

Famille Baudelaire et l'Algérie
1890 – 1984
Par François Jean-Baptiste Georges Baudelaire

Georges Auguste Ovide Baudelaire

1866 : né dans la Meuse

1886 : Baccalauréat ès lettres

1889 : Certificat des classes élémentaires

1900 : Mariage en France avec Jeanne Troubat 20 août 1900

Affectation en Algérie

oct. 1890 : Professeur de 8^{ème} au lycée d'Alger

oct. 1893 : Directeur des études à l'école normale de Bouzarria

oct. 1894 : Délégué à l'inspection des écoles primaires d'Alger

1897 : Certificat d'aptitude à l'inspection des écoles primaires d'indigènes d'Algérie

Août 1897 à 1905 : Professeur et inspecteur de ces écoles

1903 : Naissance de Jean Georges à Alger-Mustapha

1905 : Retour en France

Professeur au Lycée Janson de Sailly à Paris

+ 1950 à Auxon (Aubes)

Georges n'a malheureusement laissé pratiquement aucun écrit sur sa vie en Algérie ; il a néanmoins rapporté de très nombreux souvenirs tels que : fusils anciens, tables et sièges de style algérien, œufs d'autruche, qui sont toujours dans la famille.

Il a en outre rapporté plusieurs albums de photos.

Jean Georges Baudelaire

Né en 1903 à Alger-Mustapha.

École polytechnique, promo 1921

Ingénieur des Ponts et chaussées

Ingénieur au port du Havre

6 enfants : Nicole François Chantal Jean-Pierre Bruno Marie-France

1945 : affectation à Washington dans le cadre du plan Marshal pour acheter au nom du gouvernement français du matériel portuaire

Affectations à Rabat, puis à Beyrouth,

1953 — 1959 : Directeur du port d'Alger

Directeur de port de Rouen

Décède en 2006, à l'âge de 103 ans.

Extrait des mémoires de Jean Baudelaire Période algérienne

« Nouveau déménagement et transfert dont la charge retomba encore une fois sur Yvonne (1). Problème de logement à Alger où à titre provisoire on nous attribua un appartement au phare du cap Caxine à une dizaine de kilomètres d'Alger. Un avantage de Caxine était l'existence d'une petite plage pratiquement privée et la proximité de la forêt de Bâinem. Ultérieurement nous eûmes la jouissance d'un appartement confortable à El Biar avec une vue splendide sur la baie d'Alger. J'arrivai donc à Alger dans les premiers jours de Janvier 1953. J'allai me présenter au directeur des Travaux Publics, Villevielle, dont l'adjoint était Jacques Saigot qui devait lui succéder. Lui ayant dit que j'avais quelque expérience des pays arabes (2), sa réponse fut immédiate: aucun intérêt, l'Algérie, c'est

la France. Ayant ensuite exprimé le souhait de reprendre contact avec la direction des ports maritimes à Paris et d'assister au prochain congrès de l'AIPCN pour me remettre à jour il me fit comprendre qu'à son avis cela n'avait aucun intérêt. Villevielle n'était pas désagréable, mais il manquait de largeur d'esprit. Il m'a toutefois épargné une bêtise. J'avais failli céder au maire d'Alger, Jacques Chevalier, un emplacement du port qui se trouvait sans emploi momentanément pour y installer les éléments permanents de la Foire. C'eut été certainement une erreur.

Le service dont j'étais chargé comportait, outre la direction du port, le contrôle des transports en commun - les différentes lignes de tramways urbains - et le réseau routier de la grande banlieue. Celui-ci fut toutefois transféré ultérieurement au service départemental un ou deux ans avant mon départ d'Alger.

Dans le tiroir de mon bureau je trouvai en arrivant une lettre confidentielle de mon prédécesseur Larras. Il recommandait à son successeur de ménager les deux secrétaires du service et d'avoir les plus grands égards pour le chef de bureau. Je n'eus pas de peine à me

conformer à ce dernier vœux. C'était un très bon adjoint, peut-être un peu effacé. Quant aux secrétaires je leur imposais de se mettre à la sténo dont il voulait leur épargner la sujétion. Elles ne m'en voulurent pas et l'acceptèrent sans rechigner. Je n'eus pratiquement pas de contact avec Larras. C'était un curieux individu, mathématicien et certainement très bon technicien. Sa femme disait à Frédérique Darredeau qui était son amie "si vous saviez ce que c'est d'être mariée à un homme trop intelligent". En fin de compte le ménage n'a pas tenu et ils ont divorcé. Il s'est remarié après mon départ et a épousé une des deux secrétaires du service, mademoiselle Bali, qui était assez belle femme. Je devais rencontrer celle-ci beaucoup plus tard à une réception de la Chambre de Commerce de Paris. Il courait beaucoup d'histoires sur le compte de Larras, la plupart racontées avec une nuance admirative. Elles avaient trait aux pièges qu'il tendait à l'administration supérieure et à son talent de mettre celle-ci en difficulté. Villevielle qui était un de ses objectifs avait inventé un mot pour caractériser ces entreprises. Il les appelait des "larrasseries". Je suis bien sûr que certaines de celles-ci se rapportaient à l'importance exagérée qui était accordée au niveau du Gouvernement Général aux humeurs d'un membre de la CGT qui pour mon malheur exerçait les fonctions d'adjoint technique dans une des subdivisions du port.

Je me mis donc au courant progressivement du fonctionnement d'un port car les fonctions que j'avais exercées au Havre (3) ne m'avaient en effet apporté qu'une information forte partielle dans ce domaine et la période de la "drôle de guerre" ne m'avait donné que peu d'expérience quant aux problèmes d'exploitation en temps normal. Je dus donc progressivement apprendre mon métier, heureusement épaulé par mes collaborateurs, Sireyjeol et Gabriel pour le port, Caron pour le service routier.

En ce qui concernait le port, trois domaines demandaient mon attention : les armateurs et leurs auxiliaires directs, les entreprises de manutention ou stevedores, les dockers et la Chambre de Commerce. A noter qu'il n'y avait pas de problèmes commerciaux au sens de la concurrence et donc d'activité de marketing, le trafic dans sa totalité étant pratiquement captif.

Je n'eus aucun problème avec les armateurs, sauf l'un d'eux dont je parlerai plus loin, ni avec les stevedores dont le syndicat professionnel était présidé par un homme très sympathique et d'esprit ouvert, ce qui facilitait bien les choses en ce qui concerne les dockers.

A l'égard de ces derniers j'exerçais réglementairement les fonctions d'inspecteur du travail et de président du bureau central de la main d'œuvre (BCMO). J'étais donc responsable du recrutement, de la discipline et de l'allocation des dockers aux entreprises de manutention. Inutile de dire que je n'avais aucune expérience en la matière, heureusement que Sireyjeol était là avec son adjoint, un ingénieur TPE de qualité.

Contrairement à la pratique métropolitaine les dockers étaient affectés aux entreprises par roulement. On craignait à juste titre que si l'embauche avait été laissée à la discrétion des contremaîtres des entreprises ceux ci n'exigent des backchichs des ouvriers qu'ils choisiraient.

Les fautes professionnelles étaient sanctionnées par des interdictions de se présenter à l'embauche pendant ne durée variable suivant la gravité de l'infraction. C'était à moi qu'il incombait de signer les décisions correspondantes. J'avoue que je le faisais souvent à contrecœur. En fait ce n'était pas le docker que l'on pénalisait - peut-être appréciait-il ce congé forcé -, mais plutôt sa famille qui se trouvait privée momentanément de

ressources. C'est en vertu de ce pouvoir que mon prédécesseur avait interdit définitivement l'accès du port à un docker assez dangereux qui avait failli envoyer à l'eau un patron stevedore. Bien entendu je maintins cette interdiction malgré les demandes du syndicat.

Le BCMO se réunissait deux fois par an sous ma présidence. Bien qu'il n'y ait pas eu de clash violent dont je me souviens, et cela grâce à la personnalité du président de la délégation patronale, je ne trouvais aucun charme à ces réunions. Les dockers y étaient représentés par deux délégués syndicaux, un européen, Péréto, à la jovialité douteuse dont il fallait se méfier, et un kabyle, Guénatri, qui avait une excellente mémoire et qui en se basant sur des archives au moins aussi complètes que celles de l'administration, savait toujours invoquer des précédents pour appuyer ses demandes.

Il devait plus tard se reconvertir comme comptable d'une entreprise de bâtiment. Je suis allé lui dire au revoir avant de quitter Alger. Je lui ai dit : vous avez écrit dans votre journal communiste qu'en regard de mon traitement je ne portais aucune attention à la situation des dockers; vous savez bien que ce n'est pas vrai. Que voulez vous, c'est la propagande, me répondit-il ! Nous étions alors au début des "événements". Il ajouta: nous avons été trop liés les uns aux autres pour nous séparer. On sait ce qui s'est passé. Guénatri avait fait de la prison, je ne sais pour quel motif, avant que je n'arrive à Alger. Le vice-président de la Chambre de commerce, un homme fort estimable, avait de la sympathie pour lui et lui avait rendu visite.

J'en viens au troisième domaine, la Chambre de commerce. Le port d'Alger n'était pas un port autonome et comme dans les ports non autonomes métropolitains le fonctionnement du port dépendait de l'action conjointe de l'administration, représentée par l'ingénieur en chef des Ponts, directeur du port, et de la Chambre de commerce, concessionnaire de l'outillage public, c'est à dire responsable de l'installation des grues et des hangars et de leur fonctionnement et en outre appelée à participer à hauteur de 50% aux travaux d'infrastructure exécutés par l'administration.

Le président de la Chambre de commerce était Laurent Schiaffino. C'était un armateur, spécialisé dans le trafic France Algérie. Il était en outre sénateur et très en cour au Gouvernement Général. Nous l'appelions Laurent le Magnifique. Ses collègues et concurrents venaient se plaindre à moi de sa tyrannie, mais n'osaient pas protester devant lui. Il prétendait à tort qu'en matière d'attribution de postes à quai sa compagnie ne recevait pas un traitement équitable. Il poursuivait de sa vindicte la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord et surtout la Compagnie Charles Leborgne dont le président, un ancien X, venait gémir dans mon bureau. Courau, également un X, Secrétaire de la Marine Marchande dont j'avais fait la connaissance à Washington, le tenait en haute estime du point de vue technique.

Rétrospectivement je suis loin de partager cette opinion favorable. Pas plus que ses confrères et concurrents il n'avait songé à introduire le chargement horizontal ou roulage -roll on roll off ou roro - qui s'impose naturellement dans une mer sans marée. Tous en étaient restés aux navires à entreponts chargés ou déchargés avec des grues, en anglais lift on lift off ou lolo. C'est à propos du développement du port que nous nous opposions. Lui n'envisageait que des opérations ponctuelles destinées à améliorer les postes attribués à sa compagnie. Giraudet, le successeur de Sireyjol, et moi avions d'autres ambitions comportant le remodelage d'anciennes installations et la création d'un nouveau rôle. Certes le port avec un trafic de l'ordre de 5 millions de tonnes n'était pas encombré, mais nous pensions que ce chiffre ne pouvait que croître. Je note en passant que les services

du Gouvernement Général qui auraient du avoir des vues sur l'avenir de l'économie algérienne ne nous furent d'aucun secours pour l'établissement de nos prévisions. J'allai donc voir Schiaffino d'une manière officieuse pour lui présenter notre plan et, comme je m'en vantai auprès de Giraudet, je crus l'avoir convaincu. Quelle erreur, quelques jours plus tard il était revenu à ses anciennes marottes et nous fumes contraints, avec la bénédiction pressante de la direction des Travaux Publics du Gouvernement Général, de reconstruire le quai d'Arcachon quelques mètres plus au large, ce qui n'avait strictement aucun intérêt et, ce dont je me suis avisé plus tard, au risque d'accroître l'agitation dans l'angle de raccordement avec le quai existant.

L'aménagement de l'anse de Pointe Pescade fut une occasion supplémentaire pour l'administration de céder devant un homme politique. Cette petite anse se trouvait dans le fief électoral du président de l'Assemblée Algérienne, Laquière. Laquière s'était mis en tête d'en faire un port de pêche, ce qui n'avait aucune justification. D'une part il n'y avait pas assez de place, d'autre part les pêcheurs étaient fort bien à Alger. Mais il s'agissait du Président Laquière, un politicien avec lequel le gouvernement général désirait maintenir de bons rapports. Pour tenter de faire pièce à cette idée déraisonnable nous imaginâmes, Giraudet ou Gabriel et moi, de faire faire par Sogrèha, qui avait un laboratoire à Alger, une étude sur modèle réduit pour montrer, conformément au jugement de Tacite sur la côte africaine, *litus importuosum*, la difficulté du projet. J'invitai Laquière à venir au laboratoire pour lui montrer ce à quoi il fallait s'attendre. « La tempête est dans mon crâne », dit-il, en voyant le modèle en action. Finalement, nous avons du céder au prix de la mise en place d'un certain nombre de tétrapodes de 40 tonnes, les plus lourds qui aient été utilisés à l'époque. J'ai revu Pointe Pescade aux environs de 1973, ils avaient résisté. Sans crainte du ridicule, une plaque fut scellée dans le mur de garde commémorant l'inauguration de cet important ouvrage !

Je voudrais dans la même veine rappeler l'affaire du club de tir aux pigeons. Le Gouvernement Général accordait des subventions en faveur de la création d'installations sportives, publiques ou privées. C'étaient les services routiers départementaux qui étaient chargés de l'instruction des demandes de subvention. Le directeur de l'Écho d'Alger, Alain de Sérigny, politiquement influent, s'intéressait au projet d'un tel club en bord de mer au voisinage du cap Caxine; par conséquent dans les limites de la circonscription routière dont j'étais responsable. Subventionner ce club me paraissait assez scandaleux. J'émis donc l'avis qu'avant de prendre une décision favorable il convenait de connaître le sentiment de la société protectrice des animaux au cas où on tirerait sur des pigeons vivants et de consulter l'Inscription Maritime si on tirait sur des pigeons d'argile car leurs débris pourraient être une source de danger pour la navigation. Je formulai une troisième réserve, aussi farfelue que les deux précédentes, mais je ne puis m'en souvenir. Le résultat fut qu'un Dimanche je reçus un coup de téléphone du Préfet me demandant de l'accompagner car il désirait voir l'emplacement prévu pour ce futur club. Il va de soi que je fus contraint d'abandonner mes réserves car il n'était pas question de faire une peine quelconque à l'Écho d'Alger. Néanmoins je m'étais assez bien amusé.

Les caractéristiques nautiques du port d'Alger me donnèrent l'occasion de découvrir le phénomène des seiches dont il semble que mes prédécesseurs ne se soient pas avisés. Les seiches sont des oscillations du plan d'eau à longue période, 60 secondes et plus, avec une longueur d'onde de l'ordre de la centaine de mètres ou plus. Elles n'ont pas de point commun avec l'agitation causés par la houle dont la période est comprise généralement entre 6 et 10 secondes. Quand un bassin entre en résonance il se produit le

long du ou des quais un régime stationnaire avec des noeuds et des ventres. Aux ventres les navires ne font que monter et descendre de l'amplitude du régime stationnaire qui n'atteint guère plus d'un mètre, mais aux noeuds tout se passe comme si ils étaient sur un plan incliné oscillant et les tensions dans les amarres peuvent atteindre la centaine de tonnes. Dans les cas extrêmes il n'y a pas d'autre solution pour le navire que d'abandonner son poste et d'aller s'ancre au milieu d'un bassin ou de sortir du port. C'était la situation qui régnait au quai situé sur le côté droit du Grand Môle, heureusement assez rarement. Il y avait à l'enracinement de ce môle un petit bassin dont la longueur correspondait exactement à un quart d'onde de 60 secondes de période. Combien de fois, chronomètre en mains, ai-je été observer par gros temps le tourbillon qui se formait au droit du mur en retour de ce bassin et qui s'inversait avec exactement cette périodicité suivant que le bassin se remplissait ou se vidait.

Nous avons rédigé en commun, Giraudet et moi, une note sur l'étude en modèle réduit de ce phénomène dans les Annales des Ponts, mais je ne peux pas me souvenir si nous propositions un remède. Un port ne doit pas être un instrument de musique, dit-on. C'est plus facile à dire qu'à faire étant donné la multiplicité des périodes présentes dans l'agitation incidente. J'ajouterais que le port d'Alger n'est pas le seul à être exposé aux seiches. On cite souvent le Duncan Basin à Cape Town.

Dans l'ensemble l'exploitation du port d'Alger ne posait pas de sérieux problèmes. Tout le monde faisait son métier et le faisait bien. Il n'a pas été de même après l'indépendance. Je suis retourné à Alger 2 ou 3 fois dans les années 70 dans le cadre de la CNUCED pour donner des conférences sur l'organisation portuaire en compagnie de Fred de Vos, un économiste de Ports Canada qui est venu nous rendre visite plus tard à Saint Aubin (4). Naturellement j'en ai profité pour visiter le port. C'était lamentable. Des navires trempaient à l'extérieur dans l'attente d'un poste à quai, les terre-pleins étaient encombrés de marchandises empilées sans ordre les une sur les autres. Par contre on nous montra une salle remplie d'ordinateurs qui sortaient des statistiques vraisemblablement toutes fausses.

Je demandai : pourquoi ces marchandises ne sont-elles pas réclamées par leurs destinataires? C'est probablement, me répondit-on, parce que le directeur de l'entreprise intéressée ignore ce que son prédécesseur a commandé !

Mes fonctions territoriales me valurent la visite de Pouillon, l'architecte. Je craignais fort que les deux projets de cités dont il avait été chargé, Dar Saada et Dar el Mahçoul, soient incompatibles avec nos projets de voirie. Il n'en était heureusement rien. Ces deux cités sont sans aucun doute d'une qualité architecturale certaine, mais que deviendront-elles quand on connaît le comportement des africains en matière d'ordre, de propreté et d'entretien. Dès à présent les façades en pierre sont lépreuses parce que la pente des loggias où les occupants font leur lessive est orientée vers l'extérieur alors qu'elle aurait du être orientée vers l'intérieur avec une évacuation au point bas. Plus discutables sont les hôtels gigantesques qu'il a construit en bordure de plage du côté de Staouéli à l'ouest d'Alger. Il n'est pas sûr que ces bâtiments en béton armé résistent correctement à l'atmosphère marine. J'ai séjourné dans l'un d'eux avec Jeanne-Marie (5). Inutile de parler de l'indifférence de la réception. Cette indifférence, ou plutôt cette mauvaise volonté, nous l'avons rencontrée aussi à Gardhaïa. Notre chambre avait été réservée par une entreprise française que je connaissais. Arrivés à l'hôtel, pas de trace de la réservation, discussion aigre-douce, et Jeanne-Marie, excédée, me dit: Quel pays ! On imagine la réaction. Enfin nous avons pu obtenir une chambre plus ou moins en réparation, mais sans diminution du prix.

Nous avons passé six années agréables à Alger au cours des quelles nous nous sommes fait des relations sympathiques parmi lesquelles les Darredeau. Pierre Darredeau était le directeur de l'agence Worms au port d'Alger et c'est comme cela que je l'ai connu. C'était un ami des Bouteloup, nos anciens voisins de Sainte Adresse (6). Bouteloup faisait également partie de Worms. Maintenant veuf, Pierre Darredeau vit avec sa fille Monique, qui est une amie de Chantal, dans une très agréable villa située dans les hauts de Toulon. Nous nous voyons encore environ une fois par an.

Le FLN a commencé à se manifester en Novembre 1954 pendant les quatre dernières années de notre séjour sans vraiment entraver la vie quotidienne à Alger. Puis est arrivé Mai 58. A ce propos il conviendrait d'annexer à ces notes la lettre que j'ai envoyée à l'époque à maman lors de la prise du pouvoir par de Gaulle et dont Chantal a une copie. Parmi les agréments d'Alger il y avait la plage l'été le plus souvent au club des Pins où bien des algérois avaient une villa. C'était le cas de Brigol, l'ingénieur en chef du département que nous voyons fréquemment. L'hiver, on pouvait faire du ski à Chréa au dessus de Blida.

Étaient avec nous Bruno, sauf pendant ses années de préparation à HEC, Jean-Pierre, Chantal et Marie-France (7). Chantal avait été d'abord secrétaire du directeur de l'agence locale de la banque de Paris et des Pays Bas qui la licencia parce que je lui avais refusé je ne sais plus quelle faveur sur le port. Elle fut ensuite la secrétaire médicale du professeur Goinard à l'hôpital de Mustapha.

Je viens de relire la correspondance que Chantal a conservée. En fait elle est rentrée avant nous à Paris avec Marie-France et Bruno qui préparait HEC. Je n'avais gardé pratiquement aucun souvenir de tous les problèmes que cette séparation avait soulevés et de la charge qui en était résulté pour Chantal et également Nicole.

Nous avons fait quelques excursions pendant que nous étions à Alger : Bou Saada, Gardhaïa, El Goléa, Colomb Béchar, mais ce n'est que dans les derniers mois que nous avons été à Constantine et à Oran; on croit toujours avoir le temps et je regrette que nous ne soyons pas allés dans le Hoggar à Tamanrasset. Mais quel contraste entre le Maroc et l'Algérie dans le domaine de l'aménagement urbain, d'un coté de larges conceptions, de l'autre un provincialisme étriqué.

J'ai eu plusieurs collaborateurs successifs à Alger, que la plupart d'entre vous connaissent. Tous étaient de qualité; nous avons rapidement formé une bonne équipe, et j'ai noué avec eux des relations amicales, malheureusement distendues au cours du temps. Caron était chargé du service routier et du contrôle des transports urbains. C'était un garçon fin, un peu secret. C'est à sa femme qui avait des dons artistiques et une nature assez exubérante, mais très sympathique, que je dois la table basse qui représente le plan d'aménagement de la grande banlieue d'Alger et qui m'a été offerte par le service de Caron au moment de mon départ. Elle s'est éprise d'un inspecteur des finances et finalement ils ont divorcé. Caron s'est remarié et a eu des enfants avec sa nouvelle femme. On dit que cela l'avait beaucoup vexée ! La dernière fois que j'ai revu Caron, c'est à Saint Aubin où nous l'avions invité avec d'autres amis. En fait je l'ai revu à la dernière réunion des Inspecteurs Généraux et nous nous sommes retrouvés avec plaisir.

Au port j'ai eu avec moi successivement Sireyjols et Gabriel, puis, Sireyjol ayant rejoint le BCEOM, Giraudet, Ribes, gendre de Jacques Saigot, successeur de Villevielle, et je crois Chauvin. Giraudet était un garçon remarquable. Contraint d'abandonner des études secondaires très poussées par suite de difficultés familiales que je n'ai jamais bien

élucidées, il avait débuté au bas de l'échelle dans l'administration des Travaux Publics et avait atteint le grade d'ingénieur des ponts sans passer par l'X. Après Alger il a été au Havre, puis a connu une carrière prestigieuse, Aéroport de Paris, Directeur Général de la RATP (inventeur de la carte orange), Président d'Air France, Président de la Fondation de France, il est maintenant Président du Conseil de Perfectionnement de École des Ponts. Il venait fréquemment en fin de journée dans mon bureau et après avoir traité les affaires du port nous parlions de tout et de rien. C'était très enrichissant et il ne manque pas d'évoquer ces moments quand nous nous rencontrons. Nous continuons à nous voir, mais bien rarement.

Vers la fin de l'année 58 je reçus une lettre de mon camarade Laval qui était directeur du port de Rouen et qui allait être nommé directeur des ports maritimes et de la navigation intérieure au ministère. Il me proposait de prendre sa succession. C'était l'occasion de rentrer en France et d'avoir un poste intéressant. Nouveau déménagement en perspective, mais de toute façon il était inéluctable. Nous avons donc accepté.

Avant notre départ nous invitâmes Delouvrier, le futur Délégué Général, pour lui permettre de discuter avec quelques personnes raisonnables. Mais mes souvenirs sont imprécis quant aux conclusions de ces conversations, si tant est que nous en ayons formulées. De toute façon il était bien évident que l'assimilation totale était impossible.

Les stevedores (les entrepreneurs de manutention) et la Chambre de Commerce organisèrent une réception à l'occasion de mon départ et m'offrirent la série de gravures d'Alger qui est à Saint Aubin ainsi que la pendulette qui est sur le secrétaire de Jeanne Marie à Paris. Quant au personnel du port il m'offrit le poste de radio, actuellement démodé qui est également à Saint Aubin.

Lorsque je pris congé du Secrétaire Général du Gouvernement je lui demandai si il connaissait les souvenirs de Léon Roche "Trente ans à travers l'Islam". Léon Roche était un français qui avait réussi l'exploit d'aller à la Mecque et d'être le secrétaire d'Abd El Kader. Ces souvenirs, bien que datant du siècle dernier, jetaient un éclairage intéressant sur la mentalité arabe, mais mon interlocuteur les ignorait. Ceci me rappela la réponse que me fit Villevielle et que j'ai rapporté plus haut, quand, prenant contact avec lui pour la première fois à mon arrivée à Alger, je crus bon de lui signaler que j'avais déjà eu des contacts avec des pays du monde islamique. "Aucun intérêt, me dit-il, l'Algérie, c'est la France". »

Notes

- (1) Yvonne Pomey, son épouse
- (2) Jean Baudelaire avait été en poste au Maroc et au Liban
- (3) Le Havre : ingénieur au port de Havre avant la guerre, responsable entre autres du service des dragages
- (4) propriété familiale en Normandie
- (5) 2^{ème} épouse de Jean Baudelaire
- (6) Ste Adresse : banlieue de havre, où habitait la famille
- (7) ses enfants

François Jean-Baptiste Georges Baudelaire

- né en 1928 à Genève
- ingénieur de l'Institut polytechnique de Grenoble promo 1953
- août 1953: stage à la centrale thermique du Hamma dans la banlieue d'Alger (voir rapport technique)
- 1956: rappel en Algérie ; n'a participé à aucun engagement armé
- octobre 1984: mission bénévole à Alger sous l'égide de l'ECTI (Échanges et consultations techniques internationaux). Cette mission a été effectuée auprès de l'EDIL, du ministère de l'industrie de l'Algérie, dans le cadre de l'aide aux pays en voie de développement.