

Guy RENAUD

Ma campagne d'Indochine de 1939 à 1946

ou

comment la défaite de la France en 1940

engendra

la guerre du Pacifique - Année 1945

Ces souvenirs de Monsieur Guy Renaud évoquent avec beaucoup de précision un aspect souvent ignoré de la Deuxième Guerre mondiale : le sort des marins français bloqués en Indochine après l'Armistice et qui durent faire face à l'invasion japonaise en 1945.

Nous avons corrigé les quelques coquilles contenues dans le texte, revu la ponctuation et ajouté des notes explicatives lorsque nécessaire.

En complément de ce témoignage, on pourra se reporter notamment à :

- Contre-amiral ROMÉ, *Les oubliés du bout du monde – Journal d'un marin d'Indochine de 1939 à 1946*, Editions Maritimes & d'Outre-mer, 1983
- Raymond CORDIER, *Aventures en Extrême-Orient, 1938-1945* [accessible en ligne :
http://www.fnom.com/temoignages/livre_raymond_cordier.pdf]

Jacques OMNÈS
Administrateur d'Alamer
20 mai 2017

Tranche de jeunesse

Âgé de dix-sept ans, n'ayant comme bagage qu'un semblant de valise de ma fabrication, à l'entrée du troisième dépôt des équipages, j'arrivai un matin, le cœur plein d'émotion.

J'allais prendre contact avec une inconnue : La Mer, par qui on va au lointain horizon ; La Mer dont je rêvais, que je n'avais pas vue, n'ayant jamais quitté l'ombre de ma maison.

L'enthousiasme subit une chute brutale. Discipline et corvées dès les premiers moments marquèrent mon arrivée au sein de la « Royale ». Je me crus en prison dans ses vieux bâtiments.

Je partis pour Toulon au bout de trois semaines, pour embarquer, enfin, sur un vieux cuirassé. Et là ce fut vraiment un tout autre domaine. J'y étais apprenti. Quelques mois ont passé.

Je devins matelot sur un bateau-école faisant des ronds dans l'eau pour aller nulle part, durant toute une année à faire ces rondes folles, je m'inscrivis volontaire pour aller autre part.

Là, j'ai quitté la France et rejoint l'Indochine pour retrouver enfin, au port de Saïgon, un bateau qui voyage. C'était la vraie Marine ! Ceylan, Shanghai, Hong-Kong, Bali ou bien Japon.

Puis arriva la guerre ! C'est les patrouilles au large. C'est la France occupée, pour nous l'isolement.

Et voici la Thaïlande qui, elle aussi, arrive : son armée, au Cambodge, est entrée en action. Avec cinq bateaux nous partîmes vers ses rives Et lui fîmes payer cher son intervention.

Cependant l'Indochine étant coupée du monde, notre croiseur, bloqué, ne peut appareiller. J'embarque sur les cargos qui vont faire des rondes jusqu'au nord du pays pour le ravitailler.

Sortant de baie d'Along où traînait une mine, notre cargo coula avec son chargement. Plus tard, notre croiseur, l'âme de notre marine, est détruit à son tour sous un bombardement.

Moins de deux mois plus tard, agissant par surprise, les Japonais attaquent toutes nos positions. Chaque résistera, mais toutes seront prises. Il n'est plus que la jungle où nous nous réfugions.

Errant dans la forêt, manquant de nourriture, cherchant les villages Moï pour nous ravitailler, qu'allait être l'issue d'une telle aventure ? Le choix n'était pas grand : mort ou bien prisonnier ?

De ces deux solutions j'ai cru à la première, quand je fus encerclé, baïonnette au canon, pistolet sous le nez, sabre levé derrière, étant appréhendé par un groupe

nippon.

La situation n'incitait pas à l'optimisme, j'avais l'estomac vide, les habits en lambeaux. Conduit à Thu-Dau-Mot, tremblant de paludisme, Je m'y suis retrouvé derrière les barreaux.

Nous étions enfermés en des locaux sordides, où, pour y assouvir un naturel besoin, la sentinelle devait nous servir de guide. Il fallait être en groupe pour ne pas aller loin.

Mais ça, c'était le jour ! Car, dès la nuit tombée, de faire ouvrir la porte il n'était pas question ! Je vous laisse à penser ce qu'étaient les chambrées, quant le soleil faisait sa réapparition !

Nous dormions sur le sol n'ayant pas de couchages. Quelques poignées de riz constituaient nos repas. Ainsi quelques semaines nous sommes restés en cage, beaucoup étaient malades ; nous ne nous lavions pas.

Enfin, les Japonais - est-ce par mansuétude ? - nous permirent de rester quelques heures dans la cour. On nous rasa le crâne. Nous prîmes l'habitude d'un peu de gymnastique pour la forme, chaque jour.

Trois mois passèrent ainsi, puis un jour, sans histoire, on nous fit mettre en groupes, chacun dans un wagon. Au moment où la France savourait la Victoire, nous allions, prisonniers, rejoindre Saïgon.

Là, le bériberi y faisait des ravages, D'en être atteint aussi ne rend pas « folichon ». Ce n'est certes pas ça qui donne du courage, quand on connaît l'issue, même étant Berrichon !

Mais il y eut miracle ! Deux bombes atomiques sont venues mettre un terme à notre condition, Ainsi se termina la guerre du Pacifique Ce qui nous arrangeait, vu notre situation.

Hélas ! C'était trop beau ! Une guerre se termine mais en engendre une autre presque sans transition. Et voilà que s'allume la guerre d'Indochine, où les Viets, grâce aux Japs, vont reprendre l'action.

Il me fallut subir un peu de retapage, avant de retrouver ma fonction de chauffeur, Puis nous fûmes cinq ou six à former l'équipage composant l'armement d'un très vieux remorqueur.

Quelques mois passent encore ! Et enfin, pour la France, nous quittâmes l'Indochine par un joyeux matin. Le crâne plein de projets, le cœur plein d'espérance, chacun se dirigeait vers son nouveau destin.

Mais l'arrivée en France ne fut pas exaltante, les projets s'envolèrent et pas de situation ! Là, j'ai vu l'avenir de façon décevante. Pénible fut le temps de réadaptation.

Ainsi se sont passés neuf ans de ma jeunesse. De cela il y a maintenant bien longtemps. Que de fois j'y repense ! Mais cela sans tristesse.

J'arrive à me faire croire que c'était le bon temps !

Disparition du sous-marin *Phénix*

Entré au service de la Marine nationale en 1937, j'étais matelot chauffeur à bord du croiseur *Duguay-Trouin* à Toulon lorsque j'ai quitté celui-ci pour rejoindre son sister-ship à Saïgon, le croiseur de bataille de deuxième classe *Lamotte-Picquet*.

Trois semaines de voyage à bord du paquebot *Chenonceaux* en passant par Suez, Colombo, Singapour, et j'arrivai à Saïgon, à bord de ce bâtiment, le 14 mars 1939.

Dès le lendemain nous appareillons pour un carénage à Hong-Kong.

Le 15 juin 1939, alors que nous revenions de Shanghai, au cours d'un exercice avec les sous-marins *Phénix* et *L'Espoir* au large de la baie de Cam-Ranh, le *Phénix* ne remonta pas. Si je me souviens bien, il y avait soixante douze hommes à bord.

Que s'était-il passé ?

Je ne l'ai jamais su !¹

Mais ce qui semble suspect c'est que la même chose venait d'arriver à un américain et à un anglais en un rien de temps.

Par la suite, *L'Espoir* est reparti pour la France².

Au début de septembre, après une escale à Tsingtao, nous étions à Wei-hai-Wai, en mer Jaune, quand nous apprîmes la déclaration de guerre à l'Allemagne. Nous étions partis pour une tournée avec escales au Japon et autres lieux, mais notre programme en fut changé et nous revînmes à Saïgon immédiatement.

Puis nous avons escorté un transport de troupes indigènes qui partait pour la métropole et que nous avons accompagné jusqu'à Colombo puis retour à Saïgon par le détroit de Malacca avec escales à Penang et Singapour.

Les mois d'octobre et de décembre se sont passés en patrouilles du côté du détroit de la Sonde et de la Mer de Java.

1 On trouvera les différentes hypothèses sur les causes de la perte du *Phénix* ici : <http://www.croiseur-lamotte-picquet.fr/index.php?page=phenix>

2 *L'Espoir* a quitté Saïgon pour la France le 2 octobre 1939.

Le *Maïakovski* arraisonné

Au début de 1940, nous sommes retournés à Hong-Kong pour le carénage annuel³.

Alors que celui-ci terminé nous repartions, un croiseur auxiliaire anglais arraisonnait un cargo soviétique qui, paraît-il, transportait une cargaison destinée aux Allemands.

Ce bateau était le *Maïakovski*.

En apercevant les Anglais, il avait bien tenté de se réfugier dans les eaux portugaises de Macao, mais n'en avait pas eu le temps.

Se voyant pris, l'équipage sabota ce qu'il put, vidant l'air comprimé qui servait au lancement du moteur, faussant le compas, etc...

Les Anglais firent ce qu'ils purent pour le remettre en route, mais n'y arrivant pas, ils profitèrent de notre arrivée pour nous faire cadeau du problème⁴.

L'équipage soviétique fut amené à bord du *Lamotte-Picquet* ; il n'y fut pas malheureux, mais, trop agité, il y eut quelques rappels à l'ordre.

Un équipage de prise le remplaça.

Plusieurs essais de mise en route restés infructueux firent bien rire le commandant Russe qui regardait cela de notre plage arrière, mais qui faillit faire une jaunisse quand il vit son bateau se mettre en route sans lui.

Et, en compagnie du *Lamotte-Picquet*, le *Maïakovski* rejoignit Saïgon.

Qu'est-il devenu par la suite ? Je n'en sais rien !⁵ Selon l'équipage de prise, on n'avait jamais vu bateau en aussi mauvais état.

Pendant ce même temps, l'*Aramis*, un paquebot des Messageries Maritimes qui, normalement, assurait la ligne d'Extrême-Orient, mais que les circonstances avaient arrêté à Saïgon pour être transformé en croiseur auxiliaire, arraisonnait un autre cargo soviétique encore en plus mauvais état que le *Maïakovski*.

Nous apprenons la capitulation de la France.

Un soir de juin 1940, nous étions mouillés en baie d'Along, au Tonkin, quand la radio nous annonça la capitulation de la France.

Consternation générale !

L'amiral [Jean Decoux](#), à bord de l'hydravion du bord piloté par le lieutenant de

3 Parti de Saïgon le 18 mars 1940, le *Lamotte-Picquet* entra au bassin des chantiers Kowloon à Hong-Kong le 20 mars pour le nettoyage de la coque, qui n'avait pas été fait depuis un an, la forme de radoub de Saïgon étant trop petite [Contre-amiral ROMÉ, *Les oubliés du bout du monde*, Editions Maritimes & d'Outre-mer, 1983, p. 47].

4 Selon ROMÉ, *op. cit.*, p. 47, le *Lamotte-Picquet* prend le *Maïakovski* en charge le 27 mars 1940.

5 Selon ROMÉ, *op. cit.*, p. 48, le cargo soviétique, amené à Saïgon le 2 avril 1940, sera relâché après l'Armistice sur intervention des Allemands (qui avaient signé avec l'URSS le pacte germano-soviétique en juin 1939). On trouvera dans cet ouvrage une relation détaillée de l'arraisonnement.

vaisseau [Gaxotte](#), partit immédiatement pour Hanoï demander confirmation auprès du gouverneur général, qui était alors le général Catroux.

En attendant son retour, officiers et matelots, tous grades confondus, commentaient la nouvelle, tellement émus que certains pleuraient.

Quand l'amiral revint, son pilote, tellement ému lui aussi, fit un amerrissage brutal faisant rebondir l'appareil plusieurs fois en l'air avant de s'immobiliser.

Les premiers mots de l'amiral, en franchissant la coupée, furent :

« C'est la faute des Italiens ! »

Dans les premiers temps, sous l'effet de la colère sans doute, il fut envisagé de faire le corsaire et presque tout le monde était à peu près d'accord ; puis le calme revenu, il fut décidé qu'un gouvernement, ayant le maréchal Pétain à la tête, était constitué en France et que nous lui devions obéissance.

Déception générale !

Un commencement de révolte se produisit à l'ambassade d'Angleterre où il nous a été conseillé de revenir le lendemain.

Nous passâmes la nuit dans une étable à buffles, et le lendemain, alors que nous revenions à nouveau de l'ambassade d'Angleterre, où l'on nous avait conseillé une deuxième fois de revenir plus tard, ce fut la police qui nous arrêta.

Il faut noter que le commissaire de police nous comprit très bien, mais nous dit que, de toute façon, nous n'arriverions à rien et qu'il valait mieux arranger les choses.

Pendant ce temps, d'autres camarades avaient quitté le bateau, et il en fut certains que nous ne revîmes pas.

Le lieutenant de vaisseau [Jubelin](#), au prix d'un véritable exploit, réussit à gagner Singapour, en compagnie de deux amis, avec un avion de tourisme en fin de carrière.

Il fit parler de lui plus tard.

D'ailleurs, il raconte son odyssée dans un livre intitulé : « *Marin de métier, pilote de fortune* »

Enfin les choses se calmèrent, et pour moi qui venait d'avoir vingt ans, je fus gratifié de vingt jours de prison, ce qui était tout de même plus hygiénique que d'avoir à souffler, en postillonnant, sur un gâteau que tout le monde se partage ensuite.

Quant à rejoindre les Anglais, il faut admettre que l'attaque menée contre nos bateaux, par leur flotte, à [Mers el-Kébir](#), n'incitait pas à les porter dans notre cœur.

Dire que la défaite de la France a permis à la guerre de s'étendre au Pacifique peut sembler une bizarrerie de ma part, et pourtant !

L'Indochine : un territoire de 740 000 km², soit presque une fois et demie la surface de la France, livrée à elle-même et ne pouvant plus compter que sur elle-même pour sa défense, la métropole occupée par les Allemands ne pouvant plus rien pour elle.

Mais quels étaient ses moyens de défense ?

Pour la marine : Notre *Lamotte-Picquet*, deux avisos de moins de 2000 tonnes, [Amiral Charner](#) et [Dumont d'Urville](#), et deux petits avisos d'environ 600 tonnes : [Marne](#) et [Tahure](#) déjà très anciens, quelques canonnières fluviales et c'est à peu près tout.

L'aviation n'est pas mieux lotie : quelques appareils démodés.

Pour l'armée de terre, surtout composée de troupes indigènes encadrées par environ 6 000 Européens, soit un total de 20 000 hommes environ d'après ce que j'ai lu.

Le tout équipé de matériel désuet et inadapté à une guerre moderne.

Quelle belle occasion pour le Japon, allié de l'Allemagne, et rêvant, comme elle, d'espace vital !

Le Japon, qui depuis 1937 occupe une partie de la Chine, exige, dès juillet 1940, la présence au Tonkin d'une mission de contrôle qui se transformera vite en une implantation militaire abusive et hostile.

L'amiral Jean Decoux, qui prend alors la barre de l'Indochine en remplacement du général Catroux, va s'efforcer tout au long de son mandat de contenir les exigences de plus en plus pressantes des Japonais.

Ce fut d'abord par un premier ultimatum, le 2 août 1940, pour le libre passage, à travers le territoire indochinois, de Langson à Haïphong, pour l'armée japonaise du Kouang-Si dont la situation devient précaire

L'affaire est réglée diplomatiquement, mais le 19 septembre, un nouvel ultimatum est lancé par Tokyo : disposition de trois aérodromes, stationnement de 6 000 hommes et libre transit de l'armée du Kouang-Si.

Lorsque le 22 septembre, les Japonais violèrent la frontière du Tonkin au mépris des accords convenus, les garnisons de Na Cham, Dong-Dang et Langson résistèrent avec la plus grande détermination.

Ce premier drame de Langson qualifié de « regrettable malentendu », doublé d'un débarquement en force à Doston, près de Haïphong, fit de ces journées du 22 au 26 septembre 1940 le premier sacrifice des Français d'Indochine à la Deuxième Guerre mondiale.

Dans le sillage de cette agression, les Japonais prévoyaient déjà l'établissement de la « sphère de coprosperité de l'Asie Orientale » par l'élimination de toute présence de l'Occident à la frange du Pacifique.

Ce qui devait produire, à la fin de la guerre, la réaction des habitants de tous les pays que les Japonais avaient occupés et qui engendra la décolonisation partout dans le monde.

Le mouvement faisant tache d'huile.

Cela soutint aussi l'ambition siamoise du « Pan-thaïsme » qui déboucha sur la guerre franco-siamoise en décembre 1940.

Depuis longtemps, le Siam revendiquait une grande partie des territoires du Cambodge et du Laos, ce qui avait amené ces pays à se mettre sous le protectorat français. La présence de la France avait mis un terme à ces revendications, mais compte tenu des circonstances elles refaisaient surface.

A l'issue de nombreux combats et harcèlements le long de la frontière, des combats où, paraît-il, des légionnaires auraient jeté des grenades à l'intérieur de chars siamois en grimpant dessus, et où cet adjudant-chef Dorkel (je n'ai jamais su l'orthographe de son nom), que j'ai connu pour avoir été prisonnier avec lui, allait bombarder les Siamois de nuit, avec son vieux biplan digne de ceux de la guerre 14/18. Ce fut le combat naval et la victoire de Koh chang qui mit fin au conflit.

En ce début de 1941, le *Lamotte-Picquet* avait appareillé de Saïgon et était remonté

vers le nord le long de la côte d'Annam. Là, nous avons fait escale, je crois que c'était à Phan-Thiet. Ensuite, nous sommes revenus au sud comme pour un retour à Saïgon ; mais arrivés au cap Saint-Jacques, c'est-à-dire à l'entrée de la rivière, (Saïgon est placé sur sa rivière comme Rouen sur la Seine) du ravitaillement nous y attendait. Nous sommes alors repartis vers l'île de Poulo Condor où nous nous sommes regroupés avec les quatre avisos, le *Dumont d'Urville*, *Amiral Charner*, la *Marne* et le *Tahure*.

Nous y avons passé la journée du 16 janvier en attendant la nuit pour repartir ensuite en direction du golfe du Siam. C'est à ce moment là que nous fûmes informés que nous serions au **casse-pipes** dès le lendemain au matin.

17 janvier 1941 - Combat de Koh Chang

Vers 05h30 ce matin là, tout le monde était déjà à son poste. Le mien n'était pas compliqué. Etant affecté au service sécurité, tant qu'il ne se passait rien, je n'avais rien d'autre à faire que de me tenir prêt dans une coursive qui était mon secteur.

Il était environ 06h15 quand les premiers coups furent tirés. Cependant, il me serait bien difficile de décrire ce qui se passa d'après ce que j'en ai vu parce que je n'en ai vraiment rien vu ! Pour parler de ce combat, il me faut me référer sur ce que j'en ai appris par la suite, car de ma coursive, les tapes de hublots étant fermées, je ne pouvais qu'entendre et ressentir les tremblements du bateau sans pouvoir distinguer les coups qui partaient de ceux qui arrivaient, les uns et les autres secouant le bateau pareillement. Pendant ce temps, j'attendais dans ma coursive en fumant ma pipe, non sans une certaine nervosité, je l'avoue !

En revanche, je me suis très bien rendu compte que nous avons eu très chaud quand notre bateau est arrivé à près de trente nœuds (environ 55 km à l'heure) sur un banc de vase. Le bateau s'est couché sur bâbord, puis grâce à sa vitesse, il a glissé sur cette vase puis a retrouvé l'eau libre. Un peu moins vite et nous y restions !

Le combat ne dura que la matinée du 17 janvier 1941 et le résultat en fut la destruction de 40% de la flotte siamoise, des bateaux de construction récente, italienne et japonaise. Deux garde-côtes cuirassés, armés de pièces de 203 millimètres, face à nos 155, l'*Ahidea* et le *Dombury* furent anéantis (ce dernier nous a donné beaucoup de fil à retordre) ainsi que des avisos et des torpilleurs.

Sur le chemin du retour, l'aviation siamoise tenta une revanche. Un avion déboucha soudain dans le soleil et nous largua une bombe que nous aurions dû recevoir entre les deux cheminées, mais qui éclata dans l'eau le long du bord, parce que nous avançons en zigzags et que nous virions précisément au même moment. Les gars qui étaient restés à leur poste de combat laissèrent tomber leur casse-croûte et bondirent sur leurs pièces. Quand les autres avions arrivèrent à leur tour, les mitrailleuses Hotchkiss de 13,2 mm et les quatre pièces de 75 mm découragèrent leur ambition.

L'armée siamoise avait avancé dans les territoires cambodgiens et laotiens, mais la victoire de Koh-Chang, à notre avantage, fit que le Japon imposa sa **médiation** qui faisait que la France devait céder des territoires laotiens de la rive droite du Mékong et une large part du Cambodge.

Une restructuration militaire fut accomplie mais nécessitait un renfort de moyens.

Les dernières liaisons avec la métropole furent coupées en juillet 1941.

Cependant, les États-Unis d'Amérique, où une mission avait été envoyée sans succès, demandèrent au Japon l'évacuation de l'Indochine française. Sans doute voyaient-ils ce qui se tramait ?

La réponse fut Pearl-Harbor le 08 décembre 1941. La guerre du Pacifique

commençait....

Installés en Indochine, les Japonais disposaient de tout ce dont ils avaient besoin pour les opérations à venir : du riz, du charbon, du caoutchouc, de l'étain, etc. et aussi des bases pour leur aviation. C'est de Saïgon que partirent les avions qui attaquèrent Singapour où furent coulés les cuirassés anglais *HMS Prince of Wales* et *HMS Repulse*.

Nous ne pouvions plus faire de carénage à Hong-Kong, en raison de la situation, comme nous le faisons les autres années. Avec l'accord des Japonais, nous partîmes le faire dans un bassin d'Osaka⁶. Nous y avons été très bien reçus, trop bien même à mon avis, parce que je pensais que cela devait cacher quelque chose. Visites à l'observatoire d'Osaka, à la forteresse du fondateur de la ville, etc., mais impossible d'y trouver un restaurant.

6 Le *Lamotte-Picquet* appareille de Saïgon pour Osaka le 8 septembre 1941. Il est de retour à Saïgon le 9 octobre [ROMÉ, *op. cit.*, p. 86]

Fin septembre 1941

Le *Lamotte-Picquet* pris dans un typhon.

Le retour du Japon vers Saïgon ne s'est pas fait dans la dentelle : quatre jours dans un typhon avec des creux de 18 à 20 mètres. Un matin, vers les 05h00, le bateau s'est couché sur bâbord prenant 36 degrés de gîte. La plage avant plongeait dans la vague qui rebondissait comme sur une falaise contre les tourelles avant et la passerelle. Le vieux *Lamotte-Picquet* tremblait de partout à chaque coup de bélier que la mer lui infligeait. On ne pouvait plus monter sur le pont, et à l'intérieur, l'eau avait envahi les postes de l'équipage malgré les hublots fermés. Nous vivions dans une étuve, mangeant des repas froids, parce que la cuisine était balayée par les vagues ; les chauffeurs ne savaient plus très bien où était le niveau d'eau dans les chaudières et il semble que parfois les hélices ont dû sortir, au moins en partie, hors de l'eau.

Quand nous sortîmes de cet enfer, nous pûmes nous rendre compte des dégâts : nous n'avions plus de baleinières, des manches à air étaient arrachées, un tas de choses avait disparu et le spardeck était cassé sur toute la largeur du bateau. Dans les postes de l'équipage où le linoléum regorgeait de sel, les débris de porcelaine du Japon et objets de toutes sortes, chaussures, vêtements, etc... ne se comptaient plus, sans oublier les obus de 155 sortis de leurs logements qui se sont promenés dans la soute à munitions.

Mais il était dit que, si nous avons eu la chance de sortir du typhon, pour notre vieux *Lamotte-Picquet* ce serait quand même son dernier voyage ; mauvais état et manque de fioul ! Nous voici donc à quai à Saïgon.

La marine marchande d'Indochine, pas mieux lotie que la **Royale**, ne se compose que d'une dizaine de petits bâtiments dont le tonnage va de 600 à 1 200 tonnes, c'est-à-dire celui des péniches naviguant sur la Seine. Les Japonais avaient pris tout ce qui était valable, à commencer par l'*Aramis*, ce paquebot de 25 000 tonnes qui nous avait servi de croiseur auxiliaire et qui, désarmé depuis, avait servi aussi d'hôtel flottant afin d'accueillir la clientèle de l'hôtel **Majestic**, lui-même réquisitionné par les Japonais.

C'est alors qu'il fut décidé de créer un corps d'« Armement militaire des bâtiments de commerce » (AMBC).

Navigation en AMBC

À ce titre, je fus envoyé, en compagnie de trois camarades, à bord du [Gouverneur Général Maurice Long](#) un petit cargo mixte de 800 tonnes.

Il s'agissait de continuer à assurer les communications par mer avec le Tonkin, et surtout avec le Kouang Tchéou Wang⁷, petit territoire enclavé dans le sud de la Chine et que la France avait à bail pour jusqu'en 1944, je crois.

Nos moyens de défense étaient deux vieilles mitrailleuses Saint-Etienne qui généralement étaient enrayées après avoir tiré quatre ou cinq cartouches.

Après chaque voyage nous revenions sur le *Lamotte-Picquet* jusqu'au voyage suivant.

La fin Gouverneur général Pasquier

Un jour, il fut décidé de me changer d'embarquement, et ce fut à bord du [Gouverneur Général Pasquier](#), un cargo mixte de 1 200 tonnes que je mis mon sac. À bord de celui-ci nous étions six, compte-tenu qu'il avait été installé un canon de 90, modèle... 1877, sur la dunette arrière. Les sous-marins n'avaient plus qu'à bien se tenir devant une pareille pétoire !

Le 07 février 1943, alors que nous venions de quitter Campha, en baie d'Along, avec un chargement de charbon et environ 150 passagers indigènes qui devaient aller travailler dans les plantations du sud, à midi très exactement, une violente explosion souleva littéralement le bateau qui se mit à osciller comme l'arrière-train d'un mannequin de mode, et une gerbe d'eau noire monta vers le ciel avant de se rabattre sur l'arrière, où je me trouvais. J'eus quand même le temps de bondir à l'abri sous un panneau.

Nous venions, tout simplement, de heurter une mine.

Affolement chez nos passagers. Certains quittent leur pantalon, et le derrière à l'air, se mettent deux ou trois vestons l'un sur l'autre. C'est toute une histoire pour leur faire comprendre comment capeler une brassière de sauvetage. L'équipage n'est pas en reste pour quitter son poste ; il n'y a plus personne à la machine, et le bateau continue à avancer seul tant que la pression à la chaudière le permet.

Le chef mécanicien vint me demander si je voulais bien descendre à la chaufferie pour remonter la pression, pendant que lui-même s'occuperait de la machine, afin

7 Le Kouang Tchéou Wan est le nom d'un territoire cédé par la Chine à la France de 1898 (convention du 18 novembre 1898) à 1945 (rétrocession par le traité du 26 août 1945). En 1900 il avait été confié à l'administration civile de l'Indochine, où il était considéré comme une dépendance du Tonkin. [Source : <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/geo.php?lieu=Kouang+Tcheou+Wan%2C+Territoire+%28Chine%29>, consulté le 20 mai 2017]

d'essayer d'échouer le bateau à la côte. Hélas ! Quand je voulus descendre à la chaufferie, je constatai que l'eau était déjà arrivée dans le foyer de la chaudière.

J'ai parcouru toutes les cabines du côté bâbord, sur lequel le bateau gîtait, ceci pour en fermer les hublots près desquels l'eau arrivait déjà, parfois avec bien du mal, parce que divers objets se trouvaient derrière les portes et les bloquaient.

Le radio lançait des « SOS » sans savoir s'ils étaient entendus parce que son appareil avait été plus ou moins déglingué par l'explosion. En tout cas, il ne recevait plus.

Le signal de détresse étant hissé, nous vîmes deux ou trois pinasses japonaises venir sur nous, puis elles changèrent de route et disparurent en voyant qu'il s'agissait d'un bateau français.

Un petit bateau, français celui-là, qui passait par hasard, essaya de nous prendre en remorque, mais nous étions trop enfoncés dans l'eau et il n'y arriva pas. Toutefois, il nous débarrassa de nos passagers et de l'équipage, ce qui était déjà une bonne chose.

Un autre bateau, le *Directeur Général Cressac*, une grosse vedette normalement destinée à faire la chasse aux pirates, qui ne manquaient pas dans le secteur, vint à passer aussi et juste à point.

L'avant du *Gouverneur Général Pasquier* arrivait sous l'eau, l'arrière hors de l'eau. Plusieurs secousses nous informèrent qu'il était temps de changer de bord. Nous n'étions d'ailleurs plus que neuf : le commandant, le second capitaine, le chef mécanicien, mes cinq camarades et moi ; alors nous embarquâmes immédiatement à bord du *Directeur Général Cressac* et cinq minutes après, le *Gouverneur Général Pasquier* disparaissait dans l'eau comme une simple boîte de conserve.

Vers six heures du soir, alors que nous faisons route sur Haïphong, nous rencontrâmes un remorqueur qui avait été dépêché à notre secours. C'était un peu tard !

Il paraît que c'était le *Lamotte-Picquet*, qui était à environ 1 500 km de nous, qui avait été le seul à capter les appels de détresse et les avait retransmis vers le Tonkin.

Rescapés à Marine Haïphong, nous y sommes restés une quinzaine de jours. On voulait nous y garder et nous n'avions aucune envie d'y rester.

Une chaloupe française nous descendit jusqu'à Campha, et là, comme elle n'allait pas plus loin, nous dûmes embarquer sur une chaloupe chinoise afin de poursuivre notre route jusqu'à Hong Gay où le *Tai Poo Sek* était en train de prendre un chargement de charbon et devait nous prendre par la même occasion. En sortant de la lumière de la salle à manger de la chaloupe française, alors qu'il faisait nuit noire, je n'y voyais absolument rien et je mis le pied à côté de l'appontement ; alors je me suis retrouvé au « potage » avec une valise d'une main et une guitare de l'autre. Mais ceci n'est qu'une anecdote en passant.

Le *Tai Poo Sek* était un ancien long courrier russe, vieux de plus de quarante ans. Ce qui ne l'empêchait pas de filer encore ses douze nœuds cinq et était ainsi le plus rapide de notre marine marchande hétéroclite. L'équipage était chinois, sauf le commandant Bonnamou. Nous y avons trouvé des cabines remplies de punaises, nous y avons dormi sur des couchettes en bois, nous y buvions de l'eau tiède conservée dans des jarres en terre, et des cochons se promenaient librement dans les coursives, transportant partout la poussière de charbon.

Le retour sur Saïgon prit une quinzaine de jours du fait d'une escale à Nha Trang, à la suite de quoi nous rejoignîmes le *Lamotte-Picquet*.

Quelques jours plus tard, je repartais à nouveau sur le *Tai Poo Sek*, mais cette fois en AMBC. Comme nous avions apprécié le confort de ce bateau les jours précédents, nous emportâmes nos hamacs personnels.

Formation d'une compagnie de marche

Nous avons déplacé le *Lamotte-Picquet* pour le conduire dans un bras de rivière à une vingtaine de kilomètres de Saïgon, en un lieu dit Than Thuy Ha ou quelque chose comme ça, je ne suis pas très sûr de l'orthographe, près d'une petite pyrotechnie et de plantations d'hévéas⁸. Une partie de l'équipage fut répartie sur les avisos ou en des postes à terre. Il n'y eut plus d'AMBC et, pour ce qui me concernait, je restai sur le *Lamotte-Picquet*, où il avait été formé une compagnie de marche dont j'étais le premier pourvoyeur du premier groupe de la première section⁹.

Selon notre commandant, nous étions appelés à renforcer l'armée de terre ou aider un débarquement éventuel.

C'est qu'il était bien évident que les choses allaient se gâter avec les Japonais, qui commençaient à avoir de sérieuses difficultés, et que le régime était en train de changer en France. Comme nous avons tout à craindre des Japs, en particulier qu'ils essaient de prendre le bateau, une garde fut assurée sur le pont, prête à couper les amarres à la hache et déborder vers le milieu du fleuve. Des consignes de sabotage et de sabordage avaient été données, des obus de 155 avaient été ré-embarqués ou conservés malgré les ordres de désarmement, surtout qu'une base d'hydravions Japonais se trouvait à environ trois kilomètres de nous.

Envisageant également la possibilité que le ravitaillement nous soit coupé, nous avons débroussaillé un coin de terre pour y faire un jardin, nous avons construit des abris pour élever des cochons et des poulets, nous avons même monté une centrale électrique avec deux vieux moteurs marins de 150 chevaux environ. Pendant que nous y étions, nous avons aussi construit une sorte de foyer où il était possible de faire du cinéma.

8 Le 1er mai 1944, le *Lamotte-Picquet*, contraint à l'inactivité en raison de la pénurie de mazout, est mis en réserve à la pyrotechnie de Than-tuy-Ha sur le Donnai ou Donai (nom donné à l'époque coloniale à la rivière Dong Nai). Cf. Raymond CORDIER, *Aventures en Extrême-Orient 1938-1945* [www.fnom.com/temoignages/livre_raymond_cordier.pdf] et <http://www.netmarine.net/bat/croiseur/lamotte/histoire.htm>

9 Le *Lamotte-Picquet* ne naviguant plus, une 1ère Compagnie de marche avait été formée le 31 janvier 1944 [Raymond CORDIER, *op. cit.*]

12 janvier 1945 :

Le *Lamotte-Picquet* coulé par l'aviation américaine

Le 12 janvier 1945 au matin...

Nous venions d'envoyer les couleurs. Nous étions autour d'un fusilier qui était occupé à nous expliquer le mécanisme d'une mitrailleuse lorsque de drôles de bruits se firent entendre.

Une nuée d'avions américains était occupée à plonger sur la base d'hydravions de Cat Lai en bombardant et mitraillant. Le spectacle était ravissant !

Hélas ! Un instant après c'était à notre tour de servir de cible ! Trois porte-avions américains étaient arrivés au large du cap Saint-Jacques, et du matin au soir sans discontinuer, leurs avions bombardèrent et mitraillèrent sur Saïgon et sa région les positions japonaises, mais le *Lamotte-Picquet* avec.

Le feu prit à bord. Alors nous nous sommes réfugiés dans la plantation d'hévéas, qui d'ailleurs fut mitraillée aussi, et nous vîmes notre bon vieux *Lamotte-Picquet* chavirer, entraînant avec lui l'*Octant*, un petit bateau amarré à couple.

Ce jour-là, mon seul repas fut un morceau de viande crue taillée sur un buffle, victime lui aussi du bombardement.

Mais voici le communiqué que fit l'amiral [Régis Bérenger](#) (notre ancien commandant devenu amiral après le combat de Koh Chang), à la suite de cette agression :

« Marine en Indochine

Etat-Major - Saïgon 16 janvier 1945

Communication

L'amiral à la tristesse de porter à la connaissance de tout le personnel de la Marine en Indochine, la perte du croiseur *Lamotte-Picquet* coulé à Than Tuy Ha le 12 janvier 1945 à la suite d'attaques systématiques, acharnées et prolongées, exécutées par de nombreux avions américains, atteint par une vingtaine de bombes et par de très nombreux impacts d'obus et de mitrailleuses, le *Lamotte-Picquet*, notre plus belle unité navale en Extrême-Orient, est devenu à son tour la victime d'une méprise ou d'un malheureux malentendu.

Cependant, pour mettre le *Lamotte-Picquet* à l'abri de toutes les attaques d'où qu'elles puissent venir, toutes les mesures possibles avaient été prises : désarmement du bâtiment et amarrage à un poste de dispersion, hors de Saïgon, loin de toute activité étrangère. Limitation de l'effectif en personnel strictement nécessaire pour le gardiennage, l'entretien et la sécurité. Pendant

les alertes aériennes, seuls quelque dix hommes restaient à bord en cas d'incendie ou de voie d'eau.

Le 12 janvier 1945, les avions américains ont, sans aucune provocation de notre part, assailli le *Lamotte-Picquet* battant pavillon français. Ils ont mitraillé et bombardé ce bâtiment, l'attaquant sans répit, blessant mortellement un officier et atteignant plus ou moins gravement un officier marinier et plusieurs hommes.

Ce n'est qu'après avoir été durement touché, et afin de faciliter l'évacuation des blessés et du personnel restant à bord, que le *Lamotte-Picquet* a tiré quelques balles de mitrailleuse.

L'effectif était de 296 hommes dont 179 européens. »

Après la perte du *Lamotte-Picquet*, je suis resté à Than Tuy Ha avec ma compagnie de marche.

09 mars 1945 à 21 h 45

Je dois prendre la garde à la porte à 22h00 et je suis allongé sur mon bat-flanc en attendant. Tout à coup, le capitaine d'armes fit irruption et cria :

« 1ère et 2ème sections de la compagnie de marche à s'équiper ! »

Que se passait-il ?

Tout d'abord, nous avons pensé à une opération de police, comme il arrivait quelquefois quand des bandes attaquaient des plantations, mais une fois équipés et arrivés dans la cour, un officier s'écria :

« Ce n'est pas deux sections, mais toute la compagnie qui doit être là ! »

Renseignements pris, il paraît que du château d'eau où deux gars étaient de veille, on voyait dans la nuit des éclairs au loin, en direction de Saïgon, et on entendait comme des coups de canon. Impossible de téléphoner à Saïgon, le téléphone était coupé depuis l'attaque américaine du 12 janvier. Nous ne savions pas ce qui se passait, mais de toute évidence il se passait quelque chose !

L'alerte étant donnée, nous rejoignîmes le *Tourane*, une canonnière fluviale qui était en attente sur la rivière selon un plan qui avait dû être établi d'avance.

Nous étions en route, quand un message radio émanant d'une canonnière qui se trouvait au Cambodge nous apprit qu'elle était attaquée par les Japonais. Dès ce moment, nous savions à quoi nous avons affaire !

Nous avons navigué toute la nuit pour arriver au petit matin dans un patelin appelé Tanh Huyen, autant que je me rappelle.

La canonnière fut sabordée, puis nous rejoignîmes à pied un poste militaire à quelques kilomètres où nous n'étions pas attendus. Surprise en nous voyant ! On n'a qu'un peu de thé à nous offrir. Un peu plus tard, un adjudant qui revient à vélo de Tanh Huyen nous annonça que les Japonais y étaient arrivés avec chars et camions de troupes.

Le lieutenant de vaisseau qui commandait en second notre compagnie nous fit mettre les fusils mitrailleurs en batterie au milieu de la route. L'armée de terre installa deux mitrailleuses, sur la route également, et derrière nous, ce qui fait que si les Japs étaient arrivés, nous étions pris entre deux feux et balayés à coup sûr.

Heureusement, un capitaine d'armée de terre arriva et nous dit :

« Il est inutile de rester là, j'ai donné l'ordre de tout faire sauter ! »

C'est ainsi que nous apprîmes que nous étions sur un dépôt de munitions. A partir de ce moment, il ne nous restait plus qu'à nous enfoncer dans la forêt.

Nous n'avions même pas une boîte de conserve, pas de pansements individuels, pas de carte ; à peine si le lieutenant de vaisseau avait quand même une boussole, et pour ce qui me concernait, je trimballais depuis la veille un sac à munitions qui me sciait les épaules.

Nous n'étions plus qu'une cinquantaine avec le lieutenant de vaisseau. La compagnie s'était scindée en deux et l'autre partie avait disparu avec le commandant [Moreau](#). Pourquoi ? Je ne l'ai jamais su¹⁰.

La jungle

Sous le couvert de la forêt, nous fûmes survolés par des avions japonais qui passaient à raser la cime des arbres mais ne pouvaient nous voir. Nous trouvâmes enfin un village. Notre capitaine (dans la Marine, un lieutenant de vaisseau a le grade de capitaine) fit le nécessaire auprès du chef de village pour avoir quelque chose à manger qui fut, bien sûr, du riz.

Pendant ce temps, les fusils-mitrailleurs avaient été mis en batterie pour pallier toute surprise, et chacun se déchaussa pour se tremper les pieds dans l'eau d'un ruisseau, d'où ils ressortaient couverts de sangsues. Ah, ces sangsues ! Nous les avons trouvées partout pendant tout le temps de notre périple ; rentrant dans les chaussures, sur le corps quand nous nous couchions, impossible de s'en débarrasser ! Ce fût le deuxième fléau après les Japonais.

Ensuite, que d'anecdotes pourraient être racontées !

Nous cherchâmes l'hospitalité chez les Moïs, ces tribus qui vivaient presque nues et à l'écart de tout, dans la forêt. Nous avons traversé le Song Bé de nuit en pirogues, réquisitionné un char à buffles... jusqu'à l'arrivée sur une route où nous avons retrouvé le gros de l'armée qui essayait de se replier sur Ban Me Thuot, espérant pouvoir y organiser la résistance.

Nous nous sommes répartis sur les véhicules du convoi, des véhicules qui roulaient à l'alcool par manque d'essence. Le camion dans lequel j'avais pris place nous laissa en panne devant un village Moï. Pendant que le chauffeur essayait de se dépanner, nous nous arrangions avec les Moïs pour avoir des poulets et du tabac, qu'ils préparaient eux-mêmes. Pendant ce temps tout le convoi était passé et il ne restait derrière nous que deux automitrailleuses qui en assuraient la protection.

Tout à coup, nous entendîmes une fusillade et quelques coups de canon, puis un instant après, l'une des automitrailleuses parut ; nous apprîmes au passage qu'elle restait seule, l'autre venait de se faire détruire par les Japonais. Au moment de décrocher, elle était restée en panne en travers de la route alors que les Japs arrivaient, char en avant. Les quatre occupants étaient morts, mais avaient vendu cher leur peau en faisant, paraît-il, beaucoup de dégâts du côté Japonais.

10 CORDIER, op. cit., écrit : « En route, nous avons perdu le gros de l'armée et notre Compagnie de Marche, n'ayant pas de véhicule, est passée dans la brousse avec notre Commandant Moreau. [...]Après quelques discussions, l'ordre de dispersion dans la brousse est donné. Nous nous mettons par petits groupes, de préférence de connaissances, et nous partons vers notre destin avec, pour toute arme, un fusil et quelques balles dont nous n'étions pas sûrs qu'elles pètent. »

Notre camion put quand même repartir et nous permit de rejoindre le convoi. Vraisemblablement, l'accrochage des Japs avec l'automitrailleuse les avaient momentanément stoppés.

Voilà que, roulant de nuit, le radiateur de notre camion se mit à fumer par manque d'eau. Où chercher de l'eau dans la nuit et en pleine forêt ? Nous étions une vingtaine entassés dans le camion ; un bidon fut sacrifié, et passant de l'un à l'autre nous l'avons rempli pour récupérer le liquide nécessaire à remplacer l'eau manquante. Et c'est reparti ! Pas très longtemps, la course se termina dans une sorte de fossé.

Chacun partit à l'assaut d'un autre véhicule. Quatre d'entre nous réussirent, en désespoir de cause, à sauter sur les marchepieds de l'automitrailleuse ; et nous fûmes quatre laissés pour compte au milieu de la route, dont un second-maître et un matelot vietnamien qui n'en pouvait plus de trimballer un fusil-mitrailleur. Pour ce qui me concernait, c'était bien le cas de le dire, j'en avais plein le dos du havresac de munitions.

Pour ce qui en était de se regrouper à Ban Mé Thot, nous savions que c'était fichu. Des motocyclistes envoyés en éclaireurs avaient signalé que la route était coupée et s'étaient fait tirer dessus. Il avait été décidé que dans ce cas, on essaierait de joindre les Trois Frontières (Cochinchine - Annam - Cambodge), mais pour nous quatre, à pied et sans savoir où nous étions, où étaient donc les Trois Frontières ? J'arrivai à convaincre le second-maître que le mieux serait de rentrer sous le couvert de la jungle et de s'y reposer, qu'il sera toujours temps le lendemain au jour, d'aviser ; ce fut ce que nous fîmes.

Dire que nous y avons bien dormi serait exagéré. La nuit, dans la végétation, il y fait plutôt humide et frais, mais nous nous étions délassés, et comme rien n'était passé sur la route pendant ce temps, c'était assez rassurant.

Nous étions de retour sur cette route, alors qu'il faisait à peine jour, quand tout à coup un panneau indicateur nous apparut :

« Trois Frontières 6 km »

Enfin, nous savions où nous étions ! Voilà que sur la route, au loin, nous aperçûmes des véhicules qui étaient stoppés au beau milieu, mais nous ne voyions personne autour. De quoi s'agissait-il ?

Arrivés sur place, nous y vîmes de tout, des camionnettes, des side-cars, une pièce d'artillerie... Mais pas âme qui vive ! Dans l'un des side-cars, nous découvrîmes une grande boîte de lait en poudre, que nous prîmes aussitôt en pensant que ce serait toujours ça ! Un bruit de moteur se fit entendre en se rapprochant, alors nous nous sommes mis à couvert et guettions, quand une voiture arriva et s'arrêta, puis un Européen en civil en descendit.

A ce moment là, je sortis sur la route et me dirigeai vers lui. Surpris de me voir, il me demanda :

« Vous êtes sur la route depuis hier soir ? »

« Oui »

« Et vous n'avez pas vu les Japonais ? »

« Non »

« Moi, je suis capitaine d'artillerie. »

Alors, sortant un sifflet de sa poche, il souffla dedans, et tout un monde sortit des

fouffés où il était caché.

Pendant ce temps, mes compagnons m'avaient rejoint.

Notre désir était, bien sûr, de retrouver notre compagnie, mais de tous ceux à qui je demandais s'ils avaient vu les marins, aucun n'était capable de me le dire.

Il est vrai qu'étant ainsi habillés en tenue kaki, il était difficile de nous distinguer du reste de la troupe, si ce n'est par une ancre marine cousue sur notre poche de chemise.

Tout à coup, quelqu'un s'écria :

« Attention ! Voilà les Japs ! »

Puis des coups de feu commencèrent à partir.

Je fis remarquer au second-maître que nous n'avions rien à gagner et tout à perdre en restant là, alors nous nous enfongâmes à nouveau dans la forêt.

Près d'un ruisseau, nous ouvrimés notre boîte de lait, à l'aide de la pointe d'une baïonnette, nous ajoutâmes de l'eau dedans, ce qui donna une sorte de pâtée que nous nous efforçâmes d'avalier en partie, à défaut d'autre chose.

Puis nous avons marché, et encore marché.

Nous entendions parfois des bruits de moteurs qui nous permettaient de nous repérer par rapport à la route, encore que l'écho pouvait nous tromper, mais nous ne savions à qui appartenaient ces moteurs et nous nous rapprochâmes de la route avec méfiance. Nous aperçûmes des voitures qui semblaient être françaises, mais nous n'étions pas sûrs des gens qui s'agitaient autour, car ces voitures étaient arrêtées. Par précaution, je m'avançai seul en me cachant ; puis voyant un vietnamien en uniforme français, portant un sac de riz sur la tête, et qui passait non loin de moi, je me levai devant lui et le pauvre en laissa tomber son sac de stupeur.

« Ong Thaï ? » Lui demandai-je.

« Da ! » me répondit-il.

Je bondis sur la route, et à ce moment j'entendis quelqu'un qui s'écria :

« Tiens ! Voilà Renaud, qu'est-ce que tu fous sur la route ? »

C'étaient des gars de ma compagnie qui étaient occupés à faire de la récupération.

On nous dit que, pour le moment, la route était libre, que nous trouverions Le Gallo (que nous appelions « Pitche ») installé dans une cabane de cantonnier, et qu'il nous conduirait au campement installé en forêt. Ce fut donc ce que nous fimes, et même en nous payant le luxe, au passage, de boire un apéritif dans la cabane d'un Vietnamien. Un apéritif très probablement issu d'une bouteille trouvée dans un véhicule militaire.

Nous retrouvâmes notre compagnie installée sous des cabanes en branchages parce que, bien sûr, il n'y avait pas de tentes ; les gars se débrouillaient comme ils pouvaient et ils avaient même camouflé deux camionnettes récupérées sur la route.

Un maître mécanicien s'était évertué à fabriquer un drapeau en réunissant un morceau de bleu de chauffe avec un morceau de chemise blanche et un de flanelle rouge provenant d'une ceinture de garde indigène, ceci au moyen d'une liane et de l'alêne de son couteau. Je me demande encore ce qu'il pensait en faire ?

Deux camarades, le quartier-maître chauffeur Chamarande¹¹, originaire de Lyon, et

11 S'agit-il de [Marcel Claudis Victor Chamarande](#) ? Ce quartier-maître mécanicien, né le 19 mai 1919 à Chavanay

un second-maître, qui étaient partis à la chasse pour nous ravitailler en viande, n'ont jamais réapparus.

Un jour, alors que je m'étais écarté du campement et rapproché de la route, j'entendis quelqu'un parler, ce qui attira mon attention. C'était deux Japonais qui semblaient avoir des problèmes avec une automitrailleuse.

J'avais mon mousqueton à la main, et comme ils n'étaient pas à plus de dix mètres de moi, j'aurais pu faire à coup sûr un superbe doublé ; mais ayant réfléchi, je me suis dit que si je faisais cela, tout le coin allait être investi par les Japs, qui étaient nombreux dans le secteur, nous serions tous découverts fatalement, et notre sort serait vite réglé parce qu'en de tels cas, ils n'étaient pas enclins à faire du sentiment. De toute manière, deux Japs de plus ou de moins ne changeait rien, alors je me suis abstenu et n'en ai parlé à personne.

J'avais découvert un ruisseau à quelque distance du campement, et je décidai de venir m'y laver. Le lendemain, torse nu et sans arme, avec un morceau de toile en guise de serviette, je m'enfonçai dans la forêt à la recherche de mon ruisseau ; mais les forêts d'Indochine ne sont pas le bois de Boulogne et je m'y suis tout bêtement égaré. A la tombée de la nuit, je retrouvai la route, ce qui me permit de me situer et de constater que j'étais très loin du campement. Alors, je grimpai dans un arbre pour y passer la nuit sans être visité par une faune qui n'est pas non plus celle du bois de Boulogne. J'y ai sommeillé assez mal, arrosé par la pluie.

Au petit matin, je suis reparti au campement que je retrouvai désert. Que s'était-il passé ?

Seul dans la jungle

Je retrouvai des mousquetons abandonnés et tout un tas de choses. Il y avait du riz, une grande jarre contenant un reste de confitures, du thé, etc... Logiquement, si les Japonais avaient découvert le campement, ils auraient ramassé les armes, or elles étaient là pour la plupart ! Pourtant il semblait que tout le monde était parti en catastrophe, mais où ? Et qu'allais-je faire ?

Réflexion faite, je me dis que si les Japonais avaient lancé une attaque générale contre les positions françaises alors que jusque là, ils les avaient tolérées, c'était donc que quelque chose avait changé et qu'elles étaient devenues gênantes. C'est que leurs affaires commençaient à se gêner et qu'en cas de débarquement allié ou d'un déménagement de leur part, nous eussions été là pour leur mettre le couteau dans le dos, ce qui était d'ailleurs vrai.

Conclusion : leur présence en Indochine allait bientôt se terminer, le tout était d'attendre et de pouvoir tenir jusque là.

Chercher refuge quelque part était difficile, les Japonais étaient partout. J'envisageai alors de m'installer dans la forêt, je chasserais pour me nourrir, je tâcherais de rencontrer des Mois, et je ne sortirais que quand je verrais sur la route des véhicules alliés.

En attendant, je remplis une musette de riz, je mis quelques chargeurs avec, et je préparai un mousqueton, tout cela pour le cas où je devrais faire un départ précipité moi aussi ; puis je me fis un hamac avec une toile de tente et me mis de l'eau à chauffer pour me faire du thé. J'en étais là lorsque, tout à coup, je vis surgir un

(Loire), disparu à Dong Xoai (Cochinchine) a été reconnu comme mort au maquis d'Indochine le 11 avril 1945 en combattant contre l'invasion japonaise [Sources : Mémoire des Hommes et MémorailGenWeb]

Vietnamien (à cette époque, nous disions Annamite) qui me dit :

« Oh, monsieur, vous encore là ! Y en a Japonais fouiller partout, eux mettre feu voiture ! »

Effectivement, une grosse fumée s'élevait de l'endroit où avaient été cachées les deux camionnettes. Alors je pris ma toile de tente, mon mousqueton et ma musette, puis je partis.

Tout d'abord, j'ai pensé revenir vers le sud pour retrouver des plantations, mais je commençais à ne plus être très en forme, sans cesse aux prises avec les sangsues

Je couchai au pied d'un arbre, mousqueton sur le ventre, prêt à tirer. Marchant dans le lit d'un ruisseau, je dérangeai un superbe tigre en train d'y boire ; il me démarra sous le nez à six ou sept mètres, et quand on n'est pas habitué, ça fait quand même une émotion ! Si j'avais du riz dans une musette, par contre il ne me restait pas une seule allumette pour faire du feu et le faire cuire. Par chance, un couple de Moïs vint à passer, et je réussis à faire comprendre à l'homme quel était mon désir. Après avoir réuni quelques brindilles et bouts de bois, il prit dans une main une sorte d'étope que j'ai pensé être du coton brut, un silex, sur lequel il frappa avec un bout d'acier ou de fer, tout en soufflant dessus, et plus vite que je ne l'aurais fait avec un briquet, il m'alluma un feu, puis s'assaya [sic] et me regarda faire. Quand j'eus pensé que mon riz allait être mangeable, je lui en offris, mais il refusa et partit.

Je voulais aller vers le sud mais je n'avais aucun moyen pour m'orienter, aussi je m'arrangeai pour laisser sur ma droite une haute colline. Malheureusement cette colline avait la forme d'un cône, j'en fis le tour sans m'en rendre compte, et le soir je retrouvai l'emplacement de mon feu de midi. Je repartis à nouveau, mais cette fois en m'éloignant de plus en plus de cette colline du diable, et je finis par trouver un village de paillotes Moïs qui semblait être complètement abandonné.

Choisissant une des ces paillotes, je m'y installai et pus ainsi enfin dormir tranquille.

Le matin, j'entendis du bruit à l'extérieur. Je regardai par un interstice et reconnus mon couple Moï de la veille. De toutes les paillotes du village, le hasard m'avait fait choisir la leur. Ils me reconnurent, ce qui les rassura, et l'homme me prêta un couteau à manche courbe qui coupait comme un rasoir et qui me permit de découdre l'ancre de marine qui était cousue sur ma chemise. Comme cela, je me disais que si les Japs me prenaient, ils n'avaient pas à savoir que j'étais marin. Puis à nouveau, je repris mon chemin.

Fatigué de marcher dans la forêt et dans le lit des ruisseaux, en retrouvant la route, je décidai d'en suivre le bord tant que je n'entendrais rien et que je ne verrais rien ; mais je ne m'étais pas méfié qu'une courbe m'empêchait de voir ce qu'il y avait derrière, c'est alors que j'aperçus plusieurs camions japonais qui étaient stationnés pendant que les Japonais fouillaient un village Moï, après en avoir fouillé un autre que j'aperçus également plus loin.

Deux Japonais qui marchaient en discutant et faisant les cent pas, venaient vers moi sans me voir. Je me tapis dans l'herbe du talus, complètement à découvert, ils passèrent à deux mètres de moi, firent demi-tour un peu plus loin, puis repassèrent à nouveau près de moi, toujours sans me voir. À la manière d'un serpent, je me renfonçai dans la jungle.

Ce n'était pas tout cela, mais il me fallait trouver de quoi manger et je pensai rejoindre le village que les Japs avaient déjà fouillé.

Pour cela, je m'en rapprochai en restant sous le couvert de la forêt, et comme il

fallait que je traverse la route, je pris la précaution de me débarrasser de mon mousqueton afin de ne pas me faire prendre avec une arme à la main. Auparavant, j'en avais enlevé la culasse mobile et je l'avais cachée à part ; puis choisissant le moment où les deux Japs qui faisaient les cents pas me tournaient le dos, je traversai la route d'un bond. J'arrivai de l'autre côté dans de hautes herbes quand un Moï m'aperçut. Je m'efforçai de lui faire comprendre que je cherchais à manger ; alors il disparut et j'attendis. Pas bien longtemps !

Prisonnier

J'entendis un bruit de bottes caractéristique et je vis cet abruti réapparaître accompagné de six ou sept Japonais. Me voici les bras en l'air, quatre baïonnettes autour de moi, un sabre brandi au-dessus de la tête et un revolver sous le nez. On me fouilla, un Jap regarda dans ma musette et n'y voyant que du riz et une pipe, il la donna au Moï pour le remercier du service rendu. Dans une poche de ma chemise était une autre pipe, mais celle là, on me la laissa. Il est vrai qu'elle était cassée.

J'avais les pieds en sang, à cause justement des sangsues. On me fit monter dans un camion et j'arrivai le soir dans un poste ex-français que les Japs avaient pris et où je retrouvai une dizaine de trouffions qui, comme moi, s'étaient fait « faire aux pattes » au cours de la journée. On m'offrit un bol de viande sucrée, que je trouvai surprenant mais délicieux, puis découvrant un bouquin qui traînait, je terminai la journée en lisant *Le crime du bouif* de la Fouchardière.

Le lendemain on fit embarquer tout le monde dans les camions, sauf moi.

En de tels moments, les traitements à part sont toujours suspects et il est vrai que j'ai alors vécu des moments désagréables.

Tout d'abord, on me conduisit dans un bureau où une carte géographique était dépliée. Un officier et un interprète étaient là et auraient voulu que je leur indique la route pour rejoindre un poste français qui était quelque part dans la forêt et que les Japs n'avaient pas encore réussi à prendre très probablement. La carte était française, ils n'arrivaient pas à bien la lire, et en plus, le poste où nous nous trouvions, de création récente, n'étant pas porté dessus, ils n'arrivaient pas à s'y positionner. Il aurait été très dangereux pour moi de refuser catégoriquement, et je n'ai jamais désiré autant qu'à ce moment là d'être pris pour un imbécile. Je fis tout pour ça, allant jusqu'à regarder la carte à l'envers, faisant semblant de vouloir m'y intéresser mais n'y comprenant rien. Pourtant rien n'y fit ! Et je dus monter dans une camionnette, entre le chauffeur et un Japonais qui devait être le chef, carte étalée sur les genoux.

A l'arrière de la camionnette étaient une dizaine de soldats en armes. Un panneau indicateur m'avait permis de me situer sur la carte, mais naturellement, je n'en dis rien et continuai à faire « l'andouille ». Dans la cabine, il y avait un commencement d'énervement, mais malheureusement nous étions dans la bonne direction. Un Vietnamien rencontré sur la route et interrogé en japonais, une langue qu'il ne comprenait pas plus que moi, répondit « Kong biet ! », autrement dit : « Je ne comprends pas ».

Nous repartîmes, et quelques kilomètres plus loin, même scénario et même réponse. Alors là il y eut de l'électricité dans l'air ! On me vira hors de la cabine, on me fit monter à l'arrière avec les soldats et... on fit demi-tour !

Ouf !

Revenu au point de départ, on me fit embarquer dans un camion parmi des fûts

d'essence ou d'huile, une sentinelle à côté de moi, et c'est reparti au milieu d'un convoi. A un certain moment le convoi s'arrêta, la sentinelle descendit et moi je me sentis prêt à « tomber dans les pommes » ; alors je m'allongeai sur les fûts, la sentinelle revint et me vira à coups de crosse, ce qui me fit reprendre mes sens plus efficacement peut-être que si on m'avait fait respirer des sels.

Enfin nous arrivâmes en un endroit que je ne connaissais pas. Il faisait nuit noire. On me fit entrer dans un local, où je retrouvai tous les gars qui étaient partis le matin sans moi, il s'y trouvait même en plus une femme qui avait une jambe de bois ; j'ai cru comprendre que c'était la femme d'un garde forestier. Pourquoi était-elle là ? Je n'ai pas eu le temps de le savoir. Le lendemain matin nous sommes remontés dans les camions, qui nous conduisirent à Thu-dau-mot.

Thu-Dau-Mot

À Thu-dau-mot était une caserne française. Le 09 mars au soir, alors que personne ne se doutait de quoi que ce soit, on s'y apprêtait même pour une séance de cinéma, des hurlements de sauvages retentirent ; les Japonais étaient dans la cour ! Il y eut des combats une partie de la nuit, mais le lendemain matin, les Japs étaient maîtres de la situation. C'est ainsi que cette caserne fut transformée en camp de prisonniers, et les occupants se retrouvèrent enfermés dans leurs propres locaux.

On me mit dans l'un de ces locaux ; nous devions y être au moins soixante-dix. Rien n'était prévu pour nous y recevoir. J'y suis arrivé en lambeaux avec des chaussures qui n'étaient plus portables ; mais je me débrouillai avec les trouffions pour récupérer un short et une paire de sandales. Plus tard, je réussis à me fabriquer un pantalon que j'ai taillé dans un drap de l'armée grâce à une paire de ciseaux, une aiguille et du fil, de roselle je crois, qui m'avaient été prêtés par un trouffion compatissant.

Heureusement, j'avais réussi à garder ma toile de tente qui me servit de natte, sinon nous couchions à même le carrelage.

Pendant plus de quinze jours, nous ne sortîmes que le temps d'avaloir une gamelle de riz avant d'être rebouclés aussitôt. Encore fallait-il se débrouiller pour trouver une gamelle. J'avais réussi à me procurer une sorte d'assiette un peu gondolée, une fourchette qui n'avait plus que trois doigts et à laquelle je fis une queue avec un vieux porte-plume, puis une lame de couteau de table sur laquelle je roulai un peu de ficelle pour faire le manche. Ainsi j'avais un couvert complet.

Pour aller aux toilettes, il fallait se grouper, appeler la sentinelle et y aller colonne par deux, ceci de jour seulement. La nuit, il n'était pas question de faire ouvrir la porte, et nous avons dû nous munir de nombreux récipients en guise de seaux hygiéniques. Comme beaucoup de gars qui sortaient de la jungle étaient atteints de dysenterie, je vous laisse à penser ce qu'était l'ambiance. Et en plus, nous ne pouvions pas nous laver.

Un adjudant-chef, Le Bras ou Le Bars, avait été désigné pour être responsable du camp. Il réussit à nous faire sortir quelques instants le matin sous prétexte de faire de la culture physique, puis enfin à ce que nous restions dans la cour. Les Japs avaient fini par accepter à condition que nous ayons le crâne rasé, ce qui ne nous dérangeait absolument pas.

Il n'était guère facile de s'évader du camp, qui, non seulement était bien gardé, mais toute tentative ratée était une condamnation à mort ; et quand on a la gueule blanche parmi les jaunes, ça finit par se remarquer et cela fait quand même hésiter, surtout à 15 000 kilomètres de chez soi.

Le pauvre adjudant eut un jour à se mettre à genoux devant le lieutenant Jap qui commandait le camp, ceci afin d'obtenir la grâce d'un prisonnier qui devait être fusillé pour s'être mis en garde devant un Jap qui lui avait flanqué une claque parce qu'il ne s'était pas mis assez vite au garde-à-vous.

Tout geste de rébellion était sanctionné de la peine de mort.

L'adjudant obtint la grâce demandée, mais le prisonnier avait été battu une partie de la nuit, nous l'entendions crier et appeler sa mère. Le pauvre était en un drôle d'état, et l'adjudant, qui n'avait pourtant rien d'une mauviette, pleurait en nous racontant ça.

Chaque jour à midi, les avions américains venaient bombarder le coin à cause d'un terrain d'aviation tout proche, et nous étions assez anxieux en pensant qu'ils pourraient penser que c'était des Japs qui occupaient la caserne, et nous faire le coup du *Lamotte-Picquet*.

Un jour il arriva que des gars qui avaient été emmenés en corvée à l'extérieur du camp revinrent avec une information qui mettait du baume au cœur : l'Allemagne avait capitulé ! Cela ne changeait rien pour nous, mais ça faisait quand même plaisir.

Martin des Pallières

Peu de temps après, on nous fit évacuer le camp, embarquer dans des wagons pour être dirigés sur Saïgon, où nous rejoignîmes la caserne Martin des Pallières sur le boulevard Norodom. C'était l'ancienne caserne du 11ème RIC transformée, elle aussi, en camp de prisonniers, et il y en avait au moins deux mille.

Lorsque nous arrivâmes en colonne dans la cour, un officier marinier s'approcha et demanda :

« Y-a-t-il des marins parmi vous ? »

« Oui » lui répondis-je.

« Alors on va s'arranger pour que vous soyez avec nous car nous nous sommes tous regroupés » me dit-il.

Et voilà comment je retrouvai les copains !

Les Japonais vivaient dans la crainte d'un débarquement, aussi employaient-ils les prisonniers à creuser des tranchées ou construire des fortins aux angles des rues de la ville. La ville elle-même était un camp de prisonniers pour les civils qui n'avaient pas le droit d'en sortir. Pour se ravitailler, ils devaient aller chercher des bons à l'hôtel de ville, à chaque logement devait être marqué sur la porte le nombre, le nom et l'âge de ses occupants, et le soir, bien sûr, était le couvre-feu.

Sans radio, tout le monde était dans la complète ignorance de ce qui se passait.

Pour pallier cela, certains s'étaient mis à chercher sur une carte, à l'aide d'un pendule, la position des alliés ; ce qui donna lieu à faire courir des bruits les plus fantaisistes, et c'est ainsi que l'annonce de l'arrivée imminente des Américains faillit provoquer un soulèvement dans le camp. Le capitaine de vaisseau René Jouan, ancien chef d'état-major du gouverneur général, était responsable du camp vis à vis des Japonais. C'était un personnage qui ne se laissait pas facilement marcher sur les pieds, et en plus, ce que les Japs ne savaient pas, bien sûr, il disposait d'un poste de radio bricolé et clandestin.

Mieux renseigné que quiconque grâce à ce poste et voyant ce qui se tramait, il

circula parmi les gars en les avertissant qu'il n'y avait pas le moindre Américain dans les parages, et qu'en cas de remue-ménage, les Japonais mettraient les mitrailleuses en batterie, ils n'attendaient que ça ! Alors on se calma.

Notre nourriture consistait en une soupe de riz le matin, une gamelle de riz accompagnée d'un demi-œuf dur de cane, pourri sept fois sur dix et donc jeté à la poubelle, pour le midi, et re-gamelle de riz le soir.

Outre les crises de paludisme, qui me prenaient régulièrement depuis Thu-Dau-Mot, me voici atteint du bérubéri. J'avais réussi à me procurer du piment afin de récupérer un peu de vitamines manquantes, mais cela était bien insuffisant. Je n'étais pas le premier à qui cela arrivait, il y avait déjà eu des morts, tout cela n'était pas très réjouissant.

Par René Jouan, nous apprîmes les bombardements d'Hiroshima et de Nagasaki. Le bruit de l'information fit très vite le tour du camp. Les gars qui n'avaient jamais entendu parler de bombes atomiques parlaient de bombes « anatomiques ». Le plus surprenant fut que les japonais eux-mêmes ne le surent que beaucoup plus tard.

Puis nous apprîmes la capitulation du Japon.

Il paraît que le colonel Japonais, que nous appelions « Charlot » à cause de ses petites moustaches, demanda à René Jouan, des hommes de corvée pour creuser des tranchées..

« Des tranchées pour quoi faire ? La guerre est finie ! »

« Comment le savez-vous ? »

« Il n'est pas un homme dans le camp qui l'ignore ! »

Charlot le savait bien aussi, mais les soldats japonais, je ne crois pas.

Il paraît qu'un jour, René Jouan aurait dit à Charlot :

« Vous vous croyez civilisés, vous provoquez la barbarie partout où vous passez. Je suis votre prisonnier mais nous sommes au même grade et vous aurez à rendre des comptes aux autorités de mon pays ! »

Je n'ai pas assisté à ces conversations, elles ont été rapportées, mais je les crois très vraisemblables.

Un matin, un avion allié survola le camp à très basse altitude et jeta des tracts rédigés en français et en japonais. La partie française s'adressait à nous pour nous dire :

« La guerre est finie, vous allez sortir des camps incessamment, faites attention à votre nourriture après les privations, etc... »

La partie japonaise, qu'un interprète d'Air France, prisonnier avec nous, nous traduisit, leur demandait de signaler leurs positions, d'indiquer par un P.W. sur les toits les camps de prisonniers, et surtout les rendait responsables de notre sécurité jusqu'à l'arrivée des troupes alliées.

L'après-midi du même jour, la grille du camp s'ouvrit pour laisser entrer une voiture portant un fanion tricolore sur l'aile. L'effet provoqué par la vue de ce fanion fut inimaginable ! Les occupants de la voiture n'eurent pas le temps d'en descendre qu'ils étaient déjà entourés par tout ce qu'il y avait de monde dans le camp. On vit même apparaître un grand portrait du général de Gaulle, que quelqu'un avait réussi à peindre et camoufler jusqu'à ce moment.

Deux hommes en tenue verte descendirent de la voiture : le capitaine de corvette de Riencourt et un enseigne de vaisseau. Alors, ils nous expliquèrent qu'ils avaient été parachutés avec un poste de radio afin de donner les informations nécessaires à l'arrivée de la commission d'armistice.

La guerre était finie avec les Japonais, le Viet-Minh allait profiter de la désorganisation pour prendre la relève, et c'était de lui que, désormais, tout était à craindre.

Nous ne pouvions pas quitter le camp et restions sous la protection des Japonais, mais nous pouvions avoir des contacts avec l'extérieur. Nous avons la visite des civils, et une jeune fille d'amis communs de deux ou trois copains et moi, nous apporta un sac contenant une dinde au poivre et une bouteille de rhum. Le ravitaillement n'était facile pour personne et je ne sais comment son père avait fait pour se procurer ça, mais je puis vous assurer que le geste fut apprécié au plus haut niveau.

Pendant ce temps, les troupes anglaises étaient arrivées pour désarmer les Japonais, avec en majorité des Gurkhas, originaires du Népal. Puis arrivèrent les premiers éléments français du corps léger d'intervention.

Sortie du camp

Nous sortîmes du camp le 03 septembre 1945, chaque corps essayant de rejoindre ses anciennes bases. Pour nous, la Marine, nous ne pouvions rejoindre l'Unité Marine qui était occupée par la Royal Navy, nous avons réquisitionné une école normale d'instituteurs, le collège d'Adran.

Des unités de la 2ème DB étaient arrivés avec le général Leclerc, qui nous rendit visite et nous annonça que l'Indochine était à reconstruire et qu'il ne fallait pas trop compter sur les rapatriements immédiats.

C'était déjà une preuve de l'ignorance dans laquelle se trouvaient ceux qui arrivaient, le pauvre ne se rendait pas compte que le dernier d'entre nous à être arrivé en Indochine y était depuis au moins 6 ans, que nous sortions des pattes des Japs et que nous commencions à en avoir « ras le bol ».

Saïgon était en partie occupée par les Viets, encerclée également, et il y eut du nettoyage à faire. Des compagnies franco-japonaises (eh oui !) en furent chargées.

Pendant ce temps, nous mangions des haricots farcis de charançons et il fallut tuer le cerf et le sanglier du jardin botanique pour avoir de la viande.

Un croiseur, *Le Triomphant*, commandant [Jubelin](#), arriva à Saïgon. Jubelin ! Ce lieutenant de vaisseau qui s'était enfui du *Lamotte-Picquet* pour rejoindre Singapour avec un avion de tourisme ; il était revenu, capitaine de vaisseau.

Le cuirassé [Richelieu](#) arriva à son tour, mais ses 35 000 tonnes ne lui permettaient pas de remonter la rivière et il dut rester au cap Saint-Jacques. Il envoya une compagnie de débarquement, qui vint prendre pied à Adran avec nous. Elle apportait avec elle son matériel et son ravitaillement, ce qui fait que, quand nous mangions nos charançons en buvant de l'eau, aux tables d'à côté, les gars du *Richelieu* mangeaient des saucisses et buvaient du pinard ! Nous, il y avait quatre ans que nous n'en avions pas bu. On avait bien essayé d'en fabriquer avec des ananas, cela avait donné quelque chose qui ressemblait à du vin blanc et qui fut baptisé « primousse », mais c'était surtout efficace pour astiquer les cuivres, alors on s'en tint là.

Enfin, on eut pitié de nous et il fut décidé de nous donner un quart de vin par

semaine en attendant mieux. Le premier quart de vin que nous bûmes nous donna l'impression que le Bon Dieu en costume de velours nous descendait dans la gorge !

Pendant ce temps, je soignais mon bérubéri à coups de comprimés, puis je repris du service à la direction du port, sur un petit remorqueur récupéré au port de commerce : le *PC2*.

Tout Saïgon ayant été paralysé par les Viets, beaucoup d'entre nous furent répartis pour les remises en route de la compagnie des eaux, de l'électricité, de radio-Saïgon, etc... et même l'ancien boulanger du *Lamotte-Picquet* s'est retrouvé faisant du pain dans une boulangerie de la ville.

Il y eut quantité d'attentats ; nous ne pouvions sortir qu'en tenue civile, et il fallait faire attention de ne pas aller n'importe où ; ainsi, la cité Heyraud fut un Oradour-sur-Glane, si ce n'est pire encore, parce qu'avant de mourir, les habitants ont été massacrés à coups de machette, empalés sur des bambous, les femmes violées et mutilées. Je connaissais certaines des victimes ! Ainsi le docteur Collet, l'ancien médecin du *Lamotte-Picquet*, après avoir été enterré jusqu'au cou, a vu sa femme enceinte se faire violer collectivement devant ses yeux, avant qu'on lui coupe la tête avec un simple couteau.

Des troupes, en particulier des légionnaires d'origine allemande, arrivèrent avec le *Pasteur*, l'*Eridan*, [Ville de Strasbourg](#) et même [Île de France](#) et le vieux porte-avions [Béarn](#).

À la fin de 1945, j'étais sur la liste des gens à rapatrier par *Eridan*. La veille de l'embarquement, avec tous ceux qui étaient dans mon cas, nous rejoignîmes le collègue d'Adran avec nos bagages. Le soir, il y avait séance de cinéma ; au cours de celle-ci il y eut un entracte, et ce fut le moment que choisit un officier pour venir demander :

« Y en a-t-il parmi vous qui partent demain par *Eridan* ? »

« Oui, moi, moi ! »

« Bien les gars, vous n'êtes pas encore partis, le bateau est en train de brûler !¹² »

Et c'était vrai !

Alors chacun rejoignit son poste habituel, moi mon *PC2* avec lequel nous ramenions de temps en temps un cadavre pêché dans la rivière, en plus de l'accostage des bateaux, et ce ne fut qu'en février 46 que j'embarquai, enfin, pour la France à bord du *Pasteur*.

Temoignage de la décapitation d'un capitaine d'armes dans camp prisonnier japonais

René me raconta comment, avec Fernand, ils furent témoins de la décapitation d'un capitaine d'armes.

Alors que les hommes venaient d'être regroupés dans la cour, il y eut un chahut. Une poignée de terre jetée vers le capitaine d'armes fut reprise par celui-ci qui la jeta à nouveau. Malheureusement, la terre atteignit un Japonais.

¹² Nous n'avons pas trouvé trace de cet incendie de l'*Eridan*.

Le geste fut pris pour de la rébellion.

Aussitôt, le soldat japonais ordonna au capitaine de se mettre à genoux pour demander pardon.

Le capitaine, après avoir refusé, s'apprêtait à obtempérer, lorsqu'il vit le Japonais porter la main vers la poignée de son sabre.

Le capitaine asséna alors un coup de poing au Japonais, puis à d'autres soldats nippons venus à la rescousse.

Le capitaine recula et se trouva alors acculé à un groupe d'Indochinois.

L'un d'entre eux lui asséna alors un coup derrière la tête qui le fit tomber en avant. Aussitôt le sabre s'abattit sur le malheureux.

Les lois internationales n'avaient aucune valeur dans les camps japonais !

Retour en France

Ce fut le 28 février que nous arrivâmes à Toulon. Heureusement que la Croix Rouge nous avait donné des habits en passant à Suez, parce qu'il ne faisait pas chaud. Nous avions touché des tenues anglaises.

Au 5ème dépôt des équipages, je rencontrai un « pays » qui me dit :

« Ce soir, plutôt que de coucher au dépôt, tu viendras avec moi. »

Ce fut donc ce que je fis, et comme en vertu du rationnement, il venait d'y avoir une attribution de riz, sa femme, qui voulait du mieux possible faire les choses, me fit un bon plat de ce riz... Plus tard, en y repensant nous en avons bien ri !

Après trois mois de permission, je fus libéré le 1er juin 1946, complètement désorienté comme si j'avais changé de planète. Je cherchai un embarquement dans la marine marchande, qui n'avait presque plus de bateaux du fait de la guerre. Alors j'ai emprunté de l'argent pour acheter un bateau de pêche de 6 tonneaux, *L'Ondine*, que je suis allé chercher en Gironde et avec lequel je remontai en Bretagne pour y faire la pêche professionnelle en compagnie d'un copain, marin-pêcheur de métier.

En arrivant à Etel, je dus le confier à un charpentier pour une remise en état, compte tenu qu'il faisait l'eau comme un panier.

C'est alors qu'une tempête le démolit et que je me retrouvai terrien !

Mais ça, c'est une autre histoire !

Épilogue

Quand on entend parler de l'Indochine, l'histoire commence toujours en septembre 1945, c'est à dire au moment où les Viets prenaient la relève des Japonais. Puis c'est Dien Bien Phu, les Américains prenant notre place, etc...

De l'occupation japonaise, pas un mot !

En mars 1980, M. Plantier, secrétaire d'État aux Anciens combattants, parlant au nom du gouvernement, déclarait :

« En mars 1945, la France n'avait d'yeux que pour ses héros, ceux des FFL, ceux de la Résistance, de Rhin et Danube, de la 2ème DB, ceux aussi de Normandie-Niemen. Peu de Français se souciaient alors des Français d'Indochine, mais il est une certitude : les Français d'Indochine ne se sont pas inclinés et ont su faire preuve du même courage, de la même abnégation que tous leurs compatriotes. »

Pour ce qui concerne la perte du croiseur *Lamotte-Picquet*, on a parlé de méprise, mais je n'y ai jamais cru. Il fallait que la France soit du côté des vainqueurs, mais aussi affaiblie que possible. De Gaulle était gênant et son remplacement par Giraud n'a pas marché. Les Américains n'avaient-ils pas « bricolé » un gouvernement d'occupation ? N'ont-ils pas aidé les Viets au début ?

Ils en furent quittes pour prendre notre place, ils ont pu apprécier !

L'histoire que je viens de raconter n'est qu'un résumé qui survole une multitude d'anecdotes, dont j'ai oublié beaucoup d'entre elles d'ailleurs ; la mémoire prend aussi des rides.

Guy RENAUD

Voir la page de [Guy RENAUD](#) sur Alamer