

Le départ des Espagnols : Oran, le 30 juin 1962

Les péripéties de ce départ sont peu connues et pourtant on frôla l'incident international. Le consulat général d'Espagne à Oran avait prévu un rapatriement direct sur la péninsule, et la communauté de ce pays avait été prévenue de ce possible départ. Aussi, la dernière semaine de juin 1962, les Espagnols résidant dans les villages de la province d'Oran firent route sur la capitale en convois protégés, avec leurs voitures chargées au maximum, camionnettes et camions bourrés de ballots, de caisses, de meubles, de petites machines agricoles, etc., bref, tout ce qui pouvait être emporté sans pourtant avoir la certitude de parvenir à l'embarquer. D'autres, partis individuellement, n'arriveront jamais, car ils auront été arrêtés sur les routes, détrossés, voire égorgés par des bandes " incontrôlées " qui faisaient déjà régner leur loi à l'intérieur des terres.

Aux arrivants s'ajoutent leurs compatriotes de la ville, et bientôt près de 3.000 personnes s'agglutinent près de l'usine thermique du port d'Oran, sur des terrains vagues vite transformés en véritable camp de refuges où l'on dort dans les voitures où à même le sol, des couvertures servant de parasol, vue la chaleur du mois de juin.



Là, il n'y a pas d'eau, pas de buvette, et il faut se déplacer vers les zones d'embarquement, déjà surpeuplées, afin de s'approvisionner au minimum, ou bien aller jusqu'au vieux quartier de la Marine pour obtenir certains aliments, surtout pour les plus petits. Une véritable entraide s'établit immédiatement entre tous, mais un profond sentiment d'inquiétude s'amorce aussi, pour ne pas dire de la peur, sur ce que l'avenir peut réserver. Tous ont préparé une valise par personne au cas où les autorités les empêcheraient d'emporter tous leurs autres biens, les obligeant alors à abandonner tout le reste sur les quais du port où les véhicules se comptent déjà par centaines. Et cela sera perdu à tout jamais.



juillet 1962, le port d'Oran et ses voitures abandonnées (source Popodoran)

Dans un climat aussi tendu, on craint la non-venue des bateaux espagnols et de se retrouver ainsi à la date fatidique du premier juillet sur le port, livrés sans aucune protection à la merci des bandes de vandales qui déferleront sûrement sur la ville. C'est angoissant et on craint le pire à la veille de cette indépendance qui fait trembler. ..

Mardi 26 Juin. La nouvelle a couru comme une traînée de poudre : les navires arrivent, en effet, en fin de journée. Du boulevard Front de Mer on peut les apercevoir, immobiles au large, en eaux internationales où ils doivent attendre l'autorisation d'entrer au port. Dès lors, l'ambiance a viré de bord : la peur se transforme en espoir. Mais ce sera, hélas, pour bien peu de temps. ..

Mercredi 27 Juin. Les deux bateaux, le " Victoria " et le " Virgen de Africa ", en provenance des Baléares et frétés par l'Etat espagnol, demeurent toujours ancrés au large. Mais que se passe-t-il donc ? Eh bien les autorités françaises, sur ordre de Paris, refusent l'accès aux deux navires ! La France avait déjà rejeté les aides américaine, italienne, grecque et espagnole pour faciliter l'évacuation, mais là, l'Exécutif français est intransigeant : " pas de panique ", la France estime pouvoir assurer toute seule ces départs de " vacanciers " (sic), et il ne faut surtout pas donner l'impression d'une fuite généralisée, d'un sauve-qui-peut face à la peur à cause d'une politique qui, en vérité, ne garantit plus rien. C'est l'échec total des fameux [Accords d'Evian](#), c'est l'échec absolu des prévisions de l'Homme " providentiel " qui a fini par agir en démolisseur de l'Empire Français. Pendant ce temps, routes les démarches du consulat, ainsi que du ministre espagnol des Affaires Etrangères, sont vaines. Il leur est répondu qu'aucun navire étranger ne pénétrera dans un port d'Algérie pour embarquer des " réfugiés ".



Le MS « Victoria »

(Compañía Trasmediterránea) : 3.310 tonnes ; 104 m de longueur, 16 m de largeur. Vitesse 17 nœuds. Capacité max. : 808 passagers et 100 voitures. Lancé en 1952 et désarmé en 1982. *Sister ship* du « Virgen de África ».

Le MS « Virgen de África »

(Compañía Trasmediterránea) : 3.392 tonnes ; 104 m de longueur, 16,56 m de largeur. Vitesse 17 nœuds. Capacité max. : 900 passagers et 100 voitures. Lancé en 1953 et désarmé en 1989. *Sister ship* du « Victoria ».

Les *sister ships* espagnols « Victoria » et « Virgen de África », de la compagnie Trasmediterránea, étaient placés sous les commandements respectifs des capitaines Alejandro Sánchez Blasco et Joaquín Vilanueva lorsqu'ils reçurent la mission de rapatrier les ressortissants espagnols d'Oran. Les deux navires partirent des Baléares le 26 juin pour se diriger vers Oran. Là-bas, le 30 juin, ils embarquèrent 2.200 réfugiés, ainsi que 85 automobiles et un camion. (Source : www.trasmeships.es)

Jeudi 28 juin. Les bateaux espagnols, toujours à l'horizon depuis trois jours, demandent la permission d'envoyer un canot afin de ramener du ravitaillement pour des équipages venus simplement pour un aller-retour immédiat, vue la pénurie de vivres survenue à bord. Celle-ci est accordée, et le canot reviendra du port avec l'aide essentielle du consulat pour ce maintien en eaux internationales. Entretemps, le moral des réfugiés sur les quais est au plus bas, l'espoir faisant place au découragement. Toutes ces familles n'arrivent pas à comprendre ce refus aussi incohérent qu'inhumain, puisque ce départ pour l'Espagne ne peut en rien gêner la politique de la France.

Vendredi 29 juin. La France vient de refuser à nouveau l'entrée des bateaux au ministre espagnol des Affaires Etrangères qui, à son tour, transmet à son gouvernement la position de Paris, tout en soulignant le danger que peuvent encourir ces milliers de personnes dépourvues de toute garantie de sécurité. Face à cet état de fait, Madrid décide l'envoi immédiat d'une protection pour ses ressortissants, sachant que dès le 30 juin à minuit, la

France n'assumera plus l'ordre et renoncera à son autorité sur tout l'ensemble du territoire algérien. C'est ainsi que deux navires de guerre partent ce même jour du port militaire de Carthagène, cap sur Oran (1), tandis qu'en même temps un branle-bas de combat est déclenché dans les bases aériennes de San Javier (Murcie) et d'Albacete. Des appareils sont armés et prêts à décoller pour appuyer la Marine si nécessaire.

Samedi 30 juin. A Paris, le gouvernement est déjà informé de l'arrivée des navires de guerre espagnols en eaux internationales, en face d'Oran, ainsi que l'alerte donnée aux forces aériennes espagnoles. Il y a risque de créer un grave incident le 1er juillet, compte tenu de la détermination du chef de l'Etat espagnol d'alors, d'aller si nécessaire à une intervention militaire afin d'évacuer ses ressortissants.

A 10 h du matin, le permis d'accoster est enfin accordé (peut-être après avoir consulté les autorités algériennes ?). Les deux bateaux de passagers s'approchent, et c'est la joie, presque la liesse, qui éclate dans le " campement de réfugiés ".

A 13 h, les deux navires sont enfin à quai. Ce sont des " kangourous " qui font habituellement le trajet Barcelone - Palma de Majorque. Ainsi, le " Virgen de Africa " et le " Victoria " pourront embarquer les voitures, et sans limite de bagages. Après cette semaine de mauvaises nouvelles, un autre monde s'ouvre devant nous. L'embarquement commence donc, mais il faut encore subir les fouilles des bagages par les bons soins d'une compagnie de CRS, et si ces bateaux doivent se diriger sur l'Espagne, personne ne comprend ce qu'ils peuvent bien chercher avec autant de zèle.

15 h 30. Tout le monde est déjà monté à bord, c'est-à-dire 2.200 passagers, 85 automobiles et un camion. Ainsi, avec une importante surcharge par navire, les quais sont désormais restés vides. Cependant, tout ne semble pas terminé. En effet, un officier des CRS et deux unités tentent de monter à bord du " Victoria ", mais le capitaine Sanchez Blasco, en haut de la passerelle, s'y oppose résolument : Ce navire tient lieu de territoire espagnol - affirme-t-il - et vous n'y avez aucune autorité - ajoute-t-il. La situation est tendue, et l'officier français demande alors des instructions par radio. Finalement les CRS se retirent. Selon eux, il paraîtrait que des membres de [l'OAS](#) seraient montés à bord. . .

16 h. Au moment où les deux bateaux larguent enfin les amarres, un vif échange de propos s'engage entre les passagers et les forces de l'ordre restées à quai dont, par bienséance, je ne reproduirai pas les termes ici, mais que l'on peut aisément imaginer. Tandis que les navires atteignent leur vitesse de croisière, les scènes à bord sont sans doute semblables à celles des départs de ces derniers jours : des sanglots et des larmes, et cette dernière image de la ville au pied de Santa-Cruz s'incrustant à jamais dans nos rétines. Dans un coin, appuyée sur la rambarde, une dame à moitié voutée, et toute de noir vêtue à la façon des femmes de l'époque dans les villages, pleure esseulée. Je m'approche d'elle pour l'aider à passer ce mauvais moment. " *Vous êtes seule, sans famille ?* " .Elle hoche négativement la tête.

“Vous êtes veuve ?“

“ Pas encore ! “

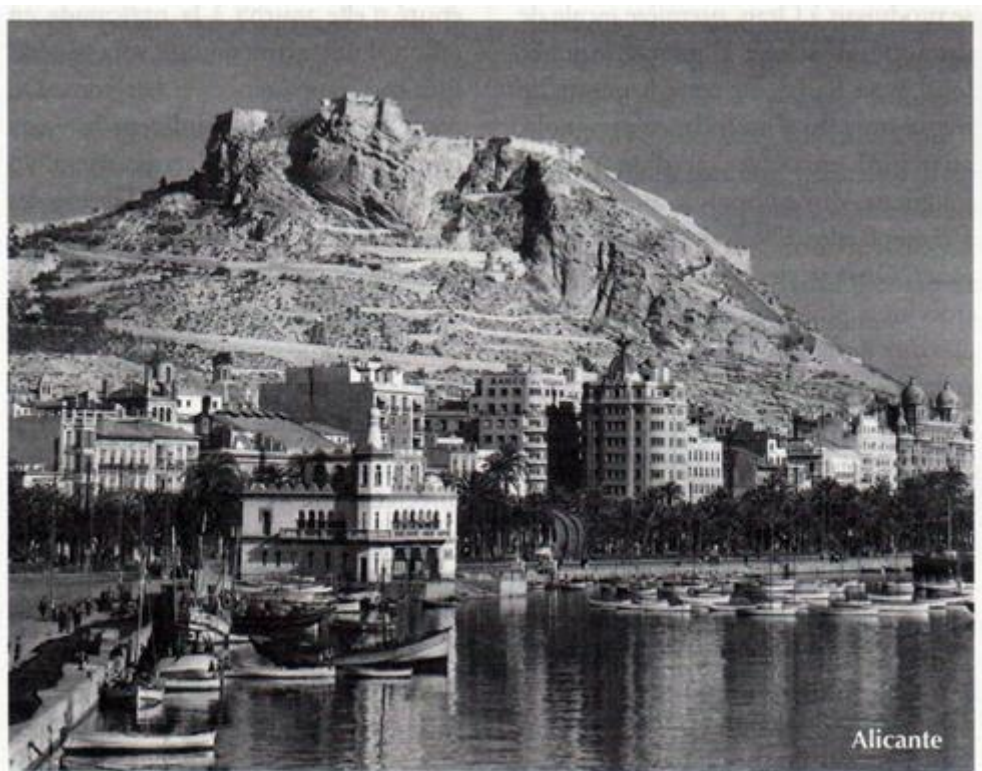
Sa réponse m'intrigue. J'insiste. " *Mon mari est resté à Dublineau. Les propriétaires sont partis. La ferme est abandonnée, mais lui n'a pas voulu partir. Il y a quarante ans, c'est lui qui a planté tous les orangers, les citronniers, et depuis nous vivions dans cette ferme. Pour lui, c'est comme ses enfants, il n'a pas voulu les abandonner. Ils vont le tuer, mais lui soutient qu'il est ami de tous. . .* "

J'ai rejoint le capitaine du " Victoria ". J'ai des biberons à faire chauffer, et avec gentillesse un membre de l'équipage s'en charge. Pendant ce temps, je lui montre les deux bateaux de guerre qui, depuis notre départ, nous escortent. *L'autorisation est arrivée juste à temps!*-lui dis-je. " - *Oui, cela m'a ôté une grande responsabilité, car nous avons ordre d'entrer au port dès le lever du jour du premier juillet, et embarquer tout ce monde sous leur protection, on ne sait jamais, cela risquait de tourner très mal*". Il était clair que Madrid avait prévu la protection de ses ressortissants, par la force si nécessaire (comme il se doit !). Je n'ose imaginer ce qu'aurait été [le 5 juillet](#) avec tout ce monde désarmé et sans aucune sécurité sur le port. A plusieurs reprises, l'aviation espagnole nous survole. Une fois la nuit tombée, et déjà tout près d'Alicante, les lumières des escorteurs s'éloignèrent...

1er

juillet

A 2 h, les bateaux pénètrent dans le port d'Alicante. Tous les quais sont éclairés afin de faciliter l'accostage de nuit. La ville est prise encore dans le tourbillon de ses fêtes de la Saint-Jean. Dès notre arrivée, les membres de la Croix-Rouge montent à bord avec des boissons, des sandwiches, etc., et nous portent les bagages, tandis que les infirmiers s'occupent des enfants. Tout a été prévu : contrôles d'identité sans tracas et aide pécuniaires immédiate si nécessaire. Nous constatons ainsi que la ville a tout fait pour nous recevoir au mieux. De plus, croyant bien faire en guise de bienvenue, la mairie prend soudain l'initiative d'allumer un long chapelet de pétards - une " traca " - qui fait sursauter tout le monde, tant cela rappelait les impitoyables mitrailleuses " 12.7 " et les détonations des "plastics". Désormais, une vie nouvelle allait commencer. Après avoir séché ses larmes, il fallait retrousser ses manches et se préparer à souffrir car, pour beaucoup, l'avenir semblait bien noir. Plus de cinquante ans sont passés depuis, et il me semble que c'était hier quand la bonne ville d'Alicante nous accueillait. .



Note : (1) l'embarquement de l'infanterie de Marine à bord de ces navires n'a pu être confirmé.

Jo Torroja

L'ECHO DE L'ORANIE 358. MAI-JUIN 2015