

Les soldats allemands du camp ont fait des concessions.

La ville doit être évacuée demain matin. Le bac qui traverse le chenal va sauter. Personne ne pourra plus passer ensuite.

Les travailleurs sont inquiets. Ils risquent de ne pas rentrer.

Le lieutenant a autorisé le retour de cinquante hommes, parmi les plus anciens. Mais il refuse de libérer les autres.

On demande mon intervention immédiate. Je laisse des instructions pour faire partir deux camions, à tout hasard, et nous prenons la route.

Pendant le trajet, Gilbert Taieb m'apprend que le colonel Mayfar est parti pour la Sicile. Je me sens soulagé d'une certaine appréhension.

Dès l'arrivée du lieutenant, je l'aborde et lui présente ma requête.

Les opérations militaires se rapprochent. Il va y avoir des combats dans Bizerte et sur les routes. Ce n'est pas la place des travailleurs.

J'ai pris l'initiative d'envoyer deux camions qui feront plusieurs voyages dans la journée.

Elless me regarde avec un étonnement bien joué. Il n'a pas connaissance de nouvelles instructions. Par conséquent il n'y a rien de changé.

J'insiste en soulignant que je suis responsable de la vie de mes hommes.

Il finit par consentir à ne conserver que deux cents travailleurs et me remettre l'excédent soit quarante cinq.

C'est toujours autant de gagné.  
Mais quelle stupide obstination.

### 7 Mai

Encore un réveil à trois heures, cette fois pendant une alerte.

C'est de nouveau Gilbert Taieb.

L'ordre replient s

Ils con

vailleurs.

Bédouc

posé con

dernier g

Le bac

Protville

Il faut

tinée.

Branle

Avant

Bismuth

On ce

Le dé

introuva

Malhe

Deux

sage.

Sur l

tion, m

revenar

que.

Je tr

tions si

Le c

passer

du che

Il fa

Nou

transp

mique

Tou

Bisr

hall d

nés p

Un

L'ordre d'évacuation est arrivé. Les Allemands se replient sur Menzel-Djemil.

Ils conservent avec eux cependant quarante travailleurs.

Bédoucha, ancien sergent des Zouaves, s'est proposé comme volontaire pour rester à la tête de ce dernier groupe.

Le bac sautera à dix heures et demie. Le pont de Protville est miné.

Il faut ramener cent soixante hommes dans la matinée.

Branle-bas de combat.

Avant le lever du jour je vais réveiller Jacques Bismuth, chef des services automobiles.

On court chercher les chauffeurs à domicile.

Le détenteur de la clef de la réserve d'alcool est introuvable. On défonce la porte.

Malheur ! Il n'y a qu'un camion en état de partir.

Deux véhicules sont depuis longtemps hors d'usage.

Sur les trois restants, l'un est en cours de réparation, moteur ouvert, un autre a eu une panne en revenant de Bizerte et n'a pu rentrer qu'à la remorque.

Je trépigne de rage et je distribue des appréciations sévères.

Le camion disponible part avec mission de faire passer tout le monde et d'attendre sur la rive Sud du chenal.

Il faut à tout prix en trouver d'autres.

Nous nous rendons chez des entrepreneurs de transports auxquels nous offrons des prix astronomiques.

Tous refusent. Le risque est trop grand.

Bismuth me signale qu'il y a des camions dans le hall de la Maison Pilter mais qu'ils sont réquisitionnés par le S.O.L.

Un trait de lumière. Je me rends chez le chef M...

Je lui expose la situation. Il accepte sans hésiter. Nous faisons choix d'un gros camion avec une remorque imposante. Tous nos hommes peuvent y entrer en se serrant.

Je munis le chauffeur d'un drap blanc pour faire signe, le cas échéant, aux avions anglais.

Je me mets ensuite à la recherche de Sfez auquel je prescris de se tenir prêt à partir avec moi dans le courant de la matinée.

A dix heures, le convoyeur rentre par l'auto-stop et nous avise que la remorque est en panne à Gourmata, à moitié chemin. Un roulement à billes s'est brisé.

Le camion a continué sa route, haut le pied.

Décidément nous n'avons pas de chance.

On va quérir un mécanicien. On se munit en toute hâte de roulements de rechange de diverses dimensions.

Nous voici sur la route. Le spectacle m'intéresse.

Des véhicules de toutes sortes, camions, tanks, ambulances, mêlés au hasard, descendent vers le sud. Les voitures en panne sont sacrifiées et brûlent dans les fossés.

J'ai connu ce spectacle. J'y ai même participé.

Cette fois ce sont eux qui décrochent. Chacun son tour.

Sur le pont de Protville, des sapeurs attendent l'ordre de faire sauter leurs mines. Pourrons-nous rentrer à temps ?

Nous retrouvons la remorque et le mécanicien déballe ses outils.

Aucun des roulements apportés ne s'adapte.

Le mécanicien s'escrime, fait des essais sans résultat.

Le camion ramène un premier chargement qu'il laisse sur place et repart chercher le restant du contingent.

On r  
sé le c  
Le b  
pli de  
rade.

Il fa  
les, de  
tant b  
l'empl

La  
se dé  
corde  
ponno

A :

comp

J'o

re. I.

vers

Un

lui it

Cô

Il de

M:

Et

Barc

toey

que

U

Ang

C

D

aux

N

ale

fais

I

qu'

He

(

On nous apprend que tous les camarades ont passé le chenal à temps.

Le bac a sauté. Un gros paquebot a été coulé, rempli de pierres et de ciment, pour barrer l'accès de la rade.

Il faut cependant réparer. On cherche des rondelles, des bouts de fer que l'on arrondit au marteau et tant bien que mal, le mécanicien parvient à calfeutrer l'emplacement vide du roulement.

La roue joue d'une façon inquiétante et risque de se décrocher. Pour éviter tout accident, on tend des cordes afin de permettre aux hommes de se cramponner.

A seize heures, le camion arrive. L'effectif est au complet. On attelle la remorque.

J'observe en cours de route un phénomène bizarre. Les convois allemands remontent maintenant vers le nord.

Un motocycliste nous arrête et nous demande de lui indiquer le chemin de Porto-Farina.

C'est un cap aux rives ensablées. Un cul de sac. Il doit se passer quelque chose vers Tunis.

Ma curiosité sera bientôt satisfaite.

En arrivant à l'entrée de la ville sur la place du Bardo, nous entendons un bruit de fusillade. Un motocycliste allemand qui nous précède s'affale brusquement à terre.

Un enfant abrité dans un fossé nous crie : « Les Anglais, les Anglais. »

Ce sont eux, en effet.

Débouchant irrésistiblement de Massicault, ils sont aux portes de la capitale. Des chars ont déjà passé.

Nous revenons immédiatement sur nos pas pour alerter le camion qui nous suit et, ensemble, nous faisons un détour pour éviter le passage dangereux.

Brusquement Sfez est pris par une idée fixe. Il faut qu'il passe à sa fabrique de pâtes alimentaires à Saint Henri.

Cette inspiration me paraît peu opportune. Je vou-

drais au contraire rentrer sans perdre une minute pour veiller sur mes enfants, dans le cas où il y aurait des combats de rue. Mais notre ami tient bon et nous sommes obligés de le suivre.

A la fabrique, il descend et revient aussitôt suivi d'un travailleur juif portant la classique combinaison marron. Celui-ci a le pied enveloppé de bandages et se sert de béquilles.

Nous embarquons ce camarade. Je l'interroge. Il ne me répond pas. Sans doute me garde-t-il rancune d'une relève manquée ou d'une affectation contraire à ses désirs.

Sur la place Anatole France, nouveau barrage. Des chars anglais sont là et arrêtent tous les véhicules allemands ou italiens. Les conducteurs se rendent sans résistance.

Par un nouveau détour, nous arrivons enfin au centre et je rejoins mon domicile où l'on s'inquiétait.

On entend dans la rue une immense clameur. Les chars anglais font leur entrée dans la ville sans rencontrer aucune résistance.

Le spectacle est inattendu.

De véritables grappes de jeunes gens et d'enfants recouvrent les machines de guerre. On acclame, on chante, on agite des drapeaux.

Partout c'est le délire. Les travailleurs juifs, reconnaissables à leur combinaison, dominent le vacarme et battent tous les records.

Ils l'ont bien mérité ces braves petits.

Je suis abasourdi et je ne réalise pas encore. Aux effusions de mes amis, je réponds avec obstination : « Que sont devenus les quarante hommes de Bédoucha ? »

Pourvu qu'il ne leur soit rien arrivé.

### 8 Mai

De bonne heure ce matin je me rends à ma villa évacuée depuis la veille.