou à plusieurs et souvent de nuit pour nous attaquer. L'insécurité est permanente et les fausses alertes fréquentes : des mouflons ou des chacals viennent se jeter contre les fils et déclenchent des alertes. Immédiatement, des tirs de barrage sont effectués, et des fusées éclairantes lancées ; on se croirait en plein jour. Puis les hommes vont réparer les dégâts. Ce sont de fausses alertes, mais sait-on jamais ?



« Le Réseau »(électrifié), c'est la frontière entre l'Algérie et le Maroc. Secteur très exposé qu'il faut surveiller en permanence, de nuit comme de jour. Notre équipement est lourd et il faut transporter du matériel (armes, munitions). Les patrouilles sont épuisantes. Un avion de surveillance survole fréquemment la ligne. Mais il y a les souterrains sous la frontière, les caches, les tireurs embusqués etc. La nuit, des animaux se jettent contre les barbelés et déclenchent des alertes....

De jour, il faut « crapahuter » le long de la frontière dans un terrain accidenté propice aux embuscades, contrôler les bergers, repérer et détruire les souterrains creusés sous le « réseau ». Ces journées sont harassantes. Le radio doit se déplacer aux côtés du commandant en portant son volumineux et lourd matériel. Quant au « mitrailleur » équipé de son encombrant fusil, il est moins à plaindre que les 2 ou 3 hommes qui le suivent, chacun portant des chargeurs et des munitions dans des musettes qu'il est interdit de poser par terre. La nuit, les hommes de garde se succèdent au rythme des 3 fois 2 heures chacun, relativement bien abrités dans de petites guérites en pierre. Les autres ne dorment que d'un œil sous la tente ou dans un creux aménagé dans le sol, leur arme et leurs munitions tout près d'eux. Mais aussi gare aux scorpions !

Les chauffeurs : je suis resté chauffeur jusqu'à la fin de mon temps en Algérie. Le chauffeur est responsable de son véhicule. Le mien est un *Dodge* américain à 6 essieux qui absorbe (un peu) les secousses du transport. Je ne participe pas aux opérations, sauf parfois à des contrôles

de bergers ou de femmes ; ces dernières pourraient porter des armes sous leur tenue ou même être des hommes déguisés! Je dois toujours avoir mon arme près de moi et quelques munitions sous la main. En opération, Les camions sont stationnés à quelque distance les uns des autres. En attendant le retour de nos « passagers », les autres chauffeurs et moi pouvons nous reposer tout en restant vigilants. Souvent, la seule ombre possible est sous le camion ! Au retour au camp, les hommes vont se reposer et prendre leur repas, mais, moi, je dois rester nettoyer le camion, vérifier absolument tout, refaire les niveaux, regonfler les pneus, faire le plein d'essence (à la main avec une pompe *Jappy*), si besoin faire la vidange et à la fin, présenter le livret d'entretien au chef de corps. Et quand c'est fini, il ne reste plus rien à manger pour le pauvre chauffeur qui doit bien souvent piocher dans sa réserve personnelle. Encore heureux s'il ne repart pas le lendemain matin (ou même, c'est arrivé, dans la nuit).



J'ai participé à des contrôles. Le berger est-il vraiment un berger ? Et que sait-il et qui peut-il renseigner .

La peur ? Je n'ai eu vraiment peur qu'une fois : me trouvant de garde sur un piton un peu séparé du camp, j'ai été surpris par des tirs venant de « rebelles » invisibles dans leur djellaba couleur du sol. Pendant que je rampais en me contorsionnant pour regagner un abri à quelques dizaines de mètres de là, j'entendais les impacts de balles tout près de moi ! Quelle peur, j'ai eue.



Petit poste d'observation à l'extérieur du camp. C'est dans un tel poste que j'ai eu la peur de ma vie.

Mais le plus triste souvenir que je garde, c'est celui du jour où emmenant des hommes pour une opération, nous faisons une halte. Au moment de repartir, le commandant demande à son chauffeur d'aller explorer un passage avec son 4x4. À peine ce dernier a-t-il fait quelques mètres qu'une mine explose, déchiquetant sous nos yeux le véhicule et son conducteur. La vue des restes de notre camarade éparpillés devant nous nous plonge dans l'effroi et nous resterons marqués par cette tragédie.

Sinon, il est fréquent que tel ou tel camp soit la cible d'attaques par des rebelles, surtout le soir même d'une opération ou le lendemain. C'est une forme de harcèlement comme pour nous rappeler que nous sommes en « terrain ennemi ». Il n'est bien sûr pas question de sortir du camp sans raison, ni d'aller à la ville à Aïn Sefra, la ville la plus proche.

!

Donc pas de contact normal avec la population. On ne se sent pas les bienvenus. Il y a quelques Algériens effectuant leur service militaire avec nous, mais nous communiquons peu avec eux. Il y a même une certaine méfiance car il y a de temps en temps des désertions : certains appelés algériens désertent avec leurs armes et reviennent plus tard vers les camps qu'ils connaissent pour les attaquer.

Les grands déplacements, vers Oran ou Alger (allers ou retours de permission par ex.), se font en train. Les trajets sont longs et à chaque gare, des enfants viennent vendre des jus de fruit en bouteille. Si l'on ne leur achète rien, ils s'en prennent au train en jetant des cailloux sur les wagons,



Je me rends à Alger en train. À chaque arrêt, des enfants viennent proposer des boissons aux voyageurs. En cas de refus, ils caillaient les wagons.

Les meilleurs souvenirs sont attachés à l'esprit de camaraderie qui nous unit très fort. La peur est aussi comme un ciment qui nous lie. Nous sommes du même âge, nous n'avons pas choisi d'être là, et avons dû mettre de côté nos projets professionnels, sentimentaux ou matrimoniaux. Tous nous partageons les mêmes sentiments : solitude, cafard, insécurité permanente, incertitude du lendemain, doutes sur le sens de la mission. Il reste les camarades ! Le foyer est un lieu important. On s'y sent bien, on le décore pour les fêtes, surtout à Noël, on y célèbre les bons moments. On y achète le nécessaire (savon, lessive, papier à lettres, etc) et le superflu (?) : cigarettes, boissons, conserves, albums pour photos, etc. La bière coule en abondance. A chaque retour de permission, le rituel doit être respecté : une caisse de bières est offerte par celui qui revient en plus de ce qu'il ramène pour être partagé : c'est l'occasion de connaître les spécialités régionales de chacun.



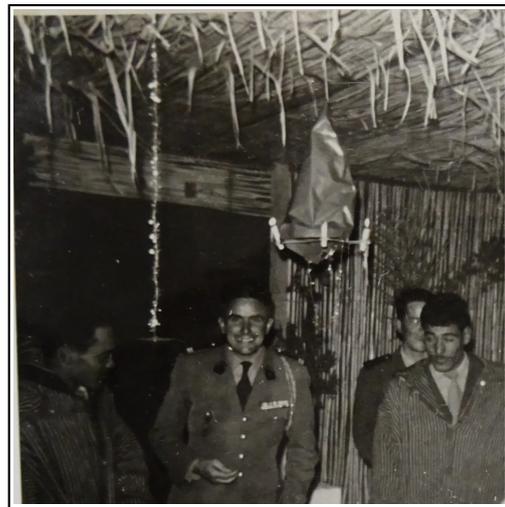
L'esprit de camaraderie, le sens de partage et de l'entraide sont les grandes valeurs qui nous ont fait tenir pendant ces mois difficiles à tous points de vue. Les photos rappellent ces bons moments.



Photo souvenir....



Autre photo souvenir...



Ici c'est notre sympathique lieutenant Blain qui se joint à nous à l'occasion de Noël.



Ici, nous avons revêtu les djellaba (tenues civiles) de soldats algériens, des appelés comme nous.



Il y a dans notre camp un nombre assez important de soldats algériens (français donc, à l'époque) qui font leur service militaire avec nous. Ci-dessus, notre coiffeur.

Le salaire des appelés : de 18 à 24 mois, on perçoit un petit salaire ; puis on est mieux payé. On peut même faire des économies.

La permission :

Pendant son temps en Algérie, un appelé a droit à une permission de 3 semaines. Moi, j'ai bénéficié de circonstances particulières : ma sœur Marie-Joseph se mariant en octobre 1960 j'ai eu droit à 8 jours supplémentaires. Mon capitaine (le capitaine Kervella de Pordic), très compréhensif, m'a permis de découper le total des 4 semaines en 2 fois 15 jours . C'est pareil mais mieux, d'autant plus qu'il m'autorise à prendre l'avion Oran-Paris pour arriver plus vite, puisque j'ai assez d'économies sur mon compte. Ce voyage en *Caravelle* reste un autre grand souvenir de mon temps en Algérie.

LE RETOUR

Je vais être de la 1ère classe à bénéficier des récents accords d'Evian (18 mars 1962) qui, en établissant un cessez le feu, raccourcira pour moi d'un mois le temps sous les drapeaux en Algérie. Je ne fais donc que 27 mois au lieu de 28, et même moins grâce à ma permission libérable .



C'est à la fin de mon temps, je suis à droite sur la photo ; c'est la seule fois où j'ai vu la piscine, derrière moi, remplie d'eau. Inutile de dire qu'elle a été immédiatement envahie par tous les hommes présents.



Le jour où je quitte l'Algérie.

Je suis « libéré » le 10 avril 1962 avec le grade de chauffeur de 1ère classe, mais je peux être rappelé jusqu'au 10 juillet. Le voyage de retour par bateau durera 48 heures dans des conditions de mauvais temps qui me rendront terriblement malade.

Je prends le train de Marseille à Paris, puis jusque Paimpol... J'arrive enfin à Plounez !

La parenthèse algérienne n'est finie qu'en apparence

En effet, mon état de santé est fragile et j'attrape une jaunisse, maladie qui m'aurait valu d'office un rapatriement si elle s'était déclarée en Algérie. Pendant des mois, je reste aussi marqué par ce que j'ai vécu. Le sommeil est perturbé, les réflexes de crainte, de méfiance se manifestent à tout propos : tout bruit devient suspect etc. La présence des proches et les projets d'avenir sont précieux mais il faudra du temps pour revenir à une vie normale.

Quand j'étais parti à l'armée, Plounez était une commune. À mon retour, Plounez n'est plus qu'un quartier de Paimpol. La fusion, côté plounezien a été difficilement acceptée et n'a été acquise qu'à une voix de majorité lors du vote par les membres du conseil municipal. Pendant la campagne, paraît-il, les échanges ont été vifs entre les deux clans.

Plounez se modernise. Le principal « chantier » est celui de l'amélioration des chemins désormais pris en charge par les Ponts et Chaussées, sans avoir recours à la « prestation » (voir annexe 2).

Sur le plan personnel, le grand évènement de ce dernier trimestre de l'année 1960 est mon mariage avec Maryvonne le 13 octobre 1962. Nous nous installons à la ferme de Landeby où je reste travailler à côté de mon père. Grâce à un prêt « jeune ménage » j'achète mon propre tracteur (un Renault de 35 CV). Après la naissance de nos deux enfants, Jean-Jacques et Pascal, nous allons nous établir à Lézardrieux en 1965. À la suite du décès accidentel de mon père, nous revenons à Plounez tenir la ferme de Landeby et y resterons jusqu'à ma retraite. Nous nous installons alors au



bourg de Plounez, dans la maison familiale dont mon épouse a hérité.

J'ai gardé des liens avec des anciens d'Algérie : invitations à des mariages, visites occasionnelles... Mais nous sommes de moins en moins nombreux. J'ai participé à la création de la section locale de la FNACA (Fédération Nationale des Anciens Combattants d'Afrique) dont je suis toujours membre. J'ai été décoré de la médaille d'Afrique du Nord et de la Croix du Combattant.

Médaille d'Afrique du Nord et Croix du Combattant

Soixante ans se sont écoulés depuis mon retour d'Algérie, et les souvenirs sont toujours présents dans ma mémoire. Ils forment comme une tranche de vie « à part ». Je ne suis jamais retourné là-bas. Je lis ce qu'en disent les journaux et je regarde les émissions qui parlent de cette époque ou qui montrent des lieux où j'ai passé.

Heureusement, les jeunes d'aujourd'hui ont de meilleures occasions de voir du pays !



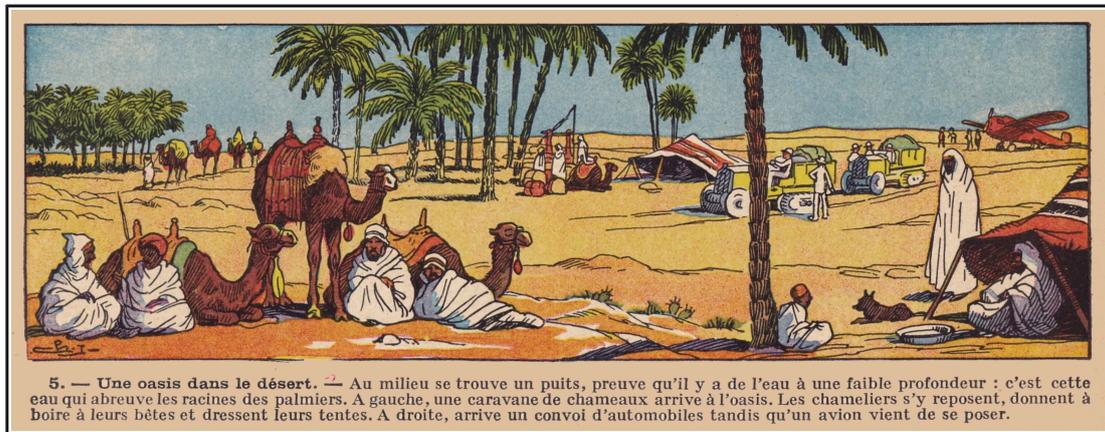
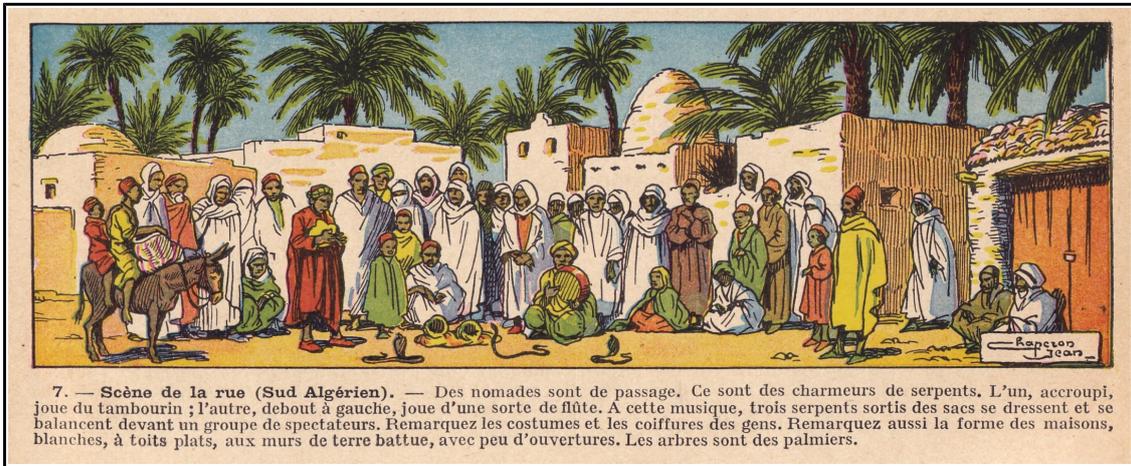
M. François Jacob
présente un album
acheté au foyer de
son unité en
Algérie pour
y classer ses
photos.

(photo : jacques Dervilly)

* *
*

ANNEXE I

Si l'on excepte les familles dont le père est marin et a pu faire escale dans les ports d'Algérie et rapporter quelques souvenirs exotiques, les petits écoliers des années 45 (François a 6 ans en 1948) en savent bien peu sur cette colonie française. Seuls les manuels scolaires peuvent les renseigner, à condition que les gravures piquent leur curiosité, retiennent leur attention et alimentent leurs rêveries enfantines, car ces chapitres sont peu étudiés en classe.



Deux illustrations extraites de : Géographie C.E. 1ère et 2ème années -A. Fraysse – Lib. A. COLIN -1936

ANNEXE II

Au cours de la guerre d'Algérie, il y eut plusieurs chansons « de circonstance » dont l'une, peut-être la plus célèbre, évoquait le retour du soldat et les retrouvailles avec sa fiancée. La chanson intitulée « Je m'en vais revoir ma blonde » sortit en 1956 et connut un succès immédiat grâce à des interprètes reconnus tels que Dario Moreno, Eddie Constantine et d'autres. Le refrain disait :

*Je m'en vais revoir ma blonde,
Je vais revoir ma mie,
Puisqu'on dit à la ronde
Que la guerre est finie.
Tous les gars de par le monde
Seront de mon avis :
Rien ne vaut une blonde
Pour vous faire aimer la vie.*

ANNEXE III :LES PRESTATIONS

Un des grands changements au niveau local, au cours de ces années 1960, a été la disparition progressive de la « prestation » (on disait aussi les « prestations ») qui était une sorte d'impôt en nature ressenti comme une corvée.

La prestation était une forme d'impôt qui demandait aux habitants de contribuer aux travaux d'entretien des chemins, soit « en nature » soit « en argent », en fonction de ses moyens. La question délicate était celle de la « conversion » (en breton local « *konversenèn* ») de cette prestation (estimée en argent) en « tâche », c'est à dire en journées de travail incluant la participation de chevaux et de tombereaux. La *conversion* était un exercice délicat ! Un cultivateur pouvait régler une partie en argent mais devait fournir cheval et tombereau pour les assujettis qui ne pouvaient s'acquitter qu'en journées de travail.

Au début, la prestation était surtout acquittée en nature, puis au cours des décennies, elle le fut de plus en plus en argent.

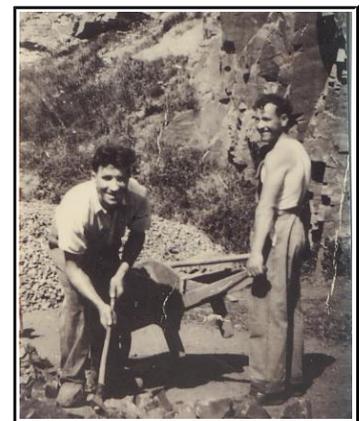
Un règlement établissait les époques auxquelles les prestations en nature étaient dues, ainsi que la durée de travail et les lieux d'exécution. La date était fixée par le maire et l'organisation du chantier était assurée par le cantonnier.

A Plounez, la *prestation* a subi réformes et adaptations jusque dans ses dernières années. Par exemple, en août 1939, le conseil municipal décide de voter pour l'année 1940 « 3 journées de prestations et de n'exiger aucune libération obligatoire en argent ; mais l'année suivante, il est décidé qu'une journée de prestations (sur les trois) sera exigible en argent.

Après la guerre, le maire constate que les transports (de cailloux) effectués par les prestataires (venant avec chevaux et tombereaux) sont insuffisants et décide d'acheter un camion-benne.

En 1948, le conseil municipal à l'unanimité décide la conversion des 3 journées de *prestations* en taxe vicinale mais revient à deux jours sur trois en 1949 1950 et 1951.

Aussi longtemps qu'il y eut des « journées de travail », le tambour-afficheur, M Coadic, annonçait le dimanche matin sur la place du bourg les jours et horaires de présence du cantonnier, M. le Guern, à l'une ou l'autre des carrières de la commune (Coz-Castel, Traou-Vilin ou Trou-Du). Puis il annonçait les noms des cultivateurs qui devaient se présenter avec cheval et tombereau et les noms des particuliers assujettis aux « prestations ». Il fallait charger les tas de cailloux à la carrière désignée puis les déverser là où le cantonnier leur en donnait l'ordre.



**Le dernier cantonnier de Plounez, M. Le Guern.
(coll. partic.)**

Pour finir, en 1958, le Conseil Municipal de Plounez, appliquant la circulaire préfectorale concernant la réforme de la voirie, décide

1°) d'incorporer les chemins ruraux au réseau des voies communales

2°) de confier au service des Ponts et Chaussées la gestion de l'ensemble du réseau des voies communales

3°) de confier au même service des P. & Ch. la gestion du nouveau service des voies communales. »

Dès l'année suivante, il n'est donc plus question de prestations ni de conversion.

En 1959, disparaît aussi le tambour-afficheur « remplacé par un placard » (sic) aménagé à l'emplacement des affiches officielles.

2022 -Jacques Dervilly
Bevañ e Plounez

Merci à Yvon Connan pour la mise en ligne de ces pages.

* *
*