

Dans les Transmissions en Indochine



Guy Gantheret

Prologue

Guy Gantheret nous a fait le récit passionnant, dans « Aux écoutes en Algérie », de sa vie militaire à Bône à la fin de l'Algérie française, alors qu'il s'occupait des écoutes et de la localisation des réseaux radio du FLN.

Cette expérience a été précédée de deux longs séjours en Indochine où il a connu le début difficile de la guerre d'Indochine et de la fin tragique de celle-ci. Fin tragique qui préfigure la fin tout aussi tragique de l'Algérie française avec l'abandon des populations aux mains d'un ennemi avide de vengeance et aux « héros » de la vingt-cinquième heure.

Pour lutter contre l'insurrection vietminh, la France, qui sort à peine de l'occupation, envoie en urgence des troupes mal équipées et mal armées dans un effort entravé par les sabotages des communistes et de la CGT dans les usines et dans les ports d'embarquement. Une CGT qui donnera toute la mesure de sa nocivité dans le récit du retour du premier séjour.

L'Armée retrouve un pays détruit par la sauvagerie de l'occupant japonais et envenimé du poison distillé par la Chine mitoyenne.

Ce sont alors des combats durs et meurtriers contre des hommes endoctrinés et fanatiques dans une nature hostile et un climat malsain. L'équipement et la formation que les troupes ennemies reçoivent lui permettent une montée en puissance qui accroît considérablement les difficultés du Corps Expéditionnaire Français en Extrême-Orient (CEFEO).



L'arrivée du général de Lattre de Tassigny en 1951 crée une embellie pour les forces françaises. Son action victorieuse sur le terrain et son action diplomatique auprès des Américains jouent un rôle important dans cette amélioration. Il s'attache aussi à développer une armée nationale en convainquant les Vietnamiens que la destinée de leur pays est entre leurs mains.

Cette embellie ne survivra pas au départ de de Lattre et, avec l'intensification des actions du Vietminh, le CEFEO s'enlise dans ce conflit qui n'intéresse pas les Français, achevé par le désastre de Dien Bien Phu.

Le bilan est lourd. Les évacuation sanitaires par avion ou par hélicoptère sont rares, les blessés, loin des antennes sanitaires, sont soumis au portage douloureux et meurtrier.

Les pertes militaires françaises s'élèvent à 47 000 tués, auxquelles il faut ajouter 28 000 Indochinois morts en servant dans le CEFEO et 17 000 tués dans les armées des États associés de l'Indochine.

Pierre Jarrige

Prologue

Fréjus	1
--------------	---

Premier séjour, décembre 1947 - octobre 1949

Opérateur radio

Dans l' <i>Île-de-France</i> vers Saïgon	8
Saïgon	10
Haïphong	12
Vers Hanoï	14
L'Ecole des Transmissions	16
Transmetteur au 6 ^{ème} RIC	18
Avec les <i>brèles</i>	21
À Tuyen Quang	25
Quelques anecdotes	29
Tuong Dinh	33
Phuly	39
Fin de séjour	41
Propagande	43
Voyage de retour	45
Pèle mèle	52

Deuxième séjour, avril 1954 - juin 1955

Opérateur gonio

Hung Yen	54
Nam Dinh	59
La mine	65
Doson	66
Fin de séjour	68
Album photo	70



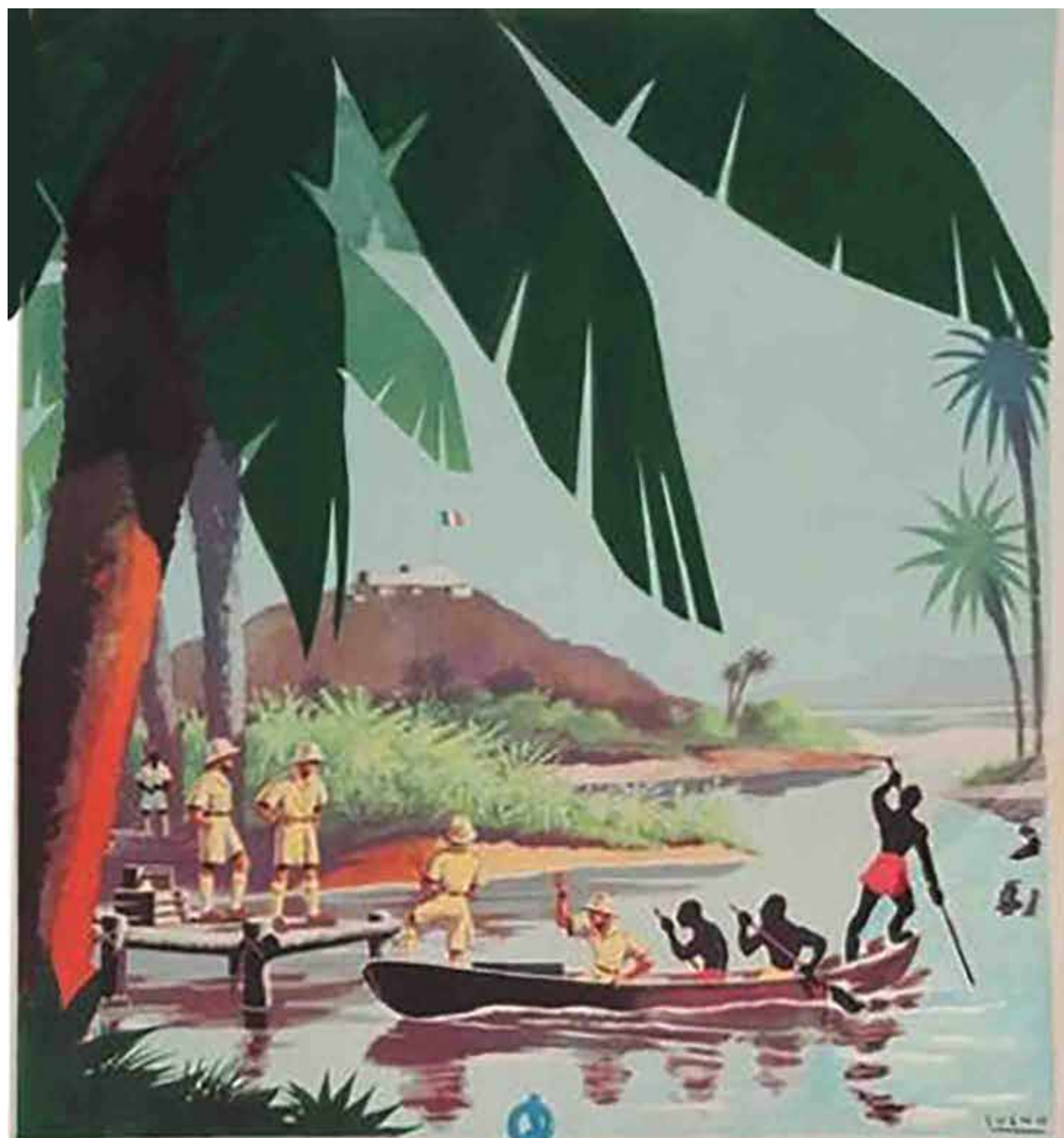
Mise en pages par Pierre Jarrige

www.aviation-Algérie.com

Mai 2023

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite



ENGAGEZ-VOUS

RENGAGEZ-VOUS

dans les

TROUPES COLONIALES

Fréjus

Lorsque je me suis présenté au quartier Villars à Moulins (Allier) le 23 août 1946, j'étais loin de penser que l'engagement que j'allais signer allait bouleverser ma vie, n'ayant aucune notion de l'Armée à ma sortie du lycée de Roanne (Loire) quelques semaines plus tôt.

Le capitaine qui m'accueillit dans son bureau ressemblait davantage à un glaçon qu'à un être humain.

Assis derrière un immense bureau, il était peu loquace mais suffisamment pour me dire que le minimum de la durée d'engagement était de cinq années et que j'avais uniquement le choix entre la Légion Étrangère et les troupes coloniales.

Je ne connaissais ni l'une ni l'autre et mon capitaine recruteur n'était pas du tout disposé à me faire l'historique de ces deux armées. Heureusement, au dessus de la tête de cet officier, il y avait deux affiches de recrutement épinglées au mur, l'une représentait un homme en short et chemise avec un immense casque colonial montant la garde devant un fort en plein désert avec le soleil au zénith. L'autre affiche était plus sympathique, elle représentait un militaire en même tenue que le légionnaire mais avec une ancre de marine sur la manche. Cet homme qui semblait parfaitement heureux descendait en pirogue un fleuve d'Afrique avec une autochtone l'aidant à pagayer, le choix fut rapide. Les images auraient été inversées, je m'engageais dans la Légion Étrangère sans savoir ce qui m'attendait.

Le capitaine signa pour moi l'acte d'engagement qui mentionnait, contrairement à ce qu'il avait écrit, que j'avais soi-disant choisi le centre d'instruction des troupes coloniales situé Fréjus dont je n'avais jamais entendu parler. Il est inscrit sur mon acte d'engagement que je suis apte au service alors que je n'avais consulté aucun médecin.

Il m'est remis un billet de 3^{ème} classe pour Fréjus et une boule de pain agrémentée d'une boîte de sardines et autres conserves. Trois jours plus tard, j'arrivais en gare de Fréjus désaffectée depuis plusieurs années. Les quais grouillaient de militaires de toutes les races de notre empire colonial et de toutes les Armes. Ils étaient revêtus de tenues les plus diverses y compris celles de la Wehrmacht et traînaient leurs guêtres sans aucun but devant la police militaire impassible. Quant à nous, les victimes des affiches, on nous donnait l'ordre de nous rassembler pour rejoindre le camp de Caïs à pieds, soit 8 kilomètres environ.

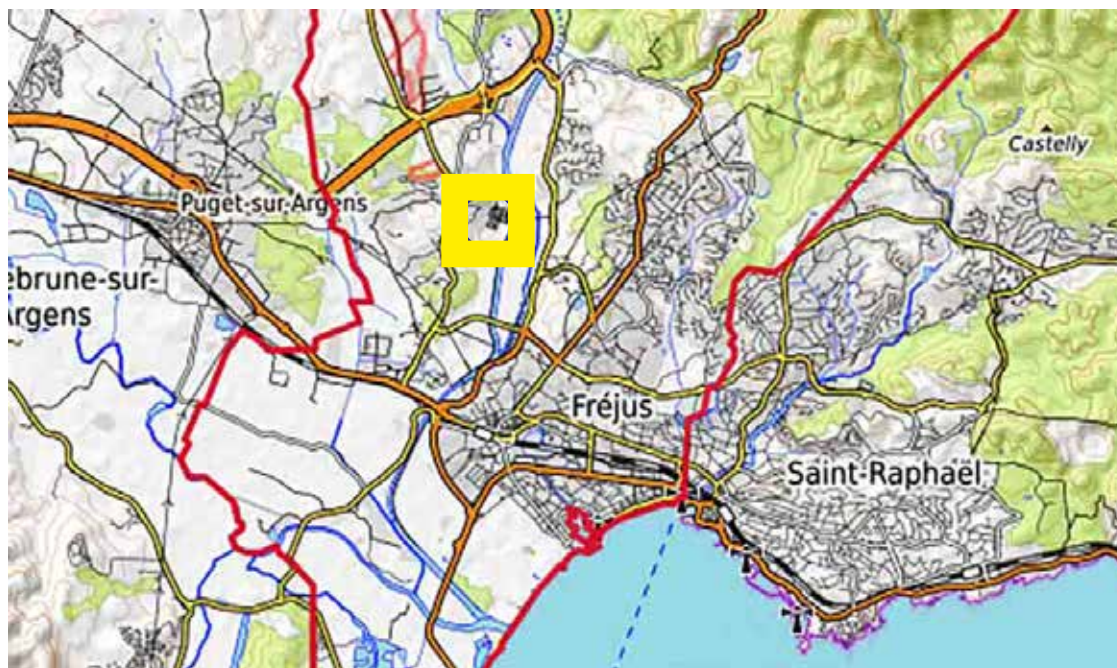
Une fois arrivés, nous sommes rassemblés sur la place d'honneur, au pied de la mosquée située en bordure de la départementale D4 qui mène au camp de la Lègue puis au champ de tir quelques kilomètres plus loin.

Nous avons eu droit à une allocution du colonel Sajous, commandant le camp, bien dans le style de l'époque, à savoir qu'en six mois d'instruction, nous allions devenir des hommes.

Nous sommes affectés à la 1^{ère} compagnie commandée par un aspirant issu des FTP, F. qui avait juré le premier jour d'avoir notre peau. Il était complètement ignare, vicieux et prenait un malin plaisir à nous voir souffrir physiquement et moralement, ce ne fut pas le seul.

Cet illustre personnage exigeait d'être appelé « *Mon Lieutenant* » et non pas « *Monsieur l'Aspirant* », alors que les deux appellations étaient réglementaires à l'époque.

À tour de rôle, nous devons être son valet de chambre, son plus grand plaisir était de passer la revue d'armes le samedi après midi avec des gants blancs qu'il nous montrait ostensiblement avant de commencer l'inspection.



*Le camp de Caïs,
au nord de Fréjus*

Notre chef de section passait donc la revue d'armes avec ses gants en cuir blanc sur une cinquantaine d'armes et malgré tous nos efforts pour obtenir une propreté impeccable, ceux-ci étaient fortement jaunis. Il quittait la chambrée sans aucune réflexion après avoir jeté ses gants sur le sol. Une nouvelle paire de gants était achetée le lundi suivant à Fréjus par un caporal instructeur que nous remboursions. Ce manège a duré six mois.

Nous étions logés dans des baraques anciennement occupées par la Wehrmacht avec les planches à paquetage d'une couleur grise prescrite par les anciens occupants. Les carreaux étaient remplacés par des cartons et nous avions un seul poêle pour la chambrée. Nous n'étions pas les seuls habitants de la chambrée, des nuées de punaises nous tenaient compagnie sans avoir le moindre produit pour les détruire. Aussi, malgré le froid, nous sortions notre paille dehors afin de ne pas être dévorés par la vermine omniprésente. Pas de «sac à viande» seuls les sous officiers en disposaient et nous les lavions en même temps que le restant de leurs effets. La chambrée avait le droit à une brouette de charbon par nuit que nous allions chercher à tour de rôle à l'intendance située au carrefour de la Nationale 7 et de la route départementale 4 qui menait à Caïs, soit 7 kilomètres. Il était hors de question d'obtenir un véhicule au demeurant très rare à l'époque.

Le réveil avait lieu à 6 heures je crois et l'extinction des feux à 21 heures après l'appel effectué par le caporal de semaine qui prenait un malin plaisir à mettre à terre les paquetages rangés ou non «au carré» parfait.

Nos gradés changeaient souvent d'affectations internes, soit mutés dans un des nombreux autres camps avoisinants tels que Galliéni, la Lègue, Puget-sur-Argens, etc.

Des milliers de soldats sans contrat de retour des camps de prisonniers attendaient un bateau pour leur pays d'origine principalement l'AEF ou l'AOF et l'AFN.

La plupart portait toujours les vêtements des stalags, étant nous-mêmes habillés de bric et de broc, rien d'uniforme.

La solde des rapatriables leur était versée irrégulièrement souvent amputée d'une certaine somme, les bruits les plus divers circulaient à ce sujet. Nous percevions une solde de misère, comme soldat de 2^{ème} classe je percevais 0,60 ancien franc par jour soit 1,80 ancien franc mensuel! Comme nous n'avions pratiquement rien à manger, nous nous rabattions sur les marchands de sandwiches qui abondaient et dont le prix était d'un ancien franc l'unité. Les mandats étaient les bienvenus.

L'autre solution pour ne pas avoir faim consistait à voler du raisin ou des fruits aux limites du camp. À l'époque, il n'y avait aucune construction et c'était une aubaine pour nous, sauf que les propriétaires avaient engagé des soldats africains en attente d'embarquement. Ces tirailleurs sénégalais, moyennant quelques francs, nous pourchassaient sans hésiter et nous tiraient comme des lapins avec des cartouches à sel, ce qui provoquait de sérieuses démangeaisons en fonction du lieu de l'impact sur le corps.

Une autre astuce pour manger à sa faim était de se porter volontaire pour faire les «pluches» au mess des officiers. Le gérant nous donnait à midi un bifteck que nous apprécions d'autant plus que nous n'avions jamais de viande fraîche mais uniquement du «singe» de Madagascar, c'est-à-dire du zébu accompagné de pois cassés ou de pâtes charançonnées.

Bien entendu, il n'était pas question de faire une remarque quelconque même quand nous avions pour la journée une boule de pain d'un kilo pour 6, 8 ou 10 hommes alors que la ration normale était d'une boule pour quatre.

Une autre corvée prisée était d'être volontaire pour la garde de quelques prisonniers allemands exemptés de tout travail et abondamment nourris. Ceux qui ne fumaient pas, ce qui était mon cas, échangeaient leurs cigarettes contre de la nourriture.

Un matin, une grande banderole avait été accrochée à l'entrée du camp près du bureau du colonel Sajoius sur laquelle on pouvait lire : *ICI LE CAMP DE LA MORT LENTE*. Les coupables ne furent jamais trouvés et toutes les permissions furent supprimées pendant plusieurs jours, ce qui était interdit par le règlement intérieur de l'Armée qui interdisait toute punition collective.

Les permissions de sortie étaient accordées après quatre mois de classe ou plus exactement de travaux forcés.

Nos instructeurs dont beaucoup, issus des maquis, n'avaient jamais été au front étaient les précurseurs de Rambo, le matin nous avions droit à un décrassage qui consistait surtout à ramper, escalader des rochers et bien d'autres difficultés sous le regard des instructeurs qui se gardaient bien de montrer l'exemple.

Ensuite, après une heure de mise en jambes, nous nous dirigeons vers les tuyaux en cuivre percés de trous d'où jaillissaient l'eau car les douches étaient un luxe inconnu au camp de Caïs dans la plupart des casernes de l'époque, sauf en AFN.

Dans les bois avoisinants, il avait été installé une «roulette» sur un câble métallique tendu entre deux sapins. Le jeu consistait à rejoindre l'arbre situé le plus bas et de sauter à dans le vide, dans le cas contraire c'était la rencontre brutale avec le sapin ou un saut dans le vide depuis une grande hauteur. Les résultats se traduisaient souvent par un séjour à l'hôpital militaire de Caïs.

Le deuxième spectacle préféré de nos instructeurs était de nous faire traverser la rivière Argens sur une imitation maladroite d'un «pont de singes» vietnamien. Sans aucun entraînement, beaucoup, y compris moi-même, avons fait connaissance avec les galets de la rivière à sec la plupart du temps à cette époque de l'année.

Les exercices physiques comprenaient également le parcours du combattant particulièrement laborieux à accomplir, le trajet au pas cadencé pour nous rendre au champ de tir de La Lègue distant de 5 kilomètres environ, des exercices de nuit avec réveil imprévu à une heure très matinale et autres gesticulations que je n'ai jamais rencontrées nulle part ailleurs.

Comme nous n'avions pas le droit à une permission, nous avions la «chance» de nous promener à pieds sur les plages de Saint-Raphaël, non pas pour nous baigner mais pour détruire les innombrables blockhaus laissés par la Wehrmacht avant leur retraite. Comme outillages, nous étions

dotés de marteaux, de burins, de pics, de pioches, de pelles et de brouettes pour amener les gravats dans des camions FIAT récupérés à l'armée italienne. Dès notre arrivée sur la plage, nous nous précipitions vers les ouvrages situés devant les restaurants qui commençaient à rouvrir, en échange de quoi nous étions assurés de manger à notre faim à midi si le restaurateur était reconnaissant. Les bonnes adresses ont été rapidement mémorisées.

En bord de mer, le casino de Saint-Raphaël avait été transformés, par les occupants, en mess pour les officiers ô combien nombreux! Colonels âgés de trente ans environ, des officiers subalternes de 20 ans, etc. Notre souhait était d'être désignés pour effectuer des corvées aux cuisines afin d'avoir un repas correct pour le déjeuner. D'autres commerçants proposaient de l'argent aux gradés pour que nous déblayions devant leurs portes. En fin d'après midi, nous retournions au camp à pieds bien entendu malgré la fatigue, la majorité des gradés circulaient à bicyclette.

Un dimanche, alors que la mer était agitée, un camarade glisse d'un rocher et tombe à l'eau en hurlant qu'il ne savait pas nager. Son voisin de travail plonge et le ramène sur la plage. Le lendemain matin, au rapport, l'adjudant de compagnie annonce que ce «héros» bénéficiait d'une permission exceptionnelle de huit jours pour son acte de bravoure. Cette décision m'a amené à demander à un camarade de faire semblant de se noyer le dimanche suivant afin que je bénéficie d'une permission, ce qui fut fait et le lundi je prenais le train en gare de Fréjus pour Vichy.

Une semaine plus tard, je débarque à Fréjus où deux hommes de la police militaire me demandent si je m'appelle bien Gantheret. Sur ma réponse affirmative, ils me conduisent à un véhicule tout en m'annonçant que j'avais 15 jours de prison car plusieurs autres camarades avaient failli se noyer le dimanche suivant!

La prison de Fréjus était située face à l'entrée principale du camp et était occupée par beaucoup de pensionnaires. Au lieu de deux «prisonniers» par cellule, nous étions sept ou huit, entassés à même le sol, les deux bas flancs en bois servant de lits étaient occupés par les deux plus anciens. La promiscuité était à son comble et totalement indifférente aux gradés et aux hommes chargés de notre surveillance. La nourriture était encore plus réduite que de coutume et la seule chance de manger à sa faim était d'être désigné pour effectuer des travaux dans la quartier réservé aux officiers mariés qui étaient pour la plupart de vrais combattants mais malheureusement affectés à d'autres unités que la nôtre. Nous étions les dernières ordonnances des officiers, cette astreinte fut supprimée dans les années 1950/1952.

Nous devons effectuer également une autre corvée beaucoup plus pénible. Depuis 1914 environ, de très nombreux militaires issus de France et de ses colonies sont venus mourir dans les camps de Fréjus. Une très grande majorité a été hospitalisée à l'hôpital militaire et beaucoup y sont décédés. Comme ils n'étaient pas "*Morts pour la France*" mais de maladies ou d'accidents, ils n'avaient pas le droit d'être inhumés dans les carrés militaires et l'Armée n'allait pas rapatrier les corps vers leurs pays d'origine aussi, étaient-ils inhumés dans un terrain vague situé à l'entrée du camp de Caïs à même la terre, sans le moindre symbole. Une fois par mois, la compagnie était chargée de nettoyer, parcelle par parcelle, ce cimetière improvisé depuis un demi-siècle.

C'est vers 1970 que les dépouilles furent regroupées et incinérées. Une stèle en bordure de la Départementale 4, avant le champ de tirs de La Lègue, rappelle cette tragédie qui nous ramène à la 738^{ème} CT de Boulay où des centaines de prisonniers russes travaillant dans les mines de Lorraine ont été enterrés dans les mêmes conditions, la même solution finale fut trouvée vers 1980. Au mois d'octobre ou novembre, nous sommes une cinquantaine à être volontaires «*désignés d'office*» pour suivre un stage de parachutistes à Pau, quelques uns, dont moi-même, ont vainement tenté d'obtenir des explications, mais en vain.

En gare de Fréjus, un wagon à bestiaux nous attendait. Avec leur bienveillance habituelle, les employés de la SNCF avaient “omis” de mettre de la paille. Le voyage dura un certain temps, nous arrêtant dans des gares pour attendre un autre convoi et accrocher notre wagon. Arrivés à la caserne, un gradé nous informe que nous devons retourner à Fréjus pour embarquer à destination de Madagascar où des troubles avaient éclaté. Nous avons eu droit à un billet de 3^{ème} classe cette fois-ci et nous voilà repartis sur Caïs tout heureux à la pensée de découvrir Madagascar.

Arrivés à Caïs, nous apprenons que notre départ est annulé et que nous sommes désignés pour le prochain renfort à destination de l’Indochine, ce qui n’était pas pour nous déplaire, les anciens nous ayant raconté leurs séjours dans cette colonie surnommée «*la perle de l’empire français*» à un tel point qu’avant 1940, les hommes désignés pour y servir devaient signer un document s’engageant à revenir en France au bout de trois années de séjour.

L’instruction continua avec un entraînement plus poussé telle que la marche «*de la mort*» baptisée stupidement ainsi par nos instructeurs. Il s’agissait de parcourir 100 kilomètres dans les sentiers de l’Esterel avec un sac à dos chargé de 10 kilos de cailloux et un seul repas par jour constitué d’une boîte de sardines et d’un morceau de pain. Nous avions à faire à des fous furieux qui effectuaient le trajet à bicyclette davantage préoccupés à quémander du vin que de notre sort. Des *arabas* (terme arabe : tombereau tiré par un cheval) fermaient la marche pour récupérer les hommes totalement épuisés et conduits le soir vers l’hôpital militaire de Fréjus par camion. Nous sommes rentrés à Caïs à bout de souffle et nous avons dû défiler devant le colonel Sajous et son état-major puis nettoyer nos armes et laver notre linge avant de pouvoir se reposer.

Les punitions allaient de la simple consigne au «tombeau» en passant par la «pelote». Le tombeau, qui ne fut pratiqué que dans les bagnes militaires d’AFN e dans la Légion Étrangère à une certaine époque, consistait à faire creuser au puni un trou d’une hauteur équivalente à la sienne. Une fois ce travail terminé, l’homme puni descendait dans la fosse, se tenait debout, tandis que d’autres soldats la comblait et tassait la terre de manière à ce qu’il ne puisse pas faire le moindre mouvement. Ensuite, un gradé demandait au malheureux de tendre le bras horizontalement de façon à lui déposer un «quart» rempli d’eau à quelques centimètres de ses doigts mais sans pouvoir l’atteindre. L’heure choisie était la plus chaude de la journée et le puni tentait vainement d’atteindre le quart d’eau. Le spectacle était placé sous la surveillance d’un gradé qui interdisait toute approche. La durée de la sanction était fonction de sa gravité, elle allait de deux heures environ à une demi-journée. Lorsque le pauvre homme était sorti de ce tombeau par nos soins, nous lui donnions à boire et nous le portions à son lit, complètement épuisé.

La «pelote» n’était pas, heureusement, celle pratiquée autrefois dans les armées anglaises ou belges mais consistait à nous faire ramper dans de la boue sous des barbelés un certain nombre d’heures suivant la gravité de la punition. Et de l’humeur du gradé qui surveillait le spectacle. Celle-ci terminée, il fallait laver le treillis immédiatement à une heure qui correspondait comme par hasard à celle d’un repas.

Nos supérieurs, dont certains s’étaient auto-gradés grassement, prenaient un malin plaisir à jouer avec nous sachant qu’aucun n’oserait élever la moindre protestation.

Les samedis après midi, nous lavions, entre autres corvées, notre linge puis nous nous rassemblions pour un exercice de démontage et remontage des armes déposés sur des toiles de tente dont nous avions appris le fonctionnement, à savoir: Lebel, Mousqueton, Fusil modèle 36, FM 24/29, BAR, BREN, STEN, Thomson, mitrailleuses de 30 et 50 Wickers, mortiers de 60 80, divers pistolets automatiques et j’en oublie certainement. Le jeu consistait à démonter, les yeux bandés, toutes ces armes fournies en plusieurs exemplaires, de mélanger toutes les pièces et de les remonter

dans un temps imparti. Le délai était tellement court que jamais personne n'est arrivé à cet objectif mais par contre, la même sanction tombait systématiquement, à savoir que les permissions exceptionnelles du dimanche étaient annulées et seraient remplacées par une visite des plages de Saint-Raphaël avec un attrait particuliers pour ses fortifications.

Pour distraire ces centaines de militaires désœuvrés, il aurait été souhaitable que des foyers soient mis à leurs dispositions. Aucun foyer n'existait à l'époque mais il y avait une vingtaine de bordels militaires entre l'embranchement de la Nationale 7 et le camp de La Lègue sur la Départemental 7 sans compter ceux de Fréjus et d'autres situés près des camps plus éloignés.

L'ambiance était particulière chaude quand des militaires percevaient leurs primes de départ pour les colonies, à l'époque 5.000 anciens francs, dépensés en quelques jours dans ces maisons closes par une majorité de militaires de tout grade qui avait guerroyé un peu partout et que nos jeunes gradés se gardaient bien d'importuner.

L'alcool coulait à flots et la police militaire intervenait en permanence, les excités étaient matraqués et empilés dans la caisse d'un Dodge 6x6 comme des baluchons puis direction de la prison. Le lendemain matin, ils étaient généralement libérés et revenaient souvent la nuit suivante, car ces établissements étaient situés à l'intérieur du périmètre du camp et une permission n'était pas nécessaire. Quelle époque !

Aujourd'hui, un seul bâtiment a survécu à cette époque, il a été transformé en bungalow avec jardin. Je ne pense pas que le propriétaire actuel ait été au courant des activités qui se déroulèrent dans sa villa!

Une anecdote : En juillet 1995 ou 1996, un après midi, mon épouse et moi-même étions assis sur un banc au port des Issambres. Un couple arrive et il prend place à nos côtés. Au bout d'un moment, la discussion s'engage et mon voisin me demande si je suis de la région. Je lui réponds que j'ai un appartement à Saint-Raphaël et que nous sommes de passage momentanément aux Issambres. Très affable, il me dit habiter ici et qu'il avait longtemps travaillé pour l'Armée de 1946 à 1963 à Caïs et dans les camps environnants. Sans que je lui demande quoi que ce soit, il m'explique qu'il était propriétaire de tous les BMC de l'époque et il se met à me narrer des épisodes marquants de sa vie dans ce milieu bien particulier, je buvais du petit lait ! Au bout d'une heure environ, il se lève pour partir et je lui dit qu'il avait omis de me signaler une particularité importante ! Étonné, il me demande laquelle ? Je lui réponds que toutes les tables étaient scellées ou attachées au sol avec des chaînes ! Alors, vous connaissez ? Réponse affirmative et nous nous serrons la main.

Je le vois se diriger à l'intérieur du café et s'en aller après un salut de la main. Quelques minutes plus tard, le barman arrive avec un seau à champagne et deux flûtes. Sur une carte de visite, il avait écrit «sans rancune» faisant sans doute allusion aux millions d'anciens francs gagnés sans trop d'efforts !

Déjà, à cette époque, la secte Binh-Xuyen implantée en Cochinchine avant 1939 et soit-disant pro-française, avait la main mise sur le trafic de l'opium et de la prostitution via Marseille, ce juteux trafic ne cessa que bien après la fin de la guerre d'Algérie.

Les classes étant terminées, nous survivons dans la pagaille générale en allant au tir à La Lègue ou à Saint-Raphaël et en continuant à démolir les fortifications y compris celles construites dans l'eau de mer.

À Noël 1946, nous avons droit à notre première permission de détente d'une semaine, il fallait au minimum six mois de présence sous les drapeaux pour en bénéficier.

À peine arrivé, la gendarmerie de Vichy où je m'étais rendu dès mon arrivée, m'informe que je dois rejoindre immédiatement Fréjus pour embarquer sur l'*Île-de-France* le 5 ou le 7 janvier 1947. Quarante huit heures après, nous nous sommes tous retrouvés dans nos baraquements pour apprendre que notre départ était repoussé. Nous reposons une permission qui est refusée.

Fin février, alors que j'étais inscrit au peloton des élèves caporaux, j'apprends que j'embarque effectivement sur l'*Île-de-France* le 5 mars et que je bénéficie comme tous mes camarades d'un congé d'une semaine au lieu du mois réglementaire accordé pour tout départ outre mer. Les trois semaines perdues seront rajoutées à notre retour au congé de fin de campagne, ce qui ne fut pas le cas, bien entendu.

Fin janvier, je perçois mon paquetage pour l'Indochine. Chacun de nous représentations un uniforme d'une armée étrangère. Je me souviens que le sac à dos, le havresac, et les guêtres étaient de fabrication US ou anglaise ou canadiennes. Les treillis et la capote, avec les boutons d'origine, étaient US mais très usagés. Le casque colonial, les chaussures basses noires à semelle de bois, les lunettes de soleil provenaient de l'Africa Korps. Le short était anglais, ainsi qu'une chemise dite de «brousse» de couleur verte claire dont les boutons en caoutchouc ont rapidement fondu au soleil. Les brodequins étaient français (semelle à 107 ou 108 clous) quant au restant, je ne m'en souviens plus.

Nous avons touché notre prime de départ colonial d'un montant de 5 000 anciens francs que la plupart ont dépensé bien avant le départ. Il est à noter que le montant de cette prime était dix fois inférieur à celle versée à ceux qui embarquaient pour une autre colonie. Le motif était que le gouvernement était dans l'incapacité de payer une telle somme aux milliers d'hommes désignés pour l'Indochine.

Le 2 ou 3 janvier 1947, on nous annonce la venue du général de Lattre de Tassigny dont le nom ne m'interpellait pas à l'époque. Par contre, auprès des «vrais anciens», des autres compagnies, une certaine agitation régnait surtout parmi les hauts gradés, laissant à penser que cet officier ne se déplaçait pas pour prêcher la sainte parole.

Nettoyage intensif des cantonnements, distribution à titre de prêt de tenues potables, bref, des mesures inhabituelles furent prises. Notre compagnie, baptisée de "renfort" ainsi qu'une autre composée d'anciens non issus des FTP F furent rassemblées devant la mosquée du camp (je revois la scène comme si cela se déroulait aujourd'hui) attendant le général dont nous avons appris entre-temps qu'il était pour le moins très exigeant.

Vers 17 heures, par un froid glacial, arrive une voiture d'origine américaine qui se gare devant nous. En descend le général et des officiers supérieurs qui nous saluent. Ignorant les innombrables gradés du camp rassemblés, il commence à passer devant chacun de nous, un peu comme dans les films de guerre américains. Le visage était crispé, sans doute le froid ou l'impression désastreuse que nous lui donnions, toujours est-il qu'il s'adresse à un sous-lieutenant ou lieutenant pour lui donner l'ordre d'ôter ses vêtements pour juger de leurs propretés. Un soldat reçut le même ordre puis le général repartit sur Fréjus sans dire un mot.

Par la suite, nous avons su qu'il était coutumier du fait.

Premier séjour, décembre 1947 - Octobre 1949

Opérateur radio

Dans l'Île-de-France vers Saïgon

Le 4 décembre 1947, nous sommes 1 000 à 1 200 hommes à nous diriger vers la gare de Fréjus. Nous avons eu droit aux wagons à bestiaux et nous arrivons dans la nuit du 4 au 5 janvier 1947 à Toulon, alors que la destination initiale annoncée était Marseille. Il paraît que les autorités ont reculé devant les menaces des braillards de la C G T et autres acabits de la même espèce nauséabonde. L'Île-de-France, majestueux, était ancré et n'attendait plus que nous pour appareiller sous les huées des dockers. Ce navire qui effectuait son second et dernier voyage comme transport de troupes à destination de l'Indochine, après avoir été décoré de la Croix de Guerre pour services rendus aux troupes britanniques depuis sa capture à Singapour par les anglais en 1940.

Nous n'étions pas les derniers mais les avants derniers à embarquer, car d'une dizaine de camions Citroën P 45 du camp Sainte-Marthe de Marseille débarquent 200 à 250 AFAT. Celles-ci sont dirigées vers le pont supérieur où les officiers avaient leurs cabines. Il a été dit et répété que beaucoup de ces jeunes femmes provenaient des maisons closes fermées par Marthe Richard et qu'elles étaient destinées aux emplois administratifs dans les garnisons importantes d'Indochine. Ce paquebot était prévu pour transporter 10 000 hommes, nous étions 7 000 environ. Les aménagements étaient très «*british*» et nous étions logés à fond de cale sur des couchettes à quatre étages, le voisin du dessus était à 10 centimètres de notre visage. Les «*anciens*» avaient d'office réquisitionné la couchette supérieure et il n'était pas question de soulever la moindre remarque. L'inconvénient pour certains, dont ma compagnie, était que compte tenu du nombre de personnels à nourrir, le petit déjeuner avait lieu à 22 heures, le déjeuner vers 2 heures du matin et le dîner à 10 heures environ. La cuisine était anglaise avec son pain de mie traditionnel, mais très agréable après ce que nous avons vécu à Fréjus.

Toutes les Armées étaient représentées à bord, surtout la Légion Étrangère qui s'exprimait en allemand. Tous les soirs, des légionnaires d'origine allemande se rassemblait à la poupe du navire et chantait des chansons inconnues pour nous, jeunes de 19 ans, telles que *Lili Marlène*, *Alte Kamarade* ou *Veronika* et des chants de Noël en s'accompagnant d'harmonicas et d'accordéons, nous étions subjugués car c'était réellement magique.

Il y avait une discipline de fer à bord, certaines A F A T qui devaient trouver le temps long renouèrent avec leurs anciennes habitudes et il fallut monter la garde devant la porte de la coursive qui donnait accès à leurs cabines. Je ne sais pas pour quelles raisons les volontaires affluaient!

À Suez, nous nous engageons dans le canal qui n'avait pas été prévu pour le passage d'un tel navire. Nous obéissions aux ordres donnés par les hauts-parleurs, à savoir de se déplacer tous ensemble de bâbord à tribord pour empêcher le navire de s'échouer. Nous admirions les bungalows occupés par des familles de militaires anglais qui nous adressaient des gestes obscènes pour des raisons que nous avons toujours ignorées.

L'escale de Suez nous permit de nous dégourdir les jambes pendant quelques heures avec l'interdiction de quitter le port avant le départ du navire vers Port-Saïd puis Djibouti.

L'escale de Djibouti dura vingt quatre heures avec permission de quitter le bord. Quelques heures après avoir quitté Djibouti et son fameux «*Palmier en Zinc*» situé au centre de la ville, nous faisons escale à Aden sous contrôle britannique avec autorisation de quitter le bord. Sous une chaleur accablante, nous visitons cette ville sans âme, aux ruelles escarpées, contrairement à Djibouti, ville accueillante.

Nous nous sommes toujours demandés les raisons qui poussaient tous les navires, à destination de l'Indochine tout au moins, à faire escale dans ce port situé à 500 kilomètres au nord-est de Djibouti. Ce dernier n'avait peut être pas la capacité à ravitailler en fioul les nombreux navires ancrés au port et en attente au large ?

Nous poursuivons notre route vers Colombo sans incident lorsqu'en fin de journée, je vois une ruée de passagers se diriger vers bâbord. Je fais de même et j'aperçois trois ou quatre hommes nager vers la côte d'une île qui semblait être toute proche. Il était impossible de stopper l'*Île-de-France* ou de mettre une chaloupe à la mer. Par hauts-parleurs, on nous avertit que ces hommes étaient des légionnaires qui n'avaient aucun espoir de rejoindre l'île, car celle-ci était éloignée de plusieurs kilomètres contrairement à notre perception de distance due à un effet d'optique causé par le soleil couchant sur l'océan. En outre, la zone était traversée par de forts courants contraires sans compter les requins qui abondaient.

Arrivés à Colombo, nous obtenons la permission de descendre pendant 24 heures. Je n'ai qu'un souvenir confus de ce port si ce n'est une population grouillante et la présence de troupes anglaises qui nous regardaient avec sympathie.

Nous quittons Colombo pour Singapour avec sa rade splendide où plusieurs transports de troupe et navires de guerre anglais et américains étaient ancrés. Pour certains d'entre nous la nuit fut rude ! Ils avaient fait le tour des multiples bars du port et c'est la police locale qui les ramena pour être enfermés jusqu'au cap Saint-Jacques dans la prison du navire. J'ai toujours le souvenir de cette ville magnifique, du jardin botanique pratiquement détruit par les japonais et des centaines d'Hindous couchés à même le sol. En ville, la misère était à son comble, la population demandait l'aumône alors que des dizaines de vaches sacrées étaient allongées ou déambulaient sur la chaussée. Incroyable ! En regagnant l'*Île-de-France* au matin, des tombereaux tirés par des buffles ramassaient les corps des habitants décédés dans l'indifférence générale durant la nuit.

Nous jetons l'ancre le 27 mars au large du cap Saint-Jacques, la rivière de Saïgon ne permettant pas à ce navire, ni au *Pasteur*, de remonter jusqu'au port de Saïgon distant de 150 kilomètres environ.



l'Île-de-France

Saïgon

À notre arrivée, une nuée de barques tentait d'approcher du navire pour que nous puissions acheter des ananas ou noix de coco, friandises inconnues depuis 1939. C'était délicieux malgré le prix trois ou quatre fois supérieur pratiqué à celui des vendeurs de rues à Saïgon.

Une fois ancré, il fallut quitter le navire pour être transférés à bord des LCT qui étaient ballottés le long de la coque du navire. Nous pensions que nous y accéderions par des portes latérales situées en bas de la coque, mais pas du tout ! des marins installaient des filets le long de la coque et par hauts-parleurs, on nous invita à quitter le navire. Contrairement aux troupes alliées qui avaient utilisées ce genre de débarquement, nous n'avions subi aucun entraînement et moi-même comme tous les autres camarades avions un sentiment de peur intense, d'autant que les LCT, sous l'effet de la houle, venaient heurter la coque. Il a bien fallu obéir et la descente s'effectua avec le sac à dos et le paquetage. Pour ma part, je regardais le ciel et je ne me souviens plus du temps que j'ai mis pour sauter dans le LCT avec l'aide de camarades qui nous happaient. Nous avons su par la suite, que plusieurs d'entre nous furent coincés entre la coque du navire et le LCT.

Nous prenons la direction de Saïgon en remontant la rivière et en buvant du champagne sans interruption pour certains. En effet, il y avait des cartons de champagne que les «*anciens*» s'empressèrent d'ouvrir. Ce champagne était destiné au général commandant les FTNS !

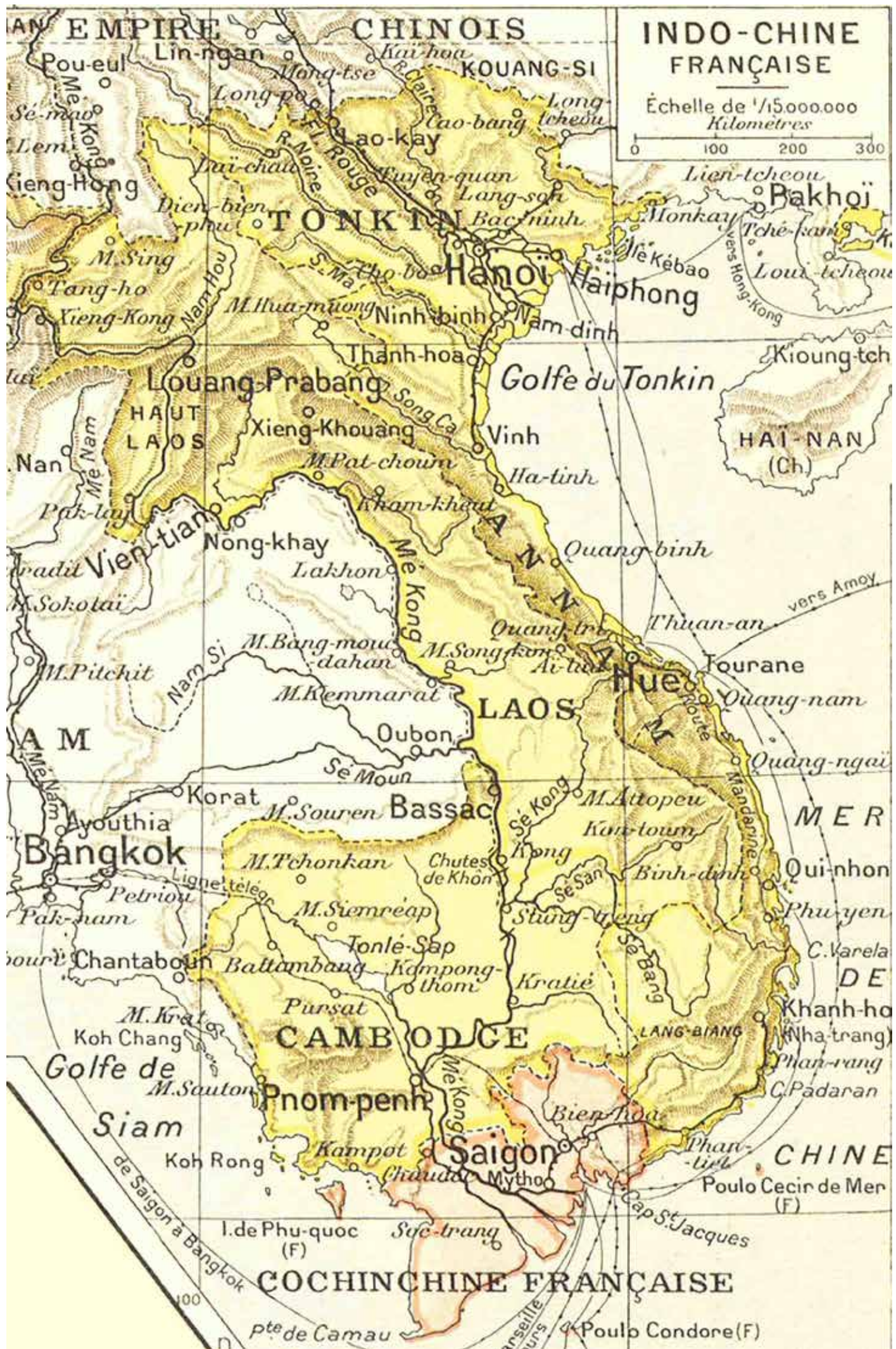
Nous arrivons au port de Saïgon où des Chevrolet de fabrication canadienne nous attendaient pour nous conduire dans les centres de transit. Évitez le camp Petruski à en croire la rumeur ! Mon détachement fut hébergé malheureusement dans ce camp de passage de sinistre réputation qui n'avait pas dû être nettoyé depuis 1939. Toutes les vermines possibles et inimaginables nous attendaient et nous avons rapidement compris les raisons qui poussaient les occupants à mettre leurs paillasses dehors. Un gradé affecté au camp nous attribue une chambrée pour une cinquantaine d'hommes. Les paillasses étaient repoussantes de saleté, les punaises courraient sur la toile sans compter d'autres insectes. Des courageux exténués se sont allongés et se sont relevés peu de temps après, la peau boursouflée en maints endroits.

Nous avons eu droit à notre premier repas immangeable composé, si je me souviens bien, de riz et de viande de buffle, le tout bouilli. La nuit et les suivantes se passèrent à la belle étoile à proximité de chars et d'engins blindés de toutes marques stationnés dans les allées du camp vraisemblablement par manque de place dans les autres sites militaires de Saïgon.

Nous avons vite appris qu'en face du cantonnement qui abritait des centaines d'hommes arrivés récemment ou d'autres en attente de rapatriement sur la France, se trouvait un vaste terrain où des prostituées louaient leurs charmes. Elles étaient installées dans des baraques en bois ou en tôle et vendaient de la bière locale imbuvable en attendant les clients. Quel spectacle qui ne fut dépassé que par la visite du «*Parc aux Buffles*» où la déchéance humaine atteignait son paroxysme.

La journée était occupée à des séances de tir, à des gardes et aux patrouilles dans les environs du camp Petruski ou à la BMS (base militaire de Saïgon), une caserne du type colonial moderne, située entre la cathédrale et le jardin botanique détruit par les Japonais.

À propos de Japonais, nous montions la garde devant un baraquement situé à l'intérieur de la base où se trouvait un général prisonnier qui attendait d'être traduit devant ses juges pour crimes de guerre. Il était orgueilleux au possible, nous regardant ou plus exactement nous déshabillant d'un air méprisant. Il devait être jugé par le tribunal militaire de Saïgon pour crimes de guerre, ce qui ne l'empêchait pas d'avoir un certain confort.



Haïphong

Le 15 avril 1947, nous embarquons à Saïgon à bord du *Chantilly*, ex navire allemand fonctionnant au charbon, à destination d'Haïphong que nous atteignons le 17 du même mois. Le *Chantilly* était un ancien paquebot construit en 1922 et assurant uniquement des transports de courte durée. Il fut retiré du service par les Messageries maritimes en 1949.

Avant de débarquer à Haïphong dont les «*anciens*» nous avaient dit le plus grand bien, nous traversons la baie d'Along surnommée à l'époque la huitième merveille du monde. Il est vrai que ces immenses rochers en calcaire ayant des formes les plus bizarres étaient un enchantement pour nos yeux de métropolitain n'ayant jamais entendu parler de cette partie du monde. Des jonques entouraient le navire dont les occupants pêchaient tout en observant ce qui se passait à bord pour en rendre compte aux Viets toujours à l'affût de renseignements.

Durant toute la guerre, la Marine Nationale navigua en baie de Along à la recherche de caches d'armes stockées dans les grottes des rochers. Le trafic des armes par jonques fut une activité principale des Viets qui dès l'arrivée des communistes en Chine, s'empressèrent d'en prendre livraison auprès de leurs amis chinois. La frontière n'était qu'à une centaine de kilomètres et les moyens de notre marine étaient nettement insuffisants pour faire face à toutes les missions demandées avec des navires affichant des dizaines de milliers de kilomètres.

Nous arrivons au port de Haïphong et nous remarquons les dégâts causés par le bombardement français du 23 novembre 1946 par la Marine Nationale qui causa la mort de 6 000 personnes, des civils en majorité. Auparavant, il y avait eu les bombardements aériens par les Américains en 1943 et par les Japonais en 1945. Les habitations des quartiers d'autochtones étaient en partie détruites ainsi que les abords du port. Des centaines de Vietnamiens déblayaient les gravats avec l'aide de soldats d'unités diverses.

Nous sommes restés des heures sur le quai en attente d'un lieu pour nous loger, des officiers palabraient avec ceux qui étaient chargés de nous accueillir et la décision finale fut que nous passerions notre première nuit au Tonkin sur un quai du port à même le sol. Rien à manger, aucune ration ne fut distribuée. Pour le plus grand bonheur, des Vietnamiennes et des Vietnamiens arrivèrent comme par miracle pour nous vendre de la soupe chinoise bien de chez eux, la seule que j'apprécie d'ailleurs! Le prix était d'une piastre, soit 17 centimes d'ancien franc.

Nous apprenons enfin que nous allons loger dans la cimenterie, car la base militaire de Haïphong était saturée ainsi que les autres bâtiments militaires ou privés susceptibles de nous accueillir. La cimenterie n'étant pas trop éloignée du port, nous nous dirigeons à pieds vers notre nouvelle destination au milieu d'une population locale pas du tout hostile et de quelques Européens qui applaudissaient. La plupart de ces Européens étaient des rescapés des camps de concentration japonais et ils étaient heureux de parler avec des compatriotes arrivant récemment de France, quant aux autres, on reconnaissait sans peine des fonctionnaires arrivés récemment de France par paquebot ou par avion.

Après une marche dont je ne me souviens plus de la durée, nous franchissons l'entrée de ce gigantesque complexe en partie détruit, construit en 1899 par Portland. Cette cimenterie qui employait plusieurs centaines d'ouvriers a fourni au XX^{ème} Siècle pratiquement tout le ciment nécessaire à l'Indochine sans compter les exportations en particulier à destination du Japon et de l'Australie. Cette cimenterie continue à fonctionner actuellement au profit des Vietnamiens qui s'en sont emparée à la fin de la guerre, en 1955.

Nous sommes dirigés vers une zone dévastée et nous recevons l'ordre de l'aménager en attendant notre affectation. Heureusement, la centrale électrique de la cimenterie avait été remise en état partiellement et nous avons un peu de lumière pour trouver un coin où nous allonger dans cette poussière de ciment. Il nous fut impossible de dormir faute de moustiquaires et les produits US antimoustiques existants n'étaient pas disponibles à l'époque tout au moins dans notre Armée. Pas d'eau potable, seuls des marigots nous permettaient d'effectuer la toilette avec une eau croupie où les amibes se frottaient les mains en nous voyant arriver.

Deux fois par jour, un GMC remorquant une citerne à eau amenait de la nourriture en conserve et juste de quoi se désaltérer et mieux ne fallait-il pas connaître la provenance de l'eau.

Toute la journée, nous manœuvrions à l'intérieur de la cimenterie et la nuit nous montions la garde totalement apeurés à l'exception des «*anciens*» qui avaient combattu depuis des années et qui se moquaient de nous car nous nous attendions à voir surgir un Viet à tout moment.

Une nuit, nous sommes réveillés pour venir en aide à des camarades qui gardaient un dépôt de munitions à la sortie de Haïphong sur la route de Doson. Je ne pensais pas qu'en 1954, je serai affecté au centre d'écoutes de la CAER à Doson. À notre arrivée, le dépôt avait été pillé et ses défenseurs abattus, ce furent les premiers morts que j'ai vus en Indochine. Nous les avons ramenés à Haïphong et si mes souvenirs sont exacts certains appartenaient à l'armée de l'Air, le terrain d'aviation de Cat Bi n'était pas très éloigné.

De retour à la cimenterie, nous avons le droit à une courte permission pour visiter Haïphong, ce que nous faisons avec empressement, même sans une piastre en poche. Chacun vendait ce qu'il pouvait, je me rappelle avoir vendu des pellicules 6x9 utilisées pendant la traversée à des Vietnamiens. Dès notre retour, nous apprenons que nous allons connaître notre affectation le lendemain. Effectivement, au rassemblement, un officier prend la parole et demande ceux qui savent lire et écrire. Après vérification, plusieurs sortent des rangs et sont dirigés vers des camions qui démarrent une fois les paquetages chargés. Puis, ceux qui savent lire et écrire correctement, ceux qui ont le certificat d'études, le BE, le BS. Une fois tous ces camarades sortis des rangs, nous restions une dizaine à avoir une instruction supérieure à ces diplômés et nous nous demandions quel serait notre sort.

Nous ne quittons donc pas la cimenterie et nous passons encore une nuit dans la cimenterie. Le lendemain, je suis désigné pour rejoindre la CT 71/84, la compagnie de Transmissions de la 9^{ème} DIC stationnée à Hanoï. J'interroge des camarades affectés depuis un certain temps à la cimenterie mais aucun n'est capable de me fournir des précisions.



La route d'Haïphong à Hanoï

Vers Hanoï

Effectivement, le lendemain à l'aube, je rends mon paquetage au fourrier d'une unité stationnée dans la cimenterie puis un véhicule me conduit à la gare d'Haïphong qui ressemblait à toutes les gares des sous-préfectures de France et je ne me souviens pas qu'elle ait été endommagée. À l'intérieur, il y avait la foule, soldats, Vietnamiens et un train à l'arrêt qui nous attendait. Nous nous installons où nous pouvions tandis que les Vietnamiens prennent place sur les toits des wagons datant d'avant 1939.

J'avais remarqué des wagons plats, chargés de bambous secs, accrochés à la machine à vapeur destinés à alimenter la chaudière. Devant la locomotive, un autre wagon était censé de protéger le train en provoquant l'explosion d'une éventuelle mine par le passage d'une roue. Un autre wagon plat transportait l'escorte composée d'une section de tirailleurs sénégalais et de deux ou trois gradés européens.

Nous avons 100 kilomètres à parcourir pour rejoindre Hanoï, la voie ferrée suivait pratiquement la RC 5 dont les nombreux ponts avaient été détruits par les Japonais, les chinois ou les Viets. La vitesse ne dépassait pas les 10 kilomètres à l'heure, parfois moins, certains passagers quittaient le train pour le suivre à pieds le train afin de se dégourdir les jambes ou tout simplement pour tuer le temps.

Des habitants des villages voisins voulaient nous vendre leurs produits locaux exactement comme on peut le voir aujourd'hui à la télévision en regardant certains reportages sur des pays du tiers monde.

Le paysage était identique partout, des rizières à perte de vue, des diguettes ou des digues menant à des villages et des femmes et des hommes occupés à travailler dans leurs rizières en labourant avec des charrues en bois d'un autre temps tirées par d'énormes buffles, animaux que nous découvrons pour la plupart.

Au bout de quelques heures, le train s'arrête, on descend et nous voyons un pont détruit qui enjambait une rivière. De chaque côté de la rive, une tour en bois avec quelques hommes qui devaient garder le pont de singes la nuit. J'espère qu'ils recevaient du renfort à la nuit tombée car même en ce début d'insurrection, les Viets n'auraient eu aucune peine pour s'emparer de la position. Un pont de singes avait été mis en place et nous voilà en file indienne traversant cette rivière pour rejoindre un autre train qui nous attendait.

Nous arrivons en gare de Haï Duong, ville relativement importante où il y avait une garnison qui prit beaucoup d'importance par la suite. Beaucoup de militaires descendirent du train et quelques civils qui s'évanouir aussitôt autour de la gare.

Nous arrivons à Hanoï vers 21 heures après avoir franchi le célèbre pont Doumer qui enjambe le fleuve Rouge dans les faubourgs est de la ville. Construit par Gustave Eiffel à la fin du XIX^{ème} Siècle, il avait la particularité de permettre le passage simultané d'un train, de véhicules et d'une voie pour piétons. Ce pont fut longtemps le plus long pont suspendu du monde, pendant la guerre du Vietnam, l'aviation américaine l'a bombardé à de très nombreuses reprises, il a toujours résisté aux tonnes de bombes déversées, même si aujourd'hui, il est interdit aux poids lourds.

Il régnait une grande confusion dans la gare, personne ou presque ne savait où se rendre. Quelques policiers militaires étaient présents mais incapables de nous renseigner, j'apprends quand même que la CT 71/84 était toute proche mais le couvre-feu interdisait toute circulation. Quant à nos estomacs, ce n'est pas une boîte de sardines, un morceau de pain et quelques fruits locaux qui

calmaient notre faim depuis notre réveil. Rien n'avait été prévu et nous nous sommes rabattus sur les Vietnamiennes et des enfants qui vendaient leurs produits locaux à un coût beaucoup moins élevé qu'en cours de route et les quelques piastres qui me restaient changèrent rapidement de main. Il n'était surtout pas question de nous rendre en ville où régnait un strict couvre-feu, si vous ne connaissiez pas le mot de passe, vous étiez arrêtés et si vous preniez la fuite, les patrouilles ouvraient le feu sans hésiter. Finalement, nous sommes séparés en plusieurs groupes et nous montons à bord de GMC.

Au bout de quelques kilomètres, après avoir traversé la ville silencieuse, nous arrivons à l'université d'Hanoï située exactement au sud de la ville, à Bach Mai sur la route coloniale numéro 1 (RC 1). Nous couchons sur des lits picots installés sur les balcons des bâtiments et nous nous endormons sans nous poser trop de questions sur notre avenir car nous étions épuisés.

Le lendemain matin, nous admirons ce que furent ces bâtiments universitaires de conception moderne, construits au milieu d'un immense parc avec des cages pour divers animaux sauvages, un vrai zoo. Malheureusement, les Japonais et les Viets avaient séjourné avant nous et les destructions étaient nombreuses. Aucun doute, il valait mieux faire ses études de médecine ou d'autres études à la cité universitaire de Hanoï plutôt qu'en France! Nous savions où les impôts de l'époque étaient investis. Il en était de même des lycées d'un modernisme incomparable avec ceux de France que j'ai fréquentés et qui ont été transformés en casernes.

Le lendemain matin, j'arrive avec plusieurs camarades devant l'entrée de cette immense citadelle. En cours de route, nous apprenons que nous sommes désignés pour apprendre à monter des lignes téléphoniques, ce qui ne me convenait pas du tout.

Le quartier de la 71/84 CT, Compagnie de Transmissions de la 9^{ème} DIC était situé dans deux bâtiments principaux situés de chaque côté d'une des allées principales de la citadelle. La citadelle était, entre autres unités ou services, le PC du 6^{ème} RIC, les différents états majors des FTNV, le tribunal militaire, le central téléphonique desservant les divers commandements des trois Armées. Le central téléphonique était équipé de centraux T C 12 d'origine US ayant pour indicatif «*Éléphant*» (à titre d'information, tous les centraux téléphoniques d'Hanoï avaient pour indicatif un nom commençant par la lettre «E», «*Empressé*» pour celui du quartier sud à Bach Mai, «*Empereur*» pour celui de l'armée de l'Air, etc.

Le BCR qui regroupait aussi les émetteurs et récepteurs affectés aux liaisons lointaines, la France par exemple, ainsi que les celles des unités situées le long de la frontière chinoise avant le désastre de la RC 4 en 1950.

Les matériels étaient japonais ou américains et exploités par des personnels hautement qualifiés des Télégraphistes Coloniaux. Les émetteurs japonais de récupération avaient la particularité d'avoir leurs tubes de puissance refroidis par des serpentins d'eau.

Nous sommes très bien accueillis par des cadres ayant fait leurs preuves sur divers théâtres d'opérations avant leurs affectations en Indochine. Un officier nous apprend que nous sommes désignés pour effectuer un stage d'une durée de trois mois pour obtenir le brevet 251/T : chef de poste radiotélégraphiste. Nous n'avions pas la moindre idée de cette fonction. À l'issue de ces stages nous serons ventilés dans différentes unités de la coloniale au Tonkin.

L'École des Transmissions

L'ambiance semble excellente, on entend le son des canons qui appuient les troupes desserrant l'étau sur Hanoï et ses banlieues. Notre chambrée est une construction en tôle datant de la pré-histoire, les occupants précédents ayant brisé toutes les vitres, cela devenait une habitude. L'eau est fournie par un seul robinet situé dans la cour avec des créneaux horaires bien précis et bien évidemment pas de douches.

Les cours se composaient de lecture au son, manipulation, procédure radio, matériels radios et filaires. Nous avons la surprise de voir l'émetteur récepteur WS 19 de fabrication anglaise dont les inscriptions étaient en langue russe. Par quel tour de passe-passe, ces appareils sont arrivés à la CT 71/84 d'Hanoï en 1946/1947 ?

Nous étions une soixantaine dont une dizaine de Vietnamiens engagés dans l'armée française. Les cours avaient lieu dans le quartier même de la CT 71/84 qui était commandée par le lieutenant Lalande ou Lallande. Les cours de morse et de manipulation se déroulaient dans une villa située à 3 kilomètres environ de la citadelle.

Je ne me souviens plus des horaires de travail mais nous commençons très tôt pour terminer tardivement y compris le samedi toute la journée. Le dimanche, il fallait faire la lessive de la semaine avec un seul robinet, ceux qui se levaient le plus tôt prenaient possession du filet d'eau et surtout priorité absolue aux «*anciens*».

Les instructeurs gradés percevant une solde très supérieure à la nôtre, ils employaient des congais pour faire leurs lessives. Ces jeunes femmes lavaient le linge non pas en frottant avec les mains mais en le déposant par terre et en le piétinant avec les pieds, le résultat était parfait. Ces congaises avaient des fers à repasser chauffés sur de la braise et pour faire disparaître les faux plis, elles buvaient de l'eau qu'elles expulsaient en soufflant de manière uniforme pour humidifier le linge. Efficacité garantie.

Nous percevions une barre de savon de Marseille d'un poids d'un kilogramme environ que nous découpons en morceaux pour les lessives, il était formellement interdit de s'en servir pour son usage personnel. La corvée se terminait souvent au début de la nuit sinon nous reprenions le dimanche matin avant de procéder au nettoyage approfondi de la chambrée et des extérieurs avec des balais fabriqués par l'assemblage de feuilles d'arbustes locaux.

Nous prenions la garde à l'intérieur de l'enceinte de la CT 71/84 sans beaucoup d'appréhension sachant que les Viets avaient été rejetés, non sans mal, hors d'Hanoï. Nous nous battions pour être désignés de garde à la somptueuse villa d'un général qui juxtaposait notre quartier. Cette habitation abritait cet officier supérieur et son épouse, ainsi que ses ordonnances. Le soir vers minuit, les cuisiniers nous faisaient signe d'approcher pour nous donner les restes des repas servis au couple et souvent à leurs nombreux invités militaires et civils. Je pense qu'il s'agissait du général Valluy qui assumait le commandement des TFIN peu de temps après.

En effet, comme toujours, la nourriture quotidienne servie était composée de pois cassés, de lentilles, de pâtes, du riz, le tout généralement charançonné, seules les patates douces et les liserons d'eau étaient acceptables même bouillis et sans aucune préparation sinon quelques petits morceaux de lard qui flottaient à la surface de cette mixture. Quant à la viande, c'était soit du buffle local ou des conserves de viande de zébus en provenance de Madagascar. Nous avions à notre disposition près des cuisines un récipient métallique contenant 100 litres de thé environ qui était en fait des feuilles d'un arbuste local dont le goût n'était pas désagréable. Cette boisson

était en permanence maintenue tiède afin de désaltérer davantage, ce qui doit être exact puisque cette pratique était appliquée partout outre mer. Encore fallait-il se trouver près des cuisines ! Il nous restait les restaurants européens hors-de portée de notre bourse, car la solde d'un soldat de 2^{ème} classe était de 360 piastres par mois au Tonkin soit 6 120 anciens francs. Nous nous rabattions sur les marchands ambulants de soupe chinoise à 1 piastre le bol.

Quand nous avons acheté notre nécessaire pour les besoins de notre toilette, le montant de notre solde avait déjà été fortement entamé, l'armée ne fournissant strictement rien contrairement aux autres armées. La faiblesse de nos émoluments générait un malaise par tous et ce n'est qu'en janvier 1949 que le gouvernement décida leurs augmentations. Un caporal percevait vingt piastres de plus mensuellement qu'un soldat de 2^{ème} classe et un caporal-chef nettement plus. C'est ainsi qu'en mars 1948, caporal-chef, je percevais 1 080 piastres soit 18 360 anciens francs au Tonkin. Le montant de la solde variait en fonction de votre affectation par rapport à la latitude la plus proche. Trois zones furent créées depuis la latitude 15^{ème} la plus à l'ouest du pays à celle de 25^{ème} la plus orientale. Un soldat de 2^{ème} classe percevait 300 piastres mensuellement au Cambodge et en Cochinchine, 340 piastres au Laos et en Annam et donc 360 piastres donc au Tonkin. Il y avait une énorme différence entre les soldes de la troupe et celles des sous-officiers et des officiers, celle-ci s'atténua par la suite.

La valeur de notre sang n'était donc pas identique, que vous décédiez ou soyez blessé en Cochinchine ou dans une autre province. Cette ineptie perdura jusqu'au départ du dernier soldat français en 1956. Pour info, les cercueils fournis par l'Armée étaient d'une qualité plus que médiocre et nous ont causés beaucoup de problèmes. Par contre, Michelin en fournissait gracieusement et d'excellente qualité à ceux de nos camarades qui étaient tués sur ses plantations.

Un autre moment attendu était celui de la distribution du tabac en même temps que la solde, les fumeurs étaient comblés car nous percevions un paquet de cigarettes américaines par jour soit des Lucky Strike, Camel, Domino, Old Gold, Chesterfield, Pall Mall, etc. et du tabac à chiquer pour les fumeurs de pipe. Les non fumeurs revendaient leur part non pas à des camarades, mais dans des bars de la ville le dimanche après-midi lorsque nous avions une permission.

Malgré un habillement hétéroclite, il fallait que nous soyons impeccables et pour ce faire, la police militaire ou les gradés, y compris les caporaux, veillaient et ils nous sanctionnaient sans pitié. Les punitions pour ces fautes allaient de la consigne à la prison. Les commandants d'unités qui recevaient ces punitions à l'encontre de leurs hommes les ignoraient sauf si les fautes revêtaient une certaine gravité. En effet, toute peine de prison entraînait la suspension de votre solde durant toute sa durée, ce qui n'empêchait pas le puni d'aller au combat, un comble.

Nous n'avions évidemment pas de fer à repasser ni les moyens de donner notre linge à une congaië pour qu'elle s'en occupe, aussi nous étendions notre pantalon de sortie entre le sac de couchage et la pailasse après avoir enduit l'emplacement des plis avec du savon de Marseille. Le résultat était acceptable sans plus, quant aux chemises, nous fabriquions une croix avec deux branches que nous placions à l'intérieur pendant qu'elles séchaient, ce n'était pas probant.

Le stage se déroula sans incident et l'examen final fut accordé à une très grande majorité de stagiaires, les besoins en radios étant très importants. Nos «amis» vietnamiens ont tous terminé dans les premiers puis ils s'empressèrent de désertir à la première occasion, soit quelques jours après avoir rejoints leurs unités. Plus tard, ils prenaient un malin plaisir à s'introduire dans nos réseaux en se présentant et en incitant les opérateurs radios français à désertir pour venir au paradis de l'oncle Ho. Ils avaient une préférence pour les unités composées de tirailleurs ou de légionnaires susceptibles de désertir plus facilement.

Transmetteur au 6^{ème} RIC



6^{ème} Régiment d'Infanterie Coloniale

Quant à moi, j'étais affecté au 6^{ème} RIC commandé par le lieutenant-colonel Communal nommé au grade supérieur peu après qu'il eût pris, quelques semaines plus tard, le commandement de la colonne «C» au cours de l'opération *Léa* en moyenne région en même temps que la colonne «B» dirigée par le colonel Beaufre au départ de Langson. Nous devions nous rencontrer à Tuyen Quang mais je ne me souviens plus si la résistance des Viets l'a permis. Cette opération eut une suite, baptisée *Ceinture* qui avait pour but de prendre possession du terrain occupé par les Viets dans la région de Thaï Nguyen au sud de Tuyen Quang. Ma mémoire me fait défaut sur les résultats de ces diverses opérations auxquelles je n'ai pas participé.

L'officier des Transmissions du 6^{ème} RIC était le capitaine Tribout qui m'affecta au II/6^{ème} RIC stationné au séminaire Saint-Joseph près du Village du Papier qui fut le théâtre de furieux combats entre les Viets et ce bataillon. Ce bataillon était commandé par le chef de bataillon Portal, une figure de la coloniale, qui fut à l'origine de la création des parachutistes à Bayonne à son retour en France en 1950, je crois. C'était un Seigneur, apprécié de tous.

Je quittais le séminaire avec un SCR 284 pour rejoindre mon affectation au poste de Dan Phuong situé au nord-ouest d'Hanoï sur la route de Sontay. Nous étions le poste le plus avancé tenu par deux sections de la 5^{ème} compagnie dont le PC était implantée à Hadong sur la RC 5 qui conduit à Hoa Binh (traduction : Paix, en français). Le poste avait été construit près de la rivière Day. Nous étions une soixantaine dont une section de tirailleurs sénégalais bambara et wolofs. Une section de partisans complétait l'effectif ainsi que cinq ou six Européens dont le chef de poste était le capitaine Gonard.

Le poste n'était pas harcelé contrairement aux autres, car notre capitaine y était certainement pour quelque chose ! Cet officier, communiste à nos yeux, avait donné l'ordre de n'ouvrir le feu que si nous étions attaqués mais en aucun cas de déclencher le moindre tir en premier. Cette méthode nous surprenait et les jeunes engagés suivaient les ordres sans chercher à comprendre, même si les «*anciens*» nous répétaient que c'était un communiste au comportement normal pour un ami des Viets. Pour moi-même et pour beaucoup de jeunes engagés, cela ne signifiait rien ou pas grand-chose, ne sachant même pas à l'époque que le Vietminh était d'obédience marxiste.

Quand nous étions en patrouilles ou en opérations et qu'il pleuvait, ce qui était très fréquent, nous avons voulu, comme tous les autres militaires étrangers à notre compagnie, couper les larges feuilles de lataniers qui abondent pour nous protéger de la violence de la pluie, la population locale agissait ainsi. Les premiers imperméables ont été livrés beaucoup plus tard en 1949 ou 1950 et ils étaient d'aucune utilité par suite de la médiocrité des matériaux utilisés à leurs confections. Il a fallu se séparer de nos feuilles de latanier car le fait de les avoir volées était assimilable à un pillage et passible du tribunal militaire, dicit notre commandant de compagnie.

Notre officier, à priori, sans aucune expérience au feu selon nous, prenait plaisir à nous narrer l'exécution de Philippe Henriot le 28 juin 1944 à son domicile parisien à laquelle il avait participé. Était-il affabulateur ? Pour moi, pas certain, contrairement à l'avis de beaucoup de camarades. Ce qui me confortait dans mon jugement est le fait qu'il n'omettait aucun détail, dont l'effroi de

Madame Henriot présente aux côtés de son mari lors de son exécution. La description minutieuse de cet assassinat m'a toujours marqué et je fus toujours convaincu à tort ou à raison qu'il avait participé à cette expédition. En reconnaissance de cette action, a-t-il été nommé lieutenant en 1945 ? puis, capitaine en 1947 ? Cet étrange personnage était d'ailleurs ignoré de la plupart des officiers que nous rencontrions. J'ai appris qu'il avait été rapatrié en France avant la fin du séjour réglementaire des trente mois. Cet officier fut une énigme pour beaucoup d'entre nous, il s'isolait et était mis en quarantaine par la majorité des officiers. Dans Wikipedia, Charles Gonard apparaît sous une description que je ne lui connaissais pas, celle d'un héros authentique de la guerre 1939/1945. La lecture de son épopée est stupéfiante, commandeur de la Légion d'Honneur, croix de la Libération, croix de Guerre avec cinq citations. Il était bien celui qui abattit Philippe Henriot entre autres faits de guerre incroyables durant l'occupation. Nommé capitaine après avoir été homologué lieutenant-colonel FFI en 1945, il fut désigné pour le Japon où il n'arrive jamais, le cessez le feu ayant été signé. Il fut donc détourné sur l'Indochine où il ne voulait pas combattre les Indépendantistes, d'où son attitude. Reste que des camarades ont été tués ou blessés par suite de ses ordres à ne pas ouvrir le feu en premier. Le comportement du capitaine Gonard s'explique peut-être du fait qu'il s'était engagé en 1944 ou 1945, comme beaucoup, pour la durée de la guerre. Lorsque la guerre prit fin en Europe le 9 mai 1945, le gouvernement décida d'acheminer des unités en Asie pour combattre les Japonais, ce qui est logique, la guerre continuait contre un allié de l'Allemagne. Or, le transfert maritime demanda un certain temps et ce n'est qu'en juillet ou août 1945 que les premiers navires quittèrent la France. Lorsque le 2 septembre 1945, le Japon capitula, ces navires se trouvaient dans l'océan Indien sans avoir jamais accosté dans un port japonais. Le gouvernement de l'époque décida que ces troupes seraient dirigés vers l'Indochine où les premiers troubles avaient éclaté. Cette décision fut rejetée par beaucoup de militaires qui voulaient revenir en France et être démobilisés. Contre leur gré, ils furent affectés dans diverses unités stationnées en Cochinchine puis au Tonkin principalement. Ils participèrent aux combats, certains furent tués, d'autres blessés ou malades et leurs récriminations ne furent jamais entendues. Un esprit malsain s'était installé, lors des rassemblements, la tradition des Troupes de Marine était de crier "*marsouin*" lors du "*rompez les rangs*". Au lieu de prononcer cette phrase, les concernés criaient : "*bateau*" dont des officiers, certains, plus modérés se taisaient tout simplement. Je ne pense pas qu'il y avait des raisons politiques à cette prise de position, il y avait, certes, quelques communistes issus des FTP parmi eux, mais je ne crois pas qu'ils aient menés le jeu. Cette situation perdura un an au minimum avant qu'ils soient rapatriés en France. Quid des morts, blessés et malades ?

En juillet 1953, lors de l'arrêt des combats en Corée, le corps expéditionnaire français de l'ONU, composé uniquement de volontaires, aurait dû être rapatrié en France. Or, le gouvernement décida qu'il continuerait à combattre en Indochine où nous étions de plus en plus en difficultés. Ainsi fut créé, le GM 100 en octobre 1953 qui crapahuta principalement sur les hauts-plateaux de l'Annam. Ce groupement mobile fut pratiquement anéanti au cours de la bataille de An Khé non loin de Pleiku qui se déroula du 24 juin 1954 au 17 juillet 1954. Ce fut la bataille la plus meurtrière après celles de la RC 4 et de Dien Bien Phu. J'ai lu et entendu que cette opération avait pour but de faire diversion pour soulager la garnison de Dien Bien Phu. Malheureusement, le Vietminh disposait de quatre régiments très bien équipés dans cette zone et n'avait nullement besoin de dégarnir Dien Bien Phu pour venir à bout du GM 100.

Une autre rumeur circulait difficilement vérifiable surtout 66 ans après : Selon certains historiens ou auteurs, le bataillon de Corée se croyait invincible auréolé par ses combats menés avec succès

contre les Chinois et les Nord-Coréens qu'ils jugeaient meilleurs combattants que les Viets d'où un certain relâchement peut-être dû aussi au fait que ce n'était pas leur guerre ? Lourde erreur de sous-estimer les troupes du Vietminh car ce n'était pas le même combat. En Indochine, nous n'avions pas du tout les mêmes moyens matériels qu'en Corée, il ne nous suffisait pas de lever la main pour obtenir immédiatement un appui aérien massif ou des tirs d'artillerie. Pour terminer cette parenthèse, les mêmes causes produisant les mêmes effets soit des morts, des blessés, des disparus.

La vie au poste de Dan Phuong était relativement calme, il est vrai que nous étions au début de la guerre et que la plupart des régiments ou bataillons Viets étaient encore stationnés dans le nord du Tonkin.

Nous avions à faire surtout à des «*Du Kich*» (prononcez : zoukits) irréguliers vietminh non enrégimentés qui étaient de braves paysans la journée et de redoutables guerriers dès qu'ils récupéraient leurs armes cachées dans les rizières. Ils se joignaient alors aux «réguliers» pour les guider et les aider à nous combattre puis ils disparaissaient de nouveau. Ces Du kich agissaient surtout la nuit et ne faisaient aucun prisonnier, les camps de la mort n'existaient encore pas et nous retrouvions nos malheureux camarades dans un état que la décence m'interdit de rapporter. Nous enterrions nos morts sans aucun signe religieux extérieur car les Viets qui nous surveillaient en permanence venaient déterrer nos malheureux camarades et les exposaient après les avoir atrocement mutilés.

Fin août, début septembre 1947, nous participons à une opération avec des blindés, des paras, des légionnaires et des artilleurs pour s'emparer de la ville de Sontay située à une quinzaine de kilomètres de notre poste. Nous prenons la ville après quelques combats et je m'installe dans la citadelle relativement bien conservée. Toutes les habitations dont beaucoup en dur avaient été pillées et il ne restait aucun Français. L'état-major s'installa dans l'école avec ses bureaux d'élèves identiques à ceux que j'avais connus en France. C'était le seul bâtiment intact de Sontay qui abritait une école des sous-officiers vietminh.

Au bout de quelques jours, fin septembre, je crois, je reçus un message m'enjoignant l'ordre de rejoindre le PC du II/6^{ème} RIC à Hanoi.

Avec les *brèles*

Je prends place dans un véhicule du convoi et le capitaine Tribout m'informe que je suis désigné pour être détaché pendant plusieurs semaines en renfort radio.

Je suis convoqué à la CT 71/84 où j'avais effectué mon stage quelques semaines auparavant afin d'approfondir mes connaissances sur le poste émetteur récepteur anglais B2 contenu dans une valise en cuir que nous avions vaguement appris vu son absence d'utilisation. Je ne savais pas que cette station était celle qui était parachutée à tous les réseaux de résistance en Europe occupée durant la guerre 1939/1945.

Je suis resté une journée puis en rejoignant le séminaire, PC du II/6^{ème} RIC, j'apprends que je dois me rendre au 516^{ème} Régiment du Train implanté entre Hanoï et Bach Maï pour me familiariser avec les «brèles» surnom donné aux mules et mulets. Je me présente au «516^{ème} Royal Brèle Force» surnom donné à ce régiment, une comparaison peu flatteuse à l'égard de la Royal Air Force.

Plusieurs années plus tard, je me suis demandé si ce surnom n'était pas dû à la provenance de ces mulets depuis les Indes à la tâche durant toute la campagne de Birmanie. En effet, l'armée anglaise en arrivant en Cochinchine en 1945 a laissé un impressionnant matériel de guerre, certes à bout de souffle, mais que le général Leclerc fut très heureux de trouver. J'ai le souvenir que la majorité des personnels était d'origine nord-africaine dont les tirailleurs algériens qui furent désignés pour m'accompagner durant l'opération.

J'ai eu la joie d'être présenté aux brèles qui devaient transporter la station B2, le groupe électrogène fournissant les 6 volts pour la charge de la batterie en plomb, les jerricans d'essence de 20 litres et une sacoche d'accessoires ainsi que mon paquetage. Certaines versions du B 2 étaient équipées de génératrice à mains mais celles ci ne semblaient pas être disponibles en Indochine.

Chaque animal portait une charge de 60 kilos environ et je ne m'imaginai pas qu'une telle bête puisse transporter un tel poids surtout dans la rizière inondée. Comme je m'inquiétais du poids du chargement, un sous-officier me rassura et il me conduisit dans un hangar pour me montrer divers bats et sangles. À moi, de choisir les plus adaptés!

Vers le 10 octobre 1947, je rejoins le séminaire en attendant le départ de l'opération ayant pour but de reprendre la ville de Tuyen Quang aux Viets en remontant le fleuve Rouge et la rivière Claire. Je faisais partie de la colonne «C» commandée par le colonel Communal qui quitta ses fonctions de chef de corps à cette occasion. Il avait sous ses ordres 3 000 hommes environ avec leurs matériels usés jusqu'à la corde pour la plupart.

Nous avons embarqué à bord de bateaux LCM, LCT et LCVP, tandis d'autres navires de moindre tonnage à fond plat de plusieurs Dinassaut chargeaient des hommes et du matériel, y compris quelques véhicules dont le command car Dodge du colonel Communal équipé d'une station radio SCR 193 qui lui permettait de joindre toutes les unités placées sous son commandement.

Tous les mulets avaient été dispersés entre plusieurs unités dont des artilleurs qui avaient démonté leurs canons de 3,7 pouce de fabrication anglaise pour le transport.

Nous nous dirigeons vers Vietri située à une trentaine de kilomètres au nord de Hanoï sur la rive gauche du fleuve Rouge que nous atteignons dans la nuit après avoir arrosé copieusement la ville au 40 Bofors, les Viets nous attendaient, comme par hasard.

Je débarque du navire cherchant partout ma brèle, son gardien et mon précieux chargement car nous n'avons pas embarqué sur le même bateau. Assis près du lieu du débarquement, mon conducteur de brèle m'attendait. Ouf !

J'installe le B 2 qui ne disposait pas d'antenne fouet mais d'une antenne filaire à tendre entre deux points d'attache et que j'aurais dû orienter parallèlement à mon correspondant pour obtenir le maximum d'efficacités, mais cela, je l'ignorais à l'époque.

Arrive une estafette avec des messages à envoyer en graphie, seul mode de transmissions du B 2. Il s'agissait surtout de messages chiffrés (code 75 à l'époque). Je n'étais pas fier du tout, jeune radio qui devait correspondre avec la station dont l'indicatif était TTV 4 exploitée par des opérateurs chevronnés des télégraphistes coloniaux de la 71/84 CT. Même si cela était formellement interdit et sanctionné, ceux-ci utilisaient des "doubles contacts" comme manipulateur. Chaque opérateur fabriquait le sien, soit un bout de lame de scie dont une extrémité était isolée avec du chatterton. Le commandement s'impatiente car je mets un certain temps pour installer la station et je lance mon premier appel qui me vaut une réponse transmise à une vitesse excessive compte tenu de mon inexpérience. Je transmets le signal QRS qui signifie : «*manipulez plus lentement*» et l'opérateur de me répondre je ne sais plus quoi de pas très courtois pour le moins. Finalement, je transmets les messages chiffrés à une vitesse de tortue et je termine la vacation très tard le soir pendant que ceux qui n'étaient pas en embuscades, de patrouilles ou de gardes, dormaient à l'intérieur des maisons abandonnées à même le sol ou sur des «lits» locaux récupérés.

Vers 1995/2000, alors que je participais à l'assemblée départementale des anciens d'Indochine de mon département, ma voisine de table me raconte qu'elle était radio à la CT 71/84 de 1947 à 1950 et qu'elle était en liaison avec la colonne "C" dont je faisais partie à l'automne 1947. J'avais à mes côtés, l'opératrice qui, pendant un mois et demi environ, était avec un ou deux radios supplémentaires, ma correspondante ! Qui sait, c'est peut être elle qui m'avait envoyé promener bien qu'elle ait juré le contraire.

Le B 2, parachuté dans tous les réseaux de résistance durant la guerre 1939/1945, était un poste extraordinaire et les anglais avaient construit un émetteur de 20 watts environ qui permettait des liaisons de plusieurs centaines de kilomètres. Par contre, son émetteur fonctionnait uniquement avec des quartz, chacun représentant une fréquence. Il était donc impossible de déplacer la fréquence en cas de brouillage et en plus, le nombre de quartz mis à ma disposition était très limité. De mémoire, j'en avais deux pour les fréquences de jour et autant pour celles de la nuit.

Un autre inconvénient majeur était que la partie supérieure gauche de l'émetteur supportait une self en fil de cuivre où le courant HF de l'émetteur passait et brûlait systématiquement les phalanges de la main gauche lorsque l'on voulait couper l'émetteur pour passer sur «réception.» J'avais toutes les phalanges teintées en gris foncé par suite des brûlures. Quelques jours plus tard, j'avais pris le tour de main pour éviter de toucher cette self.

Un autre défaut majeur : le manipulateur insuffisamment isolé me gratifiait parfois d'une décharge de la haute tension, ce qui avait, au moins, le mérite de me tenir éveillé.

Un avion amphibie *Catalina* nous survolait régulièrement et il se peut qu'il ait servi de relais radio avec Hanoï pour les émetteurs WS 19 équipant la Marine, d'origine anglaise, et dont la portée était de 40 à 50 kilomètres environ. Ce bimoteur amphibie a été utilisé par le commissaire Bollaert, gouverneur de l'Indochine, qui a survolé la région de Tuyen Quang durant les opérations pour nous remonter le moral. Ce haut fonctionnaire n'était pas du tout apprécié par les officiers, quant à nous, nous étions trop jeunes à l'époque pour saisir toutes les ficelles de la politique très ambiguë menée en Indochine. Ses allocutions étaient bien évidemment en phonie et plusieurs officiers et autres militaires étaient regroupés à proximité de ma station B 2 dont le récepteur n'avait pas été conçu pour la phonie et le récepteur ne disposait pas de haut-parleur. Certains étaient persuadés que je ne savais pas utiliser l'appareil et je me suis fait traiter de pas mal de noms d'oiseaux.

Nous sommes partis sur Tuyen Quang après avoir débarqué avec plusieurs compagnies près du confluent formé avec la rivière Claire. Mon tirailleur et ma brêle sur laquelle j'avais déposé, entre autres colis, mon havre sac de fabrication US me suivaient. Tout ce poids ne semblait pas la contrarier alors que les rizières plates de très grandes surfaces que nous connaissions dans le delta du fleuve Rouge avaient en partie disparu pour faire place parfois à des herbes hautes et des cultures de riz en espalier. À chaque arrêt prévu ou inopiné, mon mulet broutait tranquillement sans se soucier de sa charge.

Après avoir marché plusieurs kilomètres, alors que nous nous étions éloignés du fleuve Rouge, nous arrivons sans trop de problèmes avec des éléments du 3/6^{ème} RIC au milieu de collines dissimulant des grottes d'une superficie importante. Nous fouillons ces abris naturels et nous découvrons déjà les premiers ateliers rudimentaires de fabrication d'armement.

Une grotte abritait une fabrique de grenades. Les moules étaient primitifs et celles dont nous avons vérifié l'efficacité explosent en deux parties seulement en se séparant en deux. La technique n'était pas encore au point, mais ce ne fut qu'une question de mois. Dans d'immenses grottes, nous avons découvert des avions japonais en pièces détachées ramenés depuis les terrains de Hanoï, Haïphong et vraisemblablement d'autres bases aériennes moins importantes. Outre ces appareils, beaucoup d'armement de toutes sortes et des munitions en très grande quantité. Le tout était remarquablement rangé et nous nous sommes précipités pour récupérer un souvenir. Chacun cherchait à démonter la montre des avions, peine perdue, il fallait les remettre aux officiers ! Je ne me souviens plus du souvenir que j'ai récupéré.

Des éléments du génie se sont faits un plaisir de détruire toutes ces installations qui doivent encore contenir aujourd'hui les vestiges de l'occupation japonaise.

Les combats étaient intenses surtout près de Phu Doan où les pertes devenaient de plus en plus importantes, les Viets étant omniprésents.

Sans arrêt, je demandais l'envoi d'avions Piper ou *Storch* pour l'évacuation des blessés les plus gravement atteints, car aucune rizière avait une surface suffisante pour accueillir des C-47 ou des Ju 52, ce qui aurait permis de sauver des dizaines de blessés ou malades dont beaucoup étaient atteints de dysenterie amibienne ou de paludisme aigu.

Nous sommes arrivés en vue de Tuyen Quang vers le 15 octobre. La ville était défendue par des bataillons viets fort bien organisés qui nous attendaient de pied ferme avec une parfaite connaissance du terrain que nous n'avions pas. Les combats furent intenses et grâce à l'appui de l'aviation, les Viets se replièrent au bout de plusieurs heures. Quelques aviateurs, détachés du DLO (détachement léger d'observation) étaient présents pour guider l'appui aérien des *Spitfire* basés à Gia Lam, près d'Hanoï. Ils straffaient deux par deux, rarement plus nombreux, le plus souvent par manque de moyens, car leur escadre était sollicitée par beaucoup d'unités se battant dans la région d'Hanoï.

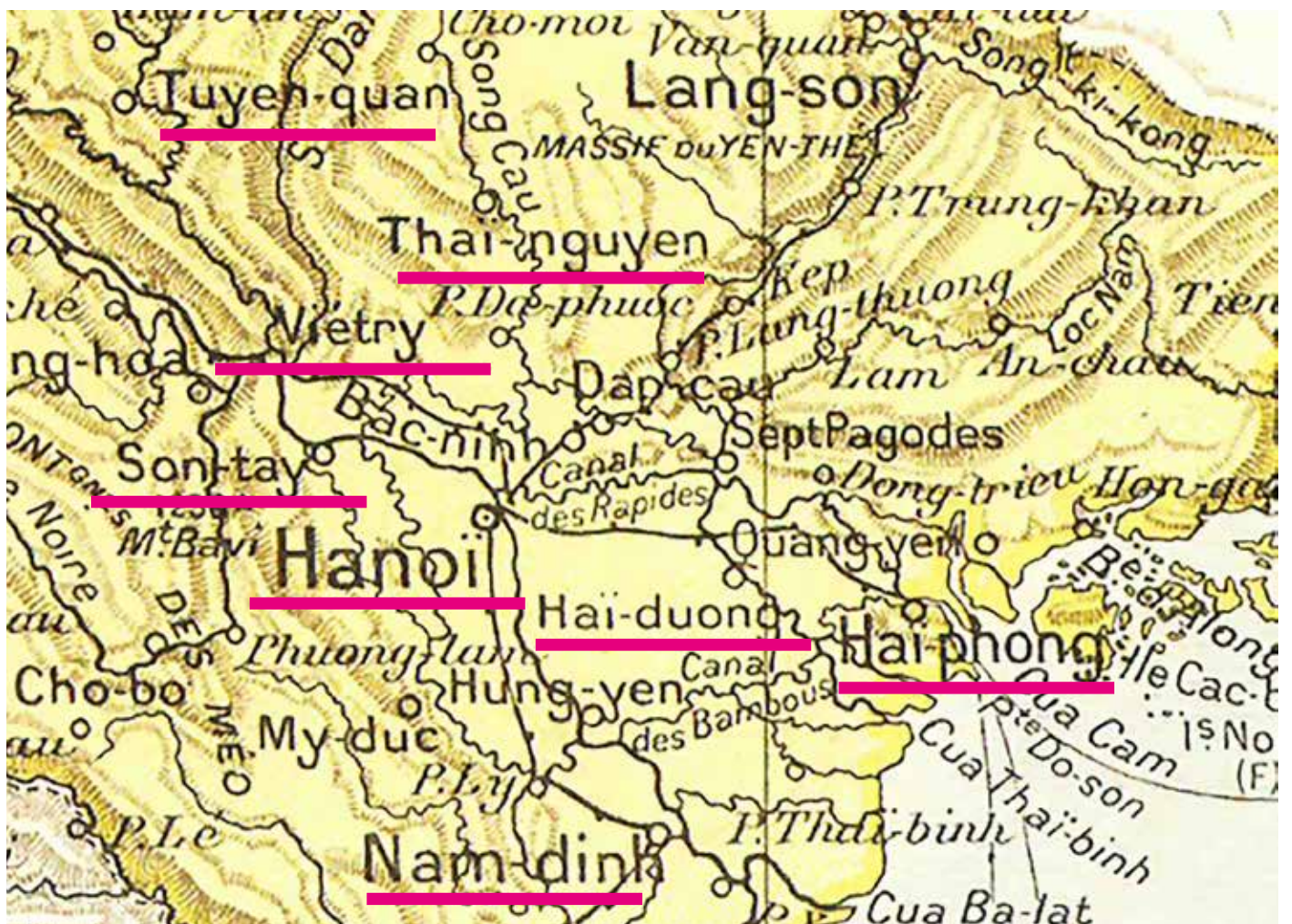
L'indicatif radio de Gia Lam fut pendant des années FDI 6 et la fréquence était voisine des 4 mhz le jour, la nuit, aucune liaison. L'écoute était assurée de manière permanente par les aviateurs qui disposaient d'une station puissante, un SCR 399, ce qui leur permettait de nous entendre grâce à leurs récepteurs BC 312/342 très sensibles pour l'époque. Toutefois, nos appels furent souvent sans réponse, car nos émetteurs n'étaient pas assez puissants, et ce jusqu'à la dotation des SCR 694 dans certaines unités, principalement les parachutistes, en 1949.

Nous entrons enfin dans Tuyen Quang à une date dont je ne me souviens plus mais bien quinze jours après notre départ de Hanoï.



▲ Le Tonkin

▼ Le Tonkin et les principaux emplacements occupés lors des deux séjours



À Tuyen Quang

C'était une importante bourgade qui avait déjà connu une bataille contre les chinois au XX^{ème} Siècle, la population avait fui dans sa grande majorité sauf les vieillards dont plusieurs nous ont demandé, en parfait français, de les ramener à Hanoï, ce qui fut fait.

Je m'installe dans la citadelle, détruite en grande partie, mais certains bâtiments d'avant 1939 étaient encore habitables où je m'installe.

J'appelle Hanoï sans résultat, mon émetteur était en panne. La colonne «C» avait un dépanneur radio, le caporal-chef ou sergent Louis Boucherie détaché d'une compagnie de Transmissions métro de Hanoï qui me dépanne rapidement. Le hasard des mutations fit que Boucherie et moi-même aurons les mêmes affectations par la suite jusqu'en 1971.

Je n'ai pas parlé de nourriture car ce fut un mot pratiquement inconnu durant le parcours, nous apaisons notre faim du mieux possible. Nous avons perçu des rations anglaises dénommées «*Pacific Compos*» contenues dans des caisses en bois. Chaque caisse était numérotée P1 pour le lundi, P2 pour le mardi et P7 pour le dimanche. Chacune contenait la nourriture quotidienne pour cinq hommes avec un menu différent chaque jour à l'exception de la boîte métallique contenant des biscuits excellents d'ailleurs, en guise de pain. Ces caisses, difficiles à porter, avaient été déposées sur tous les bateaux et chacun se servait pratiquement à sa guise. Toutes les numérotations étaient représentées sauf la P7 qui contenait les repas améliorés du dimanche et que seuls les planqués d'Hanoï ou de l'intendance gardaient précieusement pour eux-mêmes. En effet, la viande contenue dans la P7 était une boîte de poulet ou de dinde, c'était quand même meilleur que la maigre portion de viande au goût bizarre servie les autres jours de la semaine. De mémoire, le dessert de la P7 était composé d'une énorme pêche délicieuse d'origine australienne. Il y avait d'autres différences dont je ne me souviens plus sauf du flocon d'avoine, du rolled oats, beans et autres ingrédients anglais dont l'inévitable boîte de thé peu apprécié. Nous avions une boîte de 50 cigarettes Player's Navy Cut ou Craven quotidiennement dans chaque caisse avec une pochette d'allumettes souvent inutilisable à cause de l'humidité.

Un brave Vietnamien nous informa que la rivière Claire regorgeait de poissons. Aussitôt, des hommes du Génie lancèrent des explosifs dans la rivière qui nous livra des dizaines d'énormes poissons chats que nous appelons aujourd'hui des silures. Ceux-ci furent préparés par les habitants que nous devions ramener à Hanoï et nous avons apprécié tout particulièrement ce met qui nous changeait des rations «*Pacific Compos*».

La discipline reprit ses droits malgré les durs combats. Nous ne connaissions pas les intentions du commandement, toutes sortes de bruits circulaient à ce sujet dont celui d'établir une garnison permanente à Tuyen Quang ou de continuer pour certains sur Lao Kay, à 150 kilomètres environ au nord et à la frontière chinoise.

À notre arrivée à Tuyen Quang, nous avons découvert une magnifique Citroën 15/6 en panne sur le bord de la route. Cette voiture était celle de Giap ou d'Ho Chi Minh selon les rumeurs du moment et elle fut ramenée sur un bateau et certainement affectée à l'état-major des TFIN à Hanoï.

La vérité est qu'elle appartenait à bien à Giap qui était bien présent à Tuyen Quang avant notre arrivée ainsi que d'autres ministres du gouvernement Ho Chi Minh. D'autres hautes autorités se trouvaient dans les environs immédiats, à Dien Mac exactement.

Cette opération avait également pour but de s'emparer de ces membres influents du Vietminh qui étaient effectivement présents dans la région, mais ce fut un échec.

Nous étions une grande majorité à souhaiter ne pas être désignée pour demeurer à Tuyen Quang ou rejoindre Lao Kai, importante bourgade où était cantonné l'état-major du GNO regroupant toutes les troupes «*abandonnées de ce secteur*» et lorsque nous avons quitté cette ville pour rejoindre Hanoï, nous étions soulagés.

Toutefois, si ma mémoire est exacte, nous avons laissé des hommes à Phu Doan ou aux environs immédiats sur le chemin du retour pour y installer une garnison qui fut abandonnée en 1950 en même temps que les postes de la RC 4 sur la frontière de Chine après la débâcle.

Vers le 10 novembre, nous avons amorcé notre retour sur Hanoï avec nos brêles et les tirailleurs qui avaient la charge supplémentaire d'un poney de race locale récupéré après avoir été abandonné par les Viets. Ces chevaux de très petite taille étaient d'une robustesse incroyable et ont servi de moyens de transport à beaucoup d'officiers dont certains ont pris des gamelles mémorables.

Au cours de la descente vers Hanoï, nous avons vu devant nous un LCM coulé à bout portant par un obus de 75 tiré par un canon français depuis la berge qui était aux mains des Viets. Les pertes furent sanglantes : près de 40 tués sans compter les blessés. Comment les Viets ont-ils réussi à mettre en batterie un 75 au bord de la rivière alors que les troupes françaises étaient présentes ? Vraisemblablement ce canon fut sorti d'une cache puis amené par des buffles ou des poneys et abandonné après l'embuscade.

Un hôpital, ou plus exactement une infirmerie de campagne, était installée sous des toiles de tente près de Phu Doan où les blessés et les malades étaient regroupés, la plupart étant allongé sur des brancards de fortune. Épuisés, affamés, sales, la plupart d'entre nous portions des effets déchirés, aucun parachutage de vêtements n'eut lieu malgré des demandes répétées.

Notre flottille arrive au port fluvial d'Hanoï la nuit sous une pluie battante après deux ou trois haltes sur le trajet du retour. Nous étions tous, y compris les blessés les moins gravement atteints, sur le pont à recevoir ce déluge, seuls le commandant du navire, le radio et cinq ou six marins ainsi que les blessés ou malades les plus atteints étaient à l'abri dans la cale du LCT. Il fallait se tenir couchés quasi en permanence pour éviter d'être touchés par les tirs des FM ou des mitrailleuses viets que la pluie ne contrariait pas, heureusement, personne ne fut atteint.

Nous atteignons le port fluvial d'Hanoï dans la nuit d'un samedi au dimanche et les blessés sont conduits à l'hôpital Lanessan tout proche. Nous attendons le dimanche pour débarquer par un soleil éclatant. Nous recevons l'ordre de nous préparer à défiler sur la principale artère de Hanoï, la rue Paul Bert avec ses magasins, cafés, restaurants et autres boutiques. Nous n'avions qu'une hâte, rendre les matériels, faire notre toilette et dormir. Vers 15 heures, nous descendons la rue Paul Bert au pas cadencé devant des dizaines de militaires de tous grades et de toutes armes attablés aux terrasses des cafés, ceux-ci nous regardent, hébétés, voyant des hommes amaigris, les uns en shorts, les autres en pantalons de toile ou de drap avec des chemises ou chemisettes dans un état déplorable. Nous n'étions pas fiers, mais alors pas du tout, toutefois nous regardions avec un certain dédain ces heureux permissionnaires d'Hanoï qui avaient quitté leurs bureaux ou ateliers et dont la plupart n'avait jamais entendu un coup de feu. Il en fallait.

Je rends mes différents matériels, y compris les brêles, ainsi que leurs carnets individuels, car nous avions un vétérinaire avec nous qui a davantage soigné les hommes que les bêtes.

Je suis toujours affecté à la 5^{ème} compagnie du II/ 6^{ème} RIC mais en poste à Mai Linh, village situé à quelques kilomètres de Hadong sur la RC 6 au bord du Fay, soit à trente kilomètres d'Hanoï environ mais à la limite de la zone vietminh. Cette rivière est celle qui a certainement charrié le plus grand nombre de cadavres viets et malheureusement aussi ceux nos camarades.

Comme effectif dans le poste, une section de Sénégalais et de partisans commandée par un lieutenant dont j'ai oublié le nom et cinq ou six Européens. Ceux-ci étaient très étonnés que le poste ne subisse plus d'attaques depuis un certain temps déjà, si ce ne sont que quelques tirs de fusils sans grand danger.

La raison arriva une dizaine de jours plus tard. Un après midi, le «boy» vietnamien chargé de nettoyer le poste vint me trouver pour me dire que les percuteurs des fusils-mitrailleurs des deux sections rangés sur des râteliers d'armes avaient été enlevés. Je lui demande pour quelles raisons il se confie à moi alors que je suis nouveau venu ? *Parce que tu me traites comme il faut, tu ne m'insultes pas*, et, bien embarrassé, je me dirige vers les râteliers placés à l'entrée des chambrées et effectivement, les percuteurs avaient été enlevés. Je prévient le lieutenant qui ne se doutait pas du tout qu'une grande partie de ses partisans avaient l'intention de se révolter durant la nuit et nous massacrer allègrement avec les tirailleurs sénégalais et quelques partisans fidèles. Heureusement, j'ai la liaison radio avec Hadong qui envoie aussitôt deux ou trois half-tracks chargés d'hommes qui arrivent en fin d'après midi à Maï Linh. Les Vietnamiens étaient en train de dîner quand nous sommes intervenus. Interrogatoires et les meneurs furent très sévèrement sanctionnés tandis que les autres étaient dirigés sur Hadong puis Hanoï pour être jugés par le tribunal militaire.

Quelques jours après, je suis muté à la 6^{ème} compagnie dont j'avais entendu parler pour être une unité d'intervention récemment créée intervenant à la demande des TFIN à l'ouest et au sud d'Hanoï. Contrairement aux autres compagnies du régiment ou d'autres, cette unité n'avait pas de personnels en postes mais était cantonnée à proximité du séminaire Saint-Joseph qui était le PC du II/6^{ème} RIC. Aujourd'hui, c'est un hôtel quatre étoiles.

La 6^{ème} compagnie occupait une dizaine de splendides villas abandonnées par les propriétaires depuis l'invasion japonaise. Ces habitations, bien que pillées, étaient très modernes et n'avaient pas trop souffert des hostilités bien que nous n'ayons ni eau courante ni électricité. Nous étions logés par quatre dans chaque pièce principale, dormant sur des lits picot. Le rez-de-chaussée d'une villa était réservée aux différents services administratifs de la compagnie et au bureau du lieutenant Hector Petrochilo commandant cette unité.

Le premier étage était l'appartement du lieutenant Petrochilo et de son adjoint, un adjudant dont j'ai oublié son nom. Cet officier avait rejoint l'AFN par l'Espagne et se battait depuis sans interruption, adoré de ses hommes qu'il menait au combat avec le souci d'éviter toute perte inutile. Il avait l'habitude de garder en permanence le casque complet US vissé sur la tête, toujours une veste de treillis par-dessus son short. Son arme, une carabine USM 1 à l'épaule dont le canon était toujours dirigé vers le sol.

Ma vie a changé complètement, ce n'était plus la vie de poste avec deux sections encadrées par cinq ou six Européens, mais le même effectif «crapahutant» dans les rizières à la recherche des Viets.

La liaison radio était rapidement coupée par le manque de puissance de l'émetteur SCR 284, mais il n'y avait rien de plus performant à l'époque. De radio, je devins chef de groupe, tantôt de Sénégalais, tantôt de partisans qui se battent courageusement à nos côtés même si parmi eux, il y avait des traîtres de gré ou de force. En plus, ils avaient l'avantage primordial de connaître la région. Il nous arrivait de percevoir des cartes d'état-major rédigées en japonais. Nous étions livrés à nous-mêmes, faisant une confiance aveugle au lieutenant Hector Petrochilo qui avait la fibre militaire dans le sang. Il était profondément humain, partageant la nourriture avec nous, couchant à la belle étoile dans la rizière à même le sol réfléchissant en permanence à la prochaine embuscade qu'il allait tendre aux Viets.

Lors de mon arrivée à la compagnie avec quelques autres camarades affectés à la 6^{ème} compagnie, le lieutenant Petrochilo nous souhaite la bienvenue et termine son allocution par la recommandation suivante : gardez toujours une cartouche dans le cas où... Effectivement, à cette époque, les Viets ne gardaient que rarement leurs prisonniers qu'ils assassinaient avec une barbarie inouïe. Après avoir vu ce dont-ils étaient capables, j'ai compris les raisons de cette recommandation qui n'étaient pas superflue. J'ai fait connaissance avec leurs pièges constitués de harpons métalliques ou en bambous plantés verticalement sur une planche et le plus souvent enduits d'excréments de buffle afin de déclencher le tétanos chez le sujet non vacciné. Les camarades qui s'étaient empalés sur ces pièges souffraient atrocement surtout au moment où il fallait enlever le harpon du pied ou de la jambe. Notre infirmier était un sénégalais qui, comme tous ses camarades, avait effectué un stage de 15 jours à l'hôpital militaire de Fréjus avant d'embarquer. C'était à nous qu'incombait cette sinistre tâche, je m'en souviens toujours.

Notre infirmier savait faire les piqûres de morphine, d'émétine et badigeonner les plaies avec du mercurochrome, seul désinfectant disponible, ses compétences s'arrêtaient là. L'évacuation des blessés et des morts était quasi impossible, nous étions trop éloignés de toute garnison et nous vivions un véritable calvaire. Normalement, nous étions tous vaccinés mais les piqûres pour injecter certains vaccins tels que le TABDT ou le choléra étaient très douloureuses et certains s'évanouissaient. C'est pour cette raison que nous avions le droit à deux jours de repos après chaque piqûre et également après le rappel inévitable huit jours plus tard.

En mars 1947, à bord de l'*Île-de-France*, nous avons dû subir cette vaccination alors que nous naviguions en mer Rouge par une chaleur écrasante. Nous étions deux ou trois cents hommes alignés sur le pont, le torse nu, attendant le passage de l'infirmier qui désinfectait l'épaule gauche puis plantait l'aiguille. Nous attendions plus d'une heure le second «homme de sciences» qui nous injectait le produit à l'aide d'une seringue contenant une cinquantaine de doses.

Il fallait attendre la fin de l'opération pour que le ou les blessés soient acheminés vers l'hôpital Lanessan d'Hanoï pour évacuer ces pauvres gars. Des camarades reposent encore dans la terre du Tonkin et ailleurs faute d'avoir pu non seulement être secourus mais d'être conduits auprès d'un médecin. On ne compte plus les blessés par ces pièges ou par d'autres causes qui auraient pu être sauvés si nous avions eu des moyens, ne serait ce qu'un Piper.

Nous avons causé des pertes considérables aux Vietminhs et je me souviens de quelques anecdotes qui ont marqué mon passage à la 6^{ème} compagnie du II/6^{ème} RIC.

Quelques anecdotes

Nous étions quelque part au sud d'Hanoï après que les GMC se soient avancés le plus profondément possible avant de faire demi-tour devant les innombrables coupures de routes, digues ou ponts. Comme souvent, il pleuvait et nous avons trouvé abri dans un village abandonné. Le lieutenant Petrochilo me donne l'ordre de me rendre avec un ou deux groupes à un carrefour de diguettes distant de quelques kilomètres et de tendre une embuscade à d'éventuels Viets.

Depuis 1940, aucun français ne s'était aventuré dans ce secteur éloigné d'une soixantaine de kilomètres d'Hanoï. Nous voilà partis avec une vingtaine d'hommes et je m'installe au carrefour désigné, alors que la pluie redoublait de violence me demandant bien l'intérêt de cette action, persuadé que rien ne se passerait.

À l'aube, nous apercevons plusieurs Viets trotinant sur une diguette devançant un homme portant à chaque bout d'un balancier deux énormes valises en cuir. Les Viets étant armés, je donne l'ordre d'ouvrir le feu sur les Viets uniquement et d'épargner si possible le porteur de valises, désarmé à priori. Les Viets ne se doutaient de rien, pour une fois nous avons échappé à leurs guetteurs. Par SCR 300 je préviens le lieutenant Petrochilo de la situation qui me supplie de ne pas faire de... connaissant mon jeune âge et mon inexpérience. À 100 mètres environ, les deux FM et les PM ouvrent le feu sur les Viets qui s'écroulent tandis que notre porteur à balancier tente de s'enfuir à travers la rizière. Il est rapidement rattrapé et ligoté.

Le jour s'étant pratiquement levé et la pluie ayant cessé, j'ai l'honneur et l'avantage d'ouvrir ces deux valises... nous tombons par terre! des liasses de dollars, de piastres et de francs étaient entassées et protégées par du papier journal. Les partisans interrogent le porteur qui ne parlait pas leur langue, d'ailleurs, son visage était différent de celui des Vietnamiens et ressemblait davantage à celui d'un chinois. À l'époque, la Chine n'était encore pas communiste, il s'agissait donc vraisemblablement d'un trafiquant chinois qui quittait Hanoï pour rejoindre les Viets avec la dîme récoltée de gré ou de force auprès de la population locale d'Hanoï.

Lorsque je suis revenu auprès de la compagnie, le lieutenant Petrochilo n'en revenait pas ! Nous avons compté pour le plaisir d'être millionnaires d'un jour. Je ne me souviens plus de la somme mais nous l'avons portée soigneusement avec nous durant toute l'opération, soit une quinzaine de jours. À notre retour, dès que la liaison radio fut établie pour fixer le lieu de rendez vous avec les véhicules, il y avait des officiers supérieurs auxquels nous avons remis les deux valises et cette petite fortune destinée certainement à gonfler une caisse noire.

Comme de coutume, le lieutenant Petrochilo avait pris notre commission au passage. Ces prélèvements obligatoires nous permettaient de vivre normalement à Hanoï pendant trois ou quatre jours lors de notre permission et la plupart se précipitait dans un hôtel confortable que notre solde seule ne nous permettait pas de nous offrir. Coucher dans des draps, prendre des douches, manger au restaurant étaient la meilleure thérapie pour oublier ce qui nous attendait sous peu.

À notre retour à la compagnie, nous rendions ce qui nous restait. La comptabilité était tenue par le lieutenant Petrochilo et son adjoint qui, eux, ne bénéficiaient pas de cette obole. Ces gestes étaient courants y compris en postes où nous récupérions des sommes d'argent cachées ou portées par des agents vietminhs.

Les 20 et 21 avril 1948, nous opérions dans le secteur de Mien Noi, au sud-est d'Hanoï, je me souviens de la date car j'ai obtenu ma première citation ce jour là qui faillit être d'ailleurs le dernier de mon existence.

La compagnie progressait dans une immense rizière inondée où seuls les buffles étaient à l'aise tandis que nous avions de l'eau jusqu'au ventre. Des dizaines de sangsues étaient fixées sur nos corps que nos camarades enlevaient en les brûlant avec le bout incandescent d'une cigarette. Cette façon d'agir était indispensable pour éviter que la peau se colle à la sangsue si celle-ci était arrachée sans ménagement, d'où infection garantie. À gauche et à droite de cette rizière, il y avait un village traditionnel que deux groupes de combat fouillent pour s'assurer qu'aucun Viet n'était dissimulé. Les patrouilles reviennent sans avoir rien vu de suspect et nous continuons la progression pour atteindre le village situé au bout de cette rizière afin d'y passer la nuit. À 200 mètres environ des premières paillotes, les Viets ouvrent le feu depuis des trous individuels. Le résultat ne se fait pas attendre, les premiers hommes tombent, des tirailleurs sénégalais en l'occurrence que nous allons chercher et ramener vers l'arrière, hors de portée des armes composées de fusils, pistolets-mitrailleurs et d'un ou de deux fusils-mitrailleurs. Nous étions à plat ventre reculant comme nous le pouvions en tirant nos blessés car bien entendu, nous n'avions pas un seul brancard et encore moins de médecin.

Notre infirmier, un Sénégalais, n'avait aucune connaissance médicale, sa mission consistait à injecter des doses de morphine aux blessés et à distribuer des cachets de Stovarsol à ceux étant atteints de dysenterie ainsi qu'une piqûre d'émétine, sans ces deux médicaments, le malade était certain de ne jamais revoir Hanoï, ce qui se produisait lorsque ces médicaments venaient à manquer, ce qui était très fréquent.

Nous arrivons tant bien que mal entre les deux villages précédemment fouillés pensant être relativement à l'abri. Le temps de souffler et nous sommes pris sous les tirs des armes cachées dans ces deux villages que les patrouilles n'avaient pas vues tandis que les servants jouaient aux paysans. Les blessés nous empêchaient de nous enfuir par la seule issue encore disponible. Les munitions diminuaient rapidement et je tente la liaison radio avec Gia Lam pour demander un appui aérien. Comme de coutume, FDI 6 ne m'entend pas et je décide d'installer le SCR 284 sur une digue afin de gagner 2 à 3 mètres en hauteur. J'installe le poste sur ses trépieds ainsi que la GN 45, un tirailleur sénégalais actionne la génératrice et j'émet en l'air pour indiquer notre position et l'urgence de la situation. L'émission a été stoppée par une rafale de fusil mitrailleur qui a traversé le poste dans le sens de la longueur, le rendant inutilisable. Le coup passa si près...

Nous redescendons dans la rizière tout en songeant au rapport que j'aurais à rédiger pour justifier la destruction de la station radio si toutefois, nous nous sortions de ce guêpier un jour. Je vois toute la compagnie rassemblée autour du lieutenant Petrochilo qui me fait signe de la main d'accélérer la marche... Ses traits étaient tendus et nous attendions qu'il s'exprime, ce qu'il fit d'une voix grave pour nous dire :

Nous n'allons pas nous rendre, nous combattons jusqu'au dernier, aussi, ceux qui sont croyants, récitez votre acte de contrition et pour les autres, faites votre examen de conscience...

Beaucoup de Sénégalais n'avaient pas compris les termes employés qui furent traduits en bambara et en wolof par le sergent originaire de la même région.

Il y eut un flottement, les Viets nous maintenaient à distance, certains qu'ils allaient cueillir leurs proies sous peu. Je vois le lieutenant Petrochilo engager une balle dans la chambre du Colt 45 et je me demandais si j'aurais le même courage pour agir de même avec mon arme, une USM1. À 20 ans, pas sûr !

Soudain, nous entendons des bruits de moteur, deux *Spitfire* nous survolent une première fois puis au second passage, ils mitraillent les trois villages et ainsi de suite jusqu'à l'épuisement

de leurs munitions. Les pilotes balancent des ailes pour nous saluer et ils regagnent Gia Lam à 20 minutes de vol environ.

Nous récupérons nos blessés et nous nous précipitons vers la sortie de la rizière en battant tous les records de vitesse, surpris que les Viets ne nous poursuivent pas. De nouveau, les deux *Spitfire* apparaissent et straffent derrière nous en épuisant leurs munitions avant de rejoindre leur base.

Comme nous étions en opérations depuis plus longtemps que prévu au départ, nous n'avions plus de ravitaillement mais de cela, le commandement n'en avait cure ayant d'autres problèmes beaucoup plus graves à gérer et, plus grave pour beaucoup, plus de cigarettes.

Un *Spitfire* revient nous survoler et toute la compagnie fait le geste de porter sa main à la bouche à plusieurs reprises. Personnellement, j'ai pensé que le pilote comprendrait par ces gestes que nous avions faim et qu'il allait prévenir l'autorité compétente pour que nous ayons un parachutage de vivres, ce à quoi, je ne croyais pas du tout.

Quelques heures plus tard, les deux *Spitfire* reviennent nous survoler en rase-mottes à la vitesse la plus basse possible et les deux pilotes jettent par l'habitacle ouvert des cartouches de cigarettes américaines. Nous nous précipitons et nous récupérons ces colis, voilà une belle preuve de camaraderie

Nous avons marché pendant des heures avant de rejoindre un poste ami où nous nous sommes reposés. Des ambulances de l'hôpital Lanessan d'Hanoï nous attendaient avec un médecin et des infirmiers. Comme il était tard dans la soirée, la route d'Hanoï étant aux mains des Viets la nuit, il fallut attendre le lendemain matin l'ouverture de la route pour que nos camarades soient hospitalisés et reçoivent des soins appropriés.

Quant à nous, des GMC arrivèrent dans la journée et nous avons regagné notre quartier en fin de journée. Le lieutenant Petrochilo me demande de réserver une salle dans un restaurant pour un dîner de plusieurs personnes.

Après avoir déposé mon SCR 284 à la CHR du 6^{ème} RIC pour une révision, je trouve un restaurant près du Petit Lac, quartier huppé de Hanoï. Je retiens la salle après avoir versé un acompte. Le soir même, des GMC arrivent devant les villas de la compagnie et nous embarquons pour rejoindre le restaurant assez éloigné. Nous débarquons, nous voyons la jeep du lieutenant garée devant le restaurant. Nous entrons et nous apercevons deux pilotes de l'armée de l'Air, invités par le lieutenant Petrochilo, qui étaient ceux qui nous avaient sauvé la vie à Lien Noï.

Le repas fut délicieux et les boissons également mais comme commander c'est prévoir, vers deux heures du matin, les GMC firent leurs apparitions et tout le monde se retrouva au quartier de la 6^{ème} compagnie. Un grand merci aux Viets qui ont réglé l'addition en espèces.

J'avais bien raison de m'inquiéter sur ma responsabilité de la destruction du SCR 284. Malgré un rapport circonstancié élogieux du lieutenant Petrochilo précisant que, sans mon initiative, la 6^{ème} compagnie aurait été rayée des effectifs, une sanction disciplinaire fut demandée à mon égard avec une participation financière pour dédommager l'Armée de ce préjudice. Le capitaine Tribout, officier transmissions du 6^{ème} RIC, dut utiliser toute son influence pour que je sois blanchi de ces accusations.

Les opérations continuèrent au même rythme et nous étions tous exténués malgré les journées de repos prises.

Un matin, les GMC nous conduisent près du pont Doumer à Hanoï où divers bateaux à fonds plats de la Dinassaut étaient amarrés. Des légionnaires, des paras et des militaires d'autres armes avaient déjà embarqué ainsi que quelques half-tracks et trois ou quatre chars *Chaffee* du

1^{er} Chasseurs, nous pensions remonter le fleuve Rouge en direction de Vietri dans un premier temps, mais pas du tout, nous descendons le fleuve en direction de son embouchure située à une centaine de kilomètres.

Beaucoup pensaient que nous allions rejoindre alors le I/6^{ème} RIC à Nam Dinh commandé par le chef de bataillon Daboval et effectuer une opération dans ce secteur entièrement aux mains des Viets appartenant aux régiments TD 42 et TD 80.

Nous passons devant le «port» de Nam Dinh sans nous arrêter, tandis que quelques bateaux quittent la rive aménagée pour nous rejoindre et nous voilà à naviguer dans le golfe du Tonkin sur la mer de Chine.

Heureusement, la cuisine était excellente comme toujours dans la Royale, à croire que nous n'étions pas dans la même armée ! rien ne leur manquait et ils avaient déjà des cuisiniers de métier. Les discussions allaient bon train, chacun y allant de son idée sur notre destination qui ne pouvait pas être très éloignée compte tenu du tonnage et de l'autonomie des bateaux du type LCM et LCT. Nous sommes rejoints par une autre flottille composée de bateaux à fonds plats et d'avisos en provenance de Haïphong. Une quarantaine de bateaux environ longent la côte du Thanh Hoa pour finalement s'immobiliser face à Vinh, une importante ville située à 180 km environ de Haïphong aux mains des troupes vietminh.

Le but était de prendre Vinh occupée par les Viets depuis le départ des Japonais et de libérer des dizaines de prisonniers militaires et civils enfermés depuis 1940 par les Japonais dans des conditions épouvantables. Nous nous apprêtons à débarquer quand le contre-ordre nous fut donné par les hauts-parleurs, toujours attendre le contre-ordre.

L'opération était annulée car les Viets avaient fait savoir que si un soldat français posait un pied sur le sol, tous les prisonniers seraient exécutés.

Nous avons donc rejoint notre base de départ aussitôt.

En 1990 environ, en retraite, je déjeunais au mess de garnison de Dijon à la même table qu'un capitaine des Transmissions qui, enfant, était prisonnier à Vinh en 1948 avec ses parents, fonctionnaires, capturés par les Japonais en 1940 puis par les Viets à la capitulation du Japon en 1945. Il se souvenait parfaitement de cet événement où il avait espéré avec les autres captifs d'être libérés du joug vietminh, ce qui ne se réalisa qu'en 1954, soit neuf années plus tard.

Les opérations se succèdent au même rythme jusqu'au départ du lieutenant Petrochilo, rapatriable. Il sera nommé capitaine puis sera tué près de Hung Yen en 1954 au cours de son second séjour. Alors que j'étais en gonio mobile dans ce secteur, je suis passé plusieurs fois devant le poste qu'il commandait sans le savoir, je le regrette vivement encore aujourd'hui.

Il fut remplacé par le lieutenant Moulin Krup, un ancien *malgré nous*, qui avait toute notre antipathie et il nous la rendait bien.

Thuong Dinh

Fin 1948, je découvre les joies d'une dysenterie amibienne en opérations. Complètement vidé au propre et au figuré, je dois être resté en vie à la dernière ampoule d'Éméthyne disponible et aux cachets de Stovarsol. Complètement anéanti, je dois continuer à suivre mes camarades qui m'aidaient comme ils le pouvaient, me faisant boire de l'eau de riz le plus souvent possible, sans grand effet d'ailleurs.

Arrivé à Bach Maï, je suis hospitalisé à l'infirmerie du Quartier Sud dirigée par la capitaine médecin Marie Guérin. Ce médecin s'était engagé pour la durée de la guerre d'Indochine moyennant une prime substantielle, comme beaucoup d'autres qui ont pallié de leur mieux au manque de personnels soignants militaires.

J'ai mis une quinzaine de jours à me remettre et je suis muté à la 8^{ème} compagnie, au poste de Thuong Dinh (Thuong Tin aujourd'hui) situé sur la RC 1 en direction de Phu Ly, puis Nam Dinh. C'était le poste le plus avancé sur cette route, construit à quatre cents mètres de cette dernière qui longeait la voie ferrée détruite reliant la Chine à Saïgon. Cette voie existe toujours et est en service. Le poste était commandé par le lieutenant Alain Riffet, Pied-Noir, fils du maire de Bordj-Bou-Arreridj, en Kabylie. C'était un homme ressemblant à Tarass Boulba, il s'était engagé en Algérie puis avait combattu depuis le premier jour avec la 9^{ème} DIC. Il était bien sûr titulaire de la Légion d'Honneur, de plusieurs citations et de plusieurs blessures.

L'effectif se composait de cinq Européens, l'adjudant Lambert ou Lebert, son adjoint, amoureux fou de sa 12,7 mm, du caporal Simonetti, des 1^{ère} classes Gouriou et Cadoret respectivement infirmier et démineur dont l'efficacité dépendait de la quantité d'alcool ingurgitée dès le réveil et de moi-même, caporal radio. En plus de cette fonction, j'étais l'adjoint du sergent sénégalais pratiquement illettré, chef de section d'une trentaine de Bambaras et de Wolofs.

Notre sergent était marabout et ce titre lui donnait des droits sur ses hommes qui le considéraient comme un dieu. Avant de partir en patrouille ou en embuscade, ce marabout consultait par la pensée son ou ses supérieurs spirituels pour leur demander si notre mission serait une réussite ou pas. Ceci est authentique et se déroulait en 1948 et il ne fallait pas être devin pour comprendre que ces troupes africaines se demandaient pour quelles raisons elles combattaient le Vietminh qui ne fut jamais leur ennemi. En fonction de la réponse, leur comportement au feu n'était pas du tout identique et il arrivait même que le lieutenant Riffet annule l'opération.

Ces troupes des ex AOF et AEF percevaient quotidiennement une noix de cola qu'ils mâchaient continuellement. Ces noix étaient fournies par l'intendance et étaient indispensables à la vie quotidienne de ses utilisateurs, en cas de manque, il ne fallait pas compter sur les tirailleurs. Ces noix ne ressemblent absolument pas à la cola mâché par les sud-américains.

Une autre section de partisans d'une trentaine d'hommes complétait l'effectif et était commandée par un sergent vietnamien qui n'aimait pas, mais alors pas du tout, les Viets.

Le poste de Thuong Dinh ressemblait aux forts de l'armée américaine du XIX^{ème} Siècle en plus moderne. À chaque angle, il y avait trois meurtrières pour permettre les tirs d'une mitrailleuse de 50, une autre de 30 et de deux fusils-mitrailleurs. Au centre du poste, un mortier de 81 dont il fallait ménager la cadence des tirs par manque de munitions.

Au début, le poste radio, un SCR 284, était à côté de mon lit picot, placé sur une caisse avec la GN 45 pour l'alimentation. Nous avons perçu un groupe électrogène d'origine canadienne de marque Tiny Tinn pour charger la batterie de 12 volts. Ces groupes électrogènes distribués avec

parcimonie étaient usés et fonctionnaient rarement plus de deux semaines. Il fallait revenir à la GN 45 en attendant que le convoi de ravitaillement nous livre un nouveau chargeur dépanné à l'atelier du 6^{ème} RIC par le sergent René Millet qui n'avait aucune connaissance spécifique. Il se contentait de changer la bougie, de nettoyer le carburateur et c'est à peu près tout. Il n'avait effectué aucun stage approprié. J'ai revu Millet à Roanne en 1982 ou 1983, alors qu'il était dépanneur de machines à écrire.

L'armement était classique pour l'époque à savoir fusils mitrailleurs BAR, BREN ou 24/29 en fonction des disponibilités de l'armurerie de la 8^{ème} compagnie à Bach Maï. Par exemple, un FM BREN hors d'usage était remplacé par un BAR ou un 24/29, la mitrailleuse de 30 par une Vickers d'origine britannique ou une Reibel française que personne ne voulait et ainsi de suite. Les fusils, surtout des US 17 dont les fûts étaient bariolés à la peinture de deux barres rouges signifiant qu'ils avaient été réformés par l'armée américaine mais qu'ils étaient «bons pour le service» pour nous. Les PM étaient aussi nombreux, Thomson classique, Thomson «pompe à graisse», Sten et MAT 38 dont les cartouches de 7,5mm en laiton explosaient très souvent dans la chambre, sabotage ? La portée utile était au très grand maximum de 100 mètres, on comprend qu'en 39/40 leurs utilisateurs n'avaient aucune chance. Le lieutenant, son adjoint et moi-même possédions une carabine USM 1 tandis que chaque section était dotée d'un fusil US Garant pour les tirs de précision. Les US 17 furent remplacés progressivement en 1949 par des MAS 36. Les grenades étaient d'origine US, seules les défensives étaient utilisées, les offensives servant à pêcher. Nous disposions également de deux revolvers à fusée éclairante, l'un d'origine US et le second britannique. Ces fusées illuminaient le ciel depuis une hauteur de 200 mètres environ et permettait de très bien localiser les Viets autour du poste. Le parachute était un peu plus grand qu'un mouchoir et restait dans l'air 2 à 3 minutes. L'ennui est que l'utilisation de ces fusées éclairantes n'était autorisées qu'au dernier moment, lorsque la situation était désespérée, cela était uniquement dû au manque d'approvisionnement. Tous ces matériels étaient vus par les habitants du voisinage qui participaient à la construction du poste.

Le plan avait été conçu par le lieutenant Riffet qui surveillait les travaux de la construction du poste effectuée sans ciment ni matériaux spécifiques. Il fallait se débrouiller avec la terre des rizières, les planches récupérées un peu partout et les rails de chemin de fer de la ligne de chemin de fer reliant Langson à Saïgon qui passait près du poste. C'est pour cette raison qu'aucun poste ne se ressemblait en Indochine, chaque responsable avait son idée. Des poteaux téléphoniques inutilisés d'avant guerre furent déterrés toujours pour renforcer la protection du poste. Les habitants étaient rémunérés quotidiennement par le lieutenant Riffet qui recevait leurs salaires depuis Bach Maï. À trois cents mètres environ, une compagnie de la Légion Étrangère était en position pour assurer la protection du poste pendant les travaux.

Alors que nous rentrions de patrouille sous une pluie battante et que nous allions entrer dans le poste, je vois une Vietnamiennne assise près d'une ancienne guérite viet confectionnée en bambous que nous avions récupérée dans un village situé en zone vietminh. Pour une raison que j'ignore, en passant à ses côtés, je donne un coup de pied dans son chapeau en paille de riz. Quelle ne fut pas ma surprise de voir des bouts de papier tomber du chapeau. La propriétaire du couvre-chef s'enfuit mais elle est rapidement rattrapée. Je regarde le contenu de ces morceaux de papier et je vois l'emplacement des armes automatiques, de la station radio et des baraques grossièrement dessinés. Notre agent du Vietminh fut remis à la Légion qui avait une liaison quotidienne avec Hanoï. Il était impossible de fouiller la centaine de manutentionnaires qui entraient et sortaient quotidiennement du poste.

La construction du nouveau poste se termina après la pose de mines et des barbelés auxquels nous avions accroché des boîtes de conserve vides en guise d'alarme, car au passage d'un Viet (ou du vent), la boîte émettait un bruit métallique qui alertait les sentinelles au nombre quatre, deux Vietnamiens et deux Sénégalais.

La vie monotone du poste reprenait ses droits, la journée nous étions en patrouille, occupés à fouiller les villages à la recherche d'armes sans l'aide des villageois apeurés qui avaient bien trop peur des représailles des Viets en cas de dénonciation. Il arrivait que des habitants nous indiquent des caches d'armes, mais ils voulaient avoir la certitude que nous ramènerions toute la famille ainsi que le bétail et la volaille avec nous. Nous le faisons volontiers, puis ils étaient dirigés sur Hanoï par le premier convoi.

Quant aux buffles saisis, ils étaient vendus à des villageois de Thuong Dinh qui versaient une dîme aux Viets, tout ce petit monde s'arrangeait pour le mieux sous l'œil et la férocité du commissaire politique local.

Nous partions parfois plusieurs jours en opérations avec des unités en provenance d'Hanoï, afin de les guider car nous connaissions la région par cœur. Tous les soirs ou presque, vers minuit, nous avions droit à une attaque viet, soit pour nous harceler, soit pour prendre le poste, ce qui donnait lieu à des combats sanglants au pied même des fortifications.

Heureusement, à l'époque, les Viets ne possédaient encore pas de bazookas en quantité suffisante pour fournir toutes leurs unités sinon nous n'aurions pas résisté longtemps.

Lors de l'attaque d'un poste, si un Viet reculait, les commissaires politiques l'exécutait sur le champ. Les Viets n'avaient donc pas le choix car au début de la guerre, beaucoup d'habitants étaient contraints et forcés de prendre les armes contre nous. Des Viets, volontaires ou désignés d'office, étaient munis d'une ceinture d'explosif attachée autour de la taille et ils se précipitaient contre les murs de l'enceinte du poste pour faire percuter le détonateur placé sur l'explosif. Les kamikazes actuels n'ont rien inventé, à la seule différence que les Viets n'agissaient jamais de la sorte dans les villes. Certains profitaient de la première occasion pour désertir et je n'ose penser de ce qu'il advenait de leurs familles.

Au cours d'une opération qui nous avait conduit loin du poste, nous découvrons un groupe électrogène japonais dans une pagode, en parfait état.

Personne n'a su ou voulu nous dire comment ce générateur était arrivé là. Je pense qu'il fut abandonné par les Japonais au cours de leur retraite en 1945 et caché par les Viets qui avaient l'intention de le transporter en moyenne région où se trouvait l'état-major vietminh.

Il n'était pas question d'abandonner ce groupe, mais le ramener au poste posait un vrai problème car nous n'avions pas de véhicules qui n'auraient été d'aucune utilité sur les digues. Nous nous sommes procurés un tombereau local tiré par deux buffles menés par des coolies pour intervenir lorsque ce dernier s'enlisait, ce qui arrivait fréquemment. Une fois arrivés au poste, le groupe fut installé tant bien que mal sous un abri en tôle. Personne n'avait la moindre connaissance sur le fonctionnement de cet engin dont les inscriptions étaient en japonais. Par radio, nous avons demandé que le dépanneur des groupes électrogènes du 6^{ème} RIC se rende à Thuong Dinh par le prochain convoi pour m'expliquer les principes de base car, bien entendu, je fus chargé d'exploiter ce générateur alors qu'à l'époque, je ne n'avais aucune notion de mécanique ou d'électricité. La remise en état fut effectuée et posa un problème de bougie qui n'était pas du même diamètre que celui utilisé par l'armée US. Un commerçant indien ou chinois s'est chargé de nous en trouver une «*made in Japan*» au prix fort. Comme aujourd'hui, les commerçants chinois et hindous

trouvaient ce que vous désiriez à condition d'accepter leurs prix. C'était un groupe fournissant une tension de 110 volts dont je ne me souviens plus de la puissance, environ 5 kva et dont le démarrage s'effectuait à l'aide d'une manivelle.

Il restait le problème de l'essence à régler car notre attribution était destinée au groupe chargeant la batterie du SCR 284 soit quelques litres par mois. Comme ce dernier était très souvent en panne, j'avais stocké une certaine quantité d'essence mais insuffisamment pour permettre un usage quotidien à moyen terme. Aussi, le convoi de ravitaillement nous apportait du carburant et de l'huile achetés dans le secteur privé à Hanoï. J'installais donc la lumière à l'aide de conducteurs W 110 d'origine US. Une ampoule chez le lieutenant, une dans la chambrée des Européens, une dans la salle radio et deux dans les chambrées des tirailleurs sénégalais et des partisans. Tout fier de moi, devant l'ensemble des personnels du poste, j'actionne la manivelle du groupe électrogène et la lumière vint. Les deux ou trois premières ampoules situées les plus proches du groupe fournissaient une lumière sensiblement normale, quant aux autres, plus on s'éloignait moins l'intensité était élevée pour ne plus du tout s'éclairer. Il y avait un problème qu'aucun d'entre nous était capable de résoudre et très déçu, j'arrêtais le groupe.

Au cours de la vacation effectuée la nuit suivante, j'explique mon cas à mon correspondant par radio qui me répond que le W110 était composé uniquement de fils d'aluminium ou autres matières très peu conductrices d'où l'application de la loi d'Ohm. Par contre, il me recommande d'utiliser du W 143 d'origine US également mais dont les fils qui composent chaque conducteur était en cuivre. Le problème était que ce câble était très rare et impossible de s'en procurer. Avec la caisse noire, nous achetons donc du câble électrique et tout ce qu'il faut pour que la lumière soit. Et la lumière fut à nouveau.

L'ennui était que la nuit, les Viets avaient un point de repère supplémentaire mais comme ils connaissaient notre position par cœur, ce n'était pas un problème. Le seul obstacle rencontré était d'éviter que la pluie détériore les fils que nous avons placés à l'intérieur de bambous pour les protéger.

Un soir, le groupe se met à «tousser» et la lumière s'éteignit progressivement. Je cherche partout la cause de cette panne et en arrivant dans la chambrée occupée par la section des Sénégalais, je vois des effets dégoulinant d'eau posés sur les deux conducteurs pour les faire sécher, d'où l'inévitable court-circuit, ils s'en servaient comme fil pour sécher leurs linges. J'ai tenté de leur expliquer que cela provoquait un court-circuit mais ils ne comprenaient rien à rien et il fallut l'intervention du lieutenant Riffet pour que le linge soit enlevé.

J'eus une brillante idée ! pourquoi ne pas éclairer la nuit les barbelés et autres systèmes de défense du poste en installant des ampoules de forte puissance. Je soumetts le projet au lieutenant Riffet qui se procure à Hanoï des ampoules, des interrupteurs, des douilles, etc. Avec l'aide de camarades pas plus qualifiés que moi-même, j'installe une seconde ligne électrique autour des barbelés tout en sachant que nous étions observés en permanence par les "braves" paysans qui travaillaient leurs rizières autour du poste. Comme parabole, j'eus l'idée de découper des boîtes de conserve vides de 5 kilos en forme de réflecteurs que j'ai placés derrière les ampoules.

L'installation terminée, nous étions impatients de connaître les résultats bien que je sois le seul à y croire. Le lendemain ou surlendemain, les Viets donnèrent l'assaut au poste une fois encore et lorsqu'ils furent empêtrés dans les barbelés, je me suis précipité vers le groupe électrogène. Dès qu'il tourne à plein régime, j'alimente le réseau extérieur dont les ampoules projetaient leurs lumières sur les Viets totalement surpris et tétanisés. Toutes les armes automatiques ouvrirent le feu en même temps, un carnage, on se serait cru au champ de tir. C'était la première et dernière

fois que je voyais des Viets tenter de s'enfuir. Je me trouvais dans le blockhaus où était installé le mitrailleur de 50 servi par l'adjudant Lambert. Au bout de quelques minutes, l'air était devenu irrespirable suite aux émanations toxiques provoquées par la poudre des centaines de cartouches tirées dans un espace confiné et sans aération. Vers deux ou trois heures du matin, tout était redevenu silencieux à part les croassements des crapauds buffles et le gémissement de blessés viets agonisants et que leurs camarades n'avaient pas pu récupérer, contrairement à leur tradition.

Tout le monde alla se coucher sauf les quatre hommes de garde et moi-même qui avais une vacation radio à 4 heures avec Hanoï. Je retourne dans le blockhaus fumer une cigarette, l'air étant redevenu respirable et je regardais par un créneau les barbelés et les cadavres abandonnés. Il y avait un clair de lune splendide, je pouvais voir à cent ou deux cents mètres environ la zone située devant moi. Soudain, j'entends un bruit métallique, je pense qu'il s'agit de boîtes de conserve vides accolées les unes à côté des autres sur les barbelés afin qu'elles fassent un bruit métallique si un Viet venait à ramper à proximité, le vent faisait le même effet, mais ce n'était pas le cas. Machinalement, je regarde et je vois un Viet qui rampait centimètre par centimètre sous les barbelés en se dirigeant vers le poste. Je suis persuadé qu'il a l'intention de poser un explosif sur le mur extérieur. J'arme la mitrailleur de 50 dont le claquement de la culasse provoque un bruit qui résonne et surprend «*mon Viet*» rampant toujours et qui arrive à la hauteur de la meurtrière où je me trouvais. Il s'arrête et me regarde... je le fixe et j'aperçois à ses côtés, un Viet blessé qui bougeait. Ce soldat Viet allait tout simplement tenter de récupérer son copain. Je n'avais qu'à appuyer sur la détente et à cette distance, je le découpais en tranches. Instinctivement, j'ai pensé que je ne serai peut être pas capable d'agir de la sorte et de montrer un tel courage. Nos regards se sont fixés pendant quelques secondes et j'ai tourné le canon de la mitrailleur à l'opposé de leur emplacement. Il s'est mis à ramper de nouveau et il a récupéré son copain en le ramenant sans que les sentinelles se soient aperçues de l'événement.

Début 1949, je reçois un message informant le lieutenant Riffet qu'un Piper se poserait le lendemain avec un colonel de l'état-major des TFIN que nous devons héberger un certain temps. Effectivement, le lendemain matin, un Piper se pose à proximité du poste, la rizière étant sèche. En descend, un colonel revêtu d'un treillis et de rangers US neufs. Le lieutenant Riffet va à sa rencontre et ils discutent devant l'entrée du poste sur un ton assez élevé, puis le colonel entre dans la pièce réservée au lieutenant qui avait ajouté un lit picot pour son hôte.

Ce colonel était venu à Thuong Vinh pour obtenir une citation avant d'être rapatrié en France, il suffisait de monter une opération fantôme où le colonel en question se serait distingué. Le poste de Thuong Dinh avait été choisi parce qu'il était connu pour être celui qui subissait le plus d'attaques. Dire que cet ordre ne plut pas, mais alors pas du tout, au chef de poste qui manifestait son désaccord de façon bruyante.

Finalement, il fut décidé que le soir même, à la tombée de la nuit, le colonel accompagné d'une dizaine d'hommes, sortiraient du poste et se rendraient au bord de la voie ferrée, tireraient en l'air, puis reviendraient. En effet, les Viets attaquaient toujours à partir de minuit, il n'y avait donc aucun risque. Je mets un SCR 536 au groupe qui se dirige vers la voie ferrée distante de 500 mètres environ. Effectivement, au bout de quelques minutes, nous entendons des tirs et même beaucoup plus que prévus. Le lieutenant Riffet était furieux d'un tel gaspillage de munitions jusqu'à l'instant où l'on distingue nettement le tir d'un revolver dont ils n'étaient pas dotés : seul, le lieutenant Riffet en possédait un. Je saisis un SCR 536 et j'appelle la patrouille qui était tombée sur les Viets embusqués derrière le talus de la voie ferrée. Instant de panique, impossible d'ouvrir le feu sans toucher nos camarades qui arrivaient en courant et en aidant un tirailleur blessé par une balle

dans la cuisse. Contrairement à la coutume, les Viets avaient décidé, ce jour-là, d'attaquer bien avant minuit. Le lieutenant Riffet était incontrôlable, il avait de quoi être en colère ! Il y eut une sévère explication entre les deux officiers tandis que les premiers soins étaient donnés au blessé. À la première vacation, je demande le Piper pour ramener le colonel et le blessé à Hanoï, ce qui fut fait. Je n'ai pas connu la suite de cet incident qui ne me regardait aucunement. Le convoi de ravitaillement suivant comportait un carton de vin avec un mot du colonel des TFIN... sans rancune.

Les attaques des Viets étant de plus en plus violentes, il est décidé de renforcer les fortifications du poste. Un sous-officier du Génie est détaché et nous retournons chercher des coolies pour effectuer les travaux. Un convoi amène des sacs de ciment, des briques pleines et tout ce qui était nécessaire. Il est décidé de construire un cheval de Troie inversé, c'est à dire bâtir une tour de sept à huit mètres de haut avec une seule ouverture à cinq mètres du sol dont l'accès s'effectuait uniquement par une échelle en bambous. À l'intérieur, les munitions, les vivres et de l'eau étaient entreposées de telle sorte qu'en cas d'invasion du poste, les survivants puissent se réfugier dans la tour et être en sécurité, l'échelle enlevée. Le haut de cette tour qui avait la forme d'un minaret me servait de local pour dormir près du SCR 284. Pendant mon séjour à Thuong Dinh, je n'ai jamais eu l'occasion de tester l'efficacité de ce système et c'est tant mieux.

Phu Ly

Au printemps 1949, je suis désigné pour être détaché comme radio durant la durée d'une opération ayant pour but d'installer une garnison à Phu Ly, bourgade importante située au pied des «*Calcaires*» à 40 kilomètres environ de notre poste. L'intention du commandement était de rendre praticable la route de Hanoï à Nam Dinh, soit 100 kilomètres.

Le jour dit, des dizaines de GMC chargés de légionnaires, paras, marsouins et bien d'autres stationnent dans la rizière tandis que des blindés et des canons 105 HM2 stationnent sur la route impraticable quelques dizaines de mètres plus loin par suite des sabotages. Le Génie est déjà à l'ouvrage et je prends possession du Dodge command car équipé d'un SCR 506 pour les liaisons en modulation d'amplitude et d'un SCR 538 pour la modulation de fréquence. Je n'ai jamais su pour quelles raisons je fus désigné comme radio et remplacé à Thuong Dinh pendant mon absence. L'opération démarre aussitôt et je remarque l'absence de gradés. J'en demande la raison au chauffeur qui me répond :

– *Les Viets ont donné l'ordre à leurs troupes d'éliminer en priorité les hommes porteurs de galons dorés ou argentés, soit les gradés et ce, afin de briser la chaîne de commandement.*

Nous n'étions pas au courant et je cherche des yeux un officier sans succès et pas davantage de sous-officiers.

L'opération se déroule lentement, les véhicules étant freinés par l'état de la chaussée. Nous arrivons le lendemain à Phu Ly et nous nous installons dans les bâtiments de la rue principale qui étaient en parfait état. J'installe le Dodge dans la cour d'une pagode abandonnée et je pose mon havre-sac à l'intérieur. Je demande à la garde de me réveiller pour les vacances avec Hanoï et Nam Dinh.

Le lendemain ou le surlendemain, je prends une boîte de rations pour mon déjeuner et je m'installe sous un arbre. Je suis rejoint par un grand gaillard, vêtu d'un treillis neuf, ce qui se remarquait immédiatement. J'ai pensé qu'il était soit de la Légion Étrangère, de la Gendarmerie Mobile, les deux seules Armes qui avaient une tenue «uniforme» à l'époque et dans un degré moindre, les paras. Nous entamons la discussion en nous tutoyant, en parlant de tout et de rien et nous terminons notre repas en fumant une cigarette qu'il m'avait offerte. Arrive un camarade qui se dirige vers mon interlocuteur et lui dit :

– *C'est quand vous voulez, Mon Général.*

Étant caporal-chef, je n'avais donc pas mis de galon sur ma chemisette exactement comme le général et son interlocuteur. Le général se lève, me serre la main, m'adresse une phrase amicale et il disparaît. J'ai demandé son nom, mais je ne m'en souviens plus du tout. Je ne me rappelle pas non plus si cela se déroule au cours de cette opération ou d'une autre.

Alors que nous étions regroupés avec d'autres unités à la fin d'une opération sur une digue, un petit groupe s'était formé. J'aperçois un homme allongé par terre avec un toubib à ses côtés. Ce dernier demande à un opérateur radio de lui donner le combiné du SCR 300 et transmet à une autorité son constat à savoir, que sans un transfert immédiat vers l'hôpital Lanessan, le blessé avait aucune chance de survie. Nous étions très loin d'Hanoï et aucun moyen routier pour accélérer notre retour ou simplement celui du blessé.

Au-dessus de nous, un *Storch* tournait depuis un moment et le pilote était branché sur la fréquence du SCR 300. Il avait donc entendu la conversation entre le médecin et l'autorité. Il appelle l'opérateur pour lui dire d'évacuer la digue car il allait se poser pour récupérer le blessé. Moments

de panique, l'opérateur tendait le combiné à celui qui voulait bien s'en saisir ! Finalement, un officier donne l'ordre au pilote de regagner Bach Maï immédiatement. Nous devinons que le pilote n'est pas de cet avis et il aborde un premier passage en rase-mottes puis annonce au radio qu'il se pose. La digue détrempée n'était pas large et la longueur disponible entre deux les deux coupures nous semblait beaucoup trop courte malgré les performances de cet appareil allemand. Quand nous avons vu que le pilote amorçait son deuxième passage, nous avons tous compris qu'il allait atterrir, ce qu'il réalisa parfaitement. Le pilote, un sergent, ne coupe pas le moteur et, malgré son vacarme, il a dû entendre les remontrances (pour être poli !) des officiers présents qui le menaçaient de tous les maux de la création. Le blessé fut tant bien que mal installé, le pilote demanda que son appareil soit poussé le plus loin possible pour disposer d'une distance maximale pour le décollage. Le décollage s'effectua sans problème si ce n'est un dérapage au moment de l'accélération brutale du départ. Je n'ai jamais plus entendu parler de cette affaire, sans doute le pilote a été sanctionné sévèrement et a obtenu une citation.

Nous sommes rentrés sur Hanoï une semaine plus tard environ sans avoir eu beaucoup de résultats, les Viets s'étant réfugiés dans les Calcaires où nous n'étions pas équipés pour les poursuivre. J'ai retrouvé Thuong Dinh avec plaisir.

Fin de séjour

Deux ou trois mois avant mon départ pour être rapatrié sur la France, après les 30 mois réglementaires de séjour, le lieutenant Riffet est remplacé par un sous-lieutenant arrivé tout droit de l'école d'application. Il sortait de l'école d'officiers de Rouffach créée par le Maréchal de Lattre de Tassigny en 1945. Il prit les consignes durant une semaine environ jusqu'au départ du lieutenant Riffet que j'ai revu à Grenoble alors qu'il était en retraite en 1978 ou 1979.

Nous avons eu du changement ! On allait voir ce qu'on allait voir ! Les ordres furent précis : Les repas seront pris comme le règlement l'exige, une table pour moi-même, une table pour l'adjudant Lambert, une table pour le restant. Les Sénégalais et les Partisans qui prenaient du riz à chaque repas préparaient leurs tambouilles eux-mêmes. La caisse noire, non réglementaire, remise par le lieutenant Riffet sera reversée au PC de la 8^{ème} Cie à Bach Maï au capitaine Serpaggi. Lorsque j'ai revu en 1950 le capitaine Serpaggi à Constantine, nous avons parlé de ce «*transfert unitaire*» dont il fut particulièrement satisfait.

Comme nous n'avions aucune information, ni par les journaux, ni par radio car le récepteur du SCR 284 couvrait une bande de 3,8 à 5,8 mhz, soit un créneau de fréquences jamais utilisé par un émetteur de radiodiffusion. Toutefois, il y avait un moyen formellement interdit pour écouter des stations de radiodiffusion avec le SCR 284. Il suffisait de sortir l'ensemble de son boîtier, de débrancher l'arrivée de la HF sur la grille du tube changeur de fréquence et de brancher directement l'antenne sur celle-ci. Le bloc HF était complètement désaccordé et nous captions parfaitement, en fonction du décalage horaire, Radio Brazzaville en français, Radio Jakarta en néerlandais et Radio Colombo en anglais. Quand les Viets nous laissaient tranquilles, ou en les attendant, nous étions deux ou trois autour du poste à nous détendre, le haut-parleur LS 7 branché. Seule, la station Radio Brazzaville diffusait des informations en français, quant aux deux autres, nous écoutions la musique du moment. Cette façon de procéder était utilisée par tous pour rompre l'ennui. Le sous-lieutenant dont le nom m'échappe, me rappelle sévèrement à l'ordre en insistant sur le fait que j'utilisais du matériel de l'État à des fins personnelles, etc.

De même, pour le groupe électrogène qui ne figurait pas sur la liste des matériels détenus par le poste selon le PV de la passation de consignes. Je reçus l'ordre d'arrêter le groupe. Je me suis permis de lui faire remarquer que les abords ne seraient plus éclairés et que cela faciliterait les assauts viets, à quoi il me répondit que nous avions commis un pillage en nous emparant de ce groupe. De même, les piastres utilisées pour acheter l'essence avaient une provenance douteuse. La partie était donc mal engagée, nous ne nous adressions pratiquement pas la parole, sauf pour les nécessités du service car il tint parole.

En opérations ou en patrouilles, avec des cartes d'état-major établies dans les années 1920/1930 ou parfois éditées en japonais, notre chef de poste était perdu car la campagne du delta ne ressemblait en rien à celle de Rouffach. Il nous demandait souvent où nous nous trouvions sans obtenir une réponse. Nous connaissions parfaitement notre position, prêts à intervenir si nous jugions que le retour devenait impossible. Plusieurs fois, perdu, il donnait l'ordre à l'adjudant Lambert ou à moi-même de prendre la tête et de rentrer au poste.

En Indochine, la mode était d'avoir une ou plusieurs marraines de guerre que l'on contactait la plupart du temps par l'intermédiaire de la revue *Cinémonde* qui consacrait des pages pour cette chronique. L'intérêt était double, avoir une correspondance régulière avec sa marraine de guerre et recevoir des colis, tout au moins ce que les pilleurs des PTT nous laissaient. Nous partageons

le contenu de ces colis lorsqu'ils nous arrivaient après cinq à six semaines de transport maritime. Certains avaient plusieurs marraines de guerre, ce qui augmentait la cadence des colis et aussi les remerciements que j'écrivais à la place des filleuls souvent illettrés. Certaines correspondances se terminaient par un mariage durant le congé de fin de campagne.

Au bout de deux mois environ, le sous-lieutenant nous a réunis pour annoncer qu'il prenait ses repas avec l'adjudant Lambert et que moi-même je pouvais y prendre place. Ce n'était pas de mon goût, mais c'était un ordre que j'ai dû exécuter. Un peu plus tard, la solitude commençait à lui peser, il cherchait à communiquer mais le malaise était présent et l'esprit de Corps totalement absent.

Je quittais le poste de Thuong Dinh fin août 1949 après trente mois de séjour pour Bach Mai, puis Hanoï.

Propagande

Je ne vous ai pas parlé de la propagande vietminh qui était exemplaire pour l'époque, il faut dire que le PC et la CGT, ainsi que d'autres organisations, ô combien patriotiques, leur facilitaient grandement la tâche,

Dans beaucoup de villages, certaines habitations étaient construites en dur. Sur certains murs de couleur blanche, on pouvait voir du côté gauche une carte de France grossièrement dessinée et sur la droite, celle de l'Indochine.

Sur la carte de France, une femme avec un enfant dans les bras qui tendait ses mains vers l'autre extrémité du mur sur lequel son père était allongé avec un poignard dans le dos. *Papa...* était écrit devant les lèvres de l'enfant. On passe devant une fois, deux fois sans y prêter attention surtout célibataire, mais même dans ce cas présent, on ne peut pas s'empêcher de penser aux camarades mariés, ce qui était le cas de très peu d'entre nous. À Thuong Dinh, nous avons un camarade marié dont l'épouse était restée chez ses parents à Paris. Un soir, avant l'attaque du poste, nous entendons une voix amplifiée par un mégaphone qui s'adresse à notre camarade dont j'ai oublié le nom et que j'appellerai Dupont :

Dupont, ta femme habite à tel endroit (ce qui était exact), vit chez ses parents, bouchers (exact) et leur fille qui est ton épouse (exact). Dans quelques minutes, on va donner l'assaut et on va te couper... alors que ta femme est couchée avec un tel (qui existait), etc. Si tu veux la revoir, désertes à la première occasion et nous te ramènerons à Paris.

Au début, notre camarade était furieux certes et il se contrôlait encore, mais au bout de plusieurs appels, il perdit totalement son self contrôle, voulant se précipiter en dehors du poste pour faire taire l'auteur de ces paroles. Nous avons dû l'attacher à son lit avec des ceinturons, il était devenu incontrôlable. À plusieurs reprises, nous avons essayé de faire taire cette voix en tirant des obus de mortier de 60 mm, sans succès. Ce sinistre individu s'exprimait dans un français parfait, sans aucun accent. Il ne s'agissait donc pas d'un Vietnamien, ni d'un légionnaire déserteur d'origine étrangère qui aurait eu certainement un accent probablement allemand. Il était donc pratiquement certain que ce triste sire était un Français envoyé comme beaucoup d'autres par le PC pour aider leurs camarades communistes Vietnamiens. Finalement, notre camarade quitta le poste peu de temps après et fut muté loin de Thuong Dinh, mais le mal était fait pour toute la durée de son séjour d'une durée de 30 mois plus 15 à 40 jours de voyage selon le navire. À l'époque, il n'y avait aucune aide psychologique, le seul réconfort provenait des copains et des officiers qui vivaient les mêmes problèmes mais plus à même de les gérer.

Aussi, il ne fallait pas s'étonner que l'alcool ait causé des ravages en Indochine, je n'ai jamais autant vu de camarades boire toute boisson pourvue qu'il y eut de l'alcool, eau de Cologne locale, alcool de riz, vin et même de l'essence par des légionnaires polonais ou russes. Il a fallu que le commandement gère ses problèmes après 1955 et plusieurs années plus tard et ce ne fut pas une mince affaire car, non seulement des sous-officiers étaient concernés, mais également quelques officiers qui eurent une conduite brillante au feu en Indochine.

Je me souviens d'un lieutenant des Télégraphistes Coloniaux à Constantine en 1950, marié, qui débutait sa journée aux cuisines en demandant du vin, il tremblait comme une feuille tant qu'il n'avait pas bu environ un demi-litre et il continuait dans la journée. Le chef de Corps et ses supérieurs ne réagissaient pas, il avait une vague fonction au service général du régiment sans réelle responsabilité, alors qu'en Indochine, il fut décoré à plusieurs reprises lorsqu'il servait au

RICM, l'un des deux régiments les plus décorés de l'Armée française. Il fut muté rapidement à Madagascar sur une voie de garage.

Pour revenir à la propagande communiste, nous savions tous qu'à l'époque de notre retour en France, dont nous ignorions la date exacte, que nous pouvions compter sur nos amis du PC français pour nous la fournir bien avant le commandement des TFIN. Nous avons reçu l'ordre de remettre au commandant de compagnie tout courrier en provenance de l'ambassade d'Albanie. La raison ? Ce charmant pays nous offrait un mois de vacances tous frais payés. J'ai eu la chance d'être sélectionné pour ce séjour et je n'ai pas ouvert l'enveloppe qui portait le logo de l'ambassade albanaise. J'ai donc remis ce courrier au capitaine Serpaggi qui a l'a décacheté devant moi.

À l'intérieur, une lettre très amicale accompagnée de photos prises en Albanie. Comme par hasard, certaines représentaient des jeunes femmes à faire pâlir de jalousie Rita Hayworth. Je ne sais pas, ou plus, si des camarades ont bravé cette interdiction mais je n'ai pas souvenir d'avoir entendu parler d'un séjour effectué par l'un d'entre nous.

Voyage de retour

Je reste quelques jours au PC de la 8^{ème} Compagnie à Bach Maï en attendant de connaître exactement la date de mon départ.

Le 3 septembre, je rejoins la gare d'Hanoï desservant toujours la même ligne : Haïphong-Hanoï en 10 à 12 heures de trajet pour effectuer une distance de 100 km. Sur le quai, une section de la Légion Étrangère attendait le départ du train pour nous rendre les honneurs, tandis que leur fanfare interprétait *Ce n'est qu'un au revoir, mes frères*.

Je pensais qu'ils n'étaient pas prêts à me revoir ! Je me trompais lourdement, loin de penser que quatre ans plus tard, je serai désigné une seconde fois pour l'Indochine.

Le soir, je rejoins la base militaire de Haïphong pour apprendre qu'il n'y a plus de place et que nous devons chercher une chambre en ville. Beaucoup étaient totalement démunis d'argent et ont couché dans la cour de la base militaire. Le lendemain, nous apprenons que nous embarquons le 7 septembre à bord du *Montbéliard* dont le nom nous était inconnu. Tout militaire stationné en Indochine, connaissait les noms des transports de troupe effectuant la navette Marseille-Saïgon et retour. L'élu était le *Pasteur* suivi des navires affrétés à des compagnies nordiques où personne ne se plaignait, la CGT était inconnue. Les Chargeurs Réunis avaient acheté aux surplus américains plusieurs Liberty Ship baptisés du nom d'une ville française d'où le *Montbéliard* sur lequel, je m'apprêtais à embarquer ainsi que 250 autres rapatriables composés uniquement de troupes coloniales.

Le commandant d'armes était un lieutenant-colonel ou un colonel, son adjoint, un capitaine, ils étaient les deux seuls officiers à bord, les sous-officiers étaient très sous-représentés avec un ou deux sous-officiers supérieurs.

Le 7 septembre 1949, des GMC nous conduisent au port où est amarré le *Montbéliard*. Nous nous demandions comment nous allions tous embarqués et surtout tenir sur un si petit navire de 130 mètres de long environ et 20 mètres de large au centre. L'embarquement se déroule sans problème sous les yeux de l'équipage accoudé au bastingage qui nous guide vers notre dortoir : la cale qui était divisée en trois ou quatre parties qui contenaient nos couchettes, sans sacs de couchage ni traversins, faites de toile sales au possible tendues entre quatre tubes métalliques à l'aide de cordelettes souvent lacérées, par qui ? Quatre couchettes étaient superposées, les plus hautes étaient réservées aux plus anciens, sans aucune discussion possible. Les gradés, dont moi-même, caporal-chef, nous avions des couchettes placées dans le coin d'une cale, sans aucun confort supplémentaire.

Les deux officiers étaient logés dans une cabine commune située sur le château du navire, à tribord. Nous quittons Haïphong en fin de matinée et nous entamons aussitôt la traversée de la baie d'Along toujours aussi magnifique. En fin de journée, nous sommes fixés sur le sort qui nous attend pendant les 45 jours de traversée à bord de ce liberty ship aux mains de la CGT.

Par haut-parleur, les consignes suivantes sont données :

- 1) Traversée de 45 jours environ sans possibilité de descendre durant les escales.
- 2) Le navire nécessitant une remise en peinture qui sera effectuée par des volontaires.
- 3) Ceux-ci bénéficieront de la gratuité totale des repas et des cigarettes (fournis par l'Intendance)
- 4) Ceux qui ne veulent pas participer devront régler une partie des repas et des cigarettes au marin chargé de la cambuse.

5) Interdiction d'acheter de la nourriture auprès des embarcations approchant le navire au cours des escales.

Et d'autres consignes dont je ne me souviens plus.

Le colonel, commandant d'Armes, tente vainement de s'opposer à un tel diktat, sans succès. Le lendemain matin, des marins installent des échafaudages sur le pont, le long des mâts et à l'extérieur de la coque. Les volontaires pour effectuer ce travail sont rassemblés autour de deux ou trois marins qui leur donnent les consignes, en fait des ordres. En particulier, cesser immédiatement tout travail et se regrouper sur le pont quand ils en recevront l'ordre par haut-parleur, ce qui signifiera qu'un navire apparaît à l'horizon et qu'il ne faut pas que la supercherie soit découverte. Ils étaient, si mes souvenirs sont exacts, 60 à 70 rapatriés à se porter volontaires pour effectuer les travaux malgré de nouvelles interventions du colonel pour s'opposer à cette décision. L'équipage tint parole pour les avantages tandis que nous, les mauvais esprits, défilions trois fois par jour devant le responsable de la cambuse pour verser la dîme à la CGT. Si vous n'aviez pas d'argent, vous n'étiez pas servi, les camarades qui étaient dans ce cas empruntaient à d'autres.

Les deux officiers étaient logés dans une cabine située à tribord, sur le château du navire. Ils utilisaient l'escalier métallique situé à l'extérieur pour accéder à leur cabine isolée des autres pièces occupées par l'équipage.

Que faire? Rien. Deux cent cinquante soldats des Troupes de Marine venant d'effectuer trente mois de séjour en Indochine pliaient la tête devant une trentaine de marins de la CGT et du PC.

Le *Montbéliard* avait une vitesse de 10 nœuds par calme plat soit 20 kilomètres à l'heure, ce qui lui permettait de parcourir 250 kilomètres par jour et parfois beaucoup moins par mer houleuse.

Les cales n'avaient aucun système de ventilation, seul l'air provenant des manchons fixés sur le pont nous alimentait en oxygène. Il faisait une chaleur intenable et l'eau était distribuée qu'avec parcimonie, deux fois par jour, le matin vers 9 heures et l'après-midi vers 18 heures. Sur le pont, à tribord, un tuyau de cuivre de 20 mètres de long environ était fixé. Une extrémité était bouchée tandis que l'autre était soudée à une conduite du navire. Le tuyau de cuivre était percé d'un trou tous les mètres. La manœuvre était simple : par haut-parleur, nous recevions l'ordre de nous aligner devant le tuyau et de pencher la tête au dessus du trou situé en dessous de notre bouche.

Lorsque le marin qui était aux commandes le voulait bien, il ouvrait une vanne et l'eau surgissait des orifices grâce à la pression et à nous, d'en avaler le plus possible. La durée de l'abreuvement dépendait du bon vouloir de l'homme chargé de cette "mission", en général, celle-ci variait de une à trois minutes selon son bon vouloir ou son degré d'affinité avec la CGT ou les deux. Bien entendu, interdiction formelle de tenter de récupérer un peu d'eau dans un quart. Par contre, le vin rouge fourni par l'Intendance était en vente libre toute la journée. Ce breuvage était imbuvable pour beaucoup d'entre nous, non seulement à cause de sa qualité mais de sa température atteignant les 30 degrés. Il était également possible d'obtenir du Pernod à un prix prohibitif, cette boisson n'était pas fournie par l'Intendance.

Beaucoup étaient sous l'effet de l'alcool et conduits sur leurs couchettes, l'alcoolisme était un véritable fléau à cette époque surtout dans les Troupes de Marine, il faut bien le reconnaître, ne pas boire était considéré par certains, y compris par des gradés, comme un comportement non viril. Nous passions notre temps sur le pont à discuter ou à regarder les dauphins nous suivre.

Quant aux conditions d'hygiène corporelle, elles étaient inexistantes et nous sommes retrouvés au moyen-âge. Les douches à l'eau de mer étaient accessibles pour les personnels de chaque cale à des horaires très précis, je crois me souvenir que la fréquence était bihebdomadaire.

J'ai eu la chance de retrouver à Haïphong, le caporal-chef Robert Scaténa qui était au lycée Jean-Puy à Roanne en même temps que moi-même. Il l'avait quitté le lycée au début de l'année 1946 pour s'engager dans les Télégraphistes Coloniaux alors en garnison à Toulouse. Il avait effectué le stage 251/T puis embarqué en janvier 1947 à bord du premier voyage de l'*Île-de-France* et affecté à Lao Kay au GNO (Groupement Nord-Ouest). Cette bourgade frontière avec la Chine était totalement isolée, seule la RC 4 la desservait de temps en temps. Leur seule distraction était l'opium, mais ceci est une autre histoire.

Les récepteurs à piles n'existaient pas ou étaient hors de prix à la fin de l'année 1949, donc, aucune information nous parvenait. Sur les autres navires, le radio branchait le ou les hauts-parleurs sur une station qui diffusait soit de la musique soit des informations en français mais sur notre goulag flottant : rien.

Nous atteignons Singapour, notre première escale avec sa magnifique rade où des transports de troupes anglais et américains étaient ancrés comme à la parade. Beaucoup de navettes transportaient des permissionnaires vers le port. Nous étions ancrés près d'eux et nous étions regardés comme des bêtes curieuses. Le capitaine a tenu parole, aucune autorisation de descendre à terre fut accordée sauf pour l'équipage. Il a fallu attendre l'arrivée de bateaux ravitailleurs en eau, fioul et nourriture pour repartir vers Colombo le lendemain. Bien entendu, les travailleurs volontaires avaient quitté leurs échafaudages durant toute la durée de l'escale et des périodes où ils auraient pu être aperçus à étendre des couches de minium dans un premier temps.

L'arrivée à Colombo fut saluée par une nuée de barques chargées de fruits exotiques qui furent repoussées par les jets des lances à incendie. Ces jonques se montraient trop pressantes et refusaient d'écouter les meuglements de l'équipage leur interdisant de s'approcher.

Au bout d'un certain temps, arrive une barge chargée de carcasses de moutons congelés avec la mention «*Australia*» imprimée à l'encre noire. Par haut-parleur, des volontaires sont demandés pour descendre dans la barge, charger les carcasses dans un filet, les remonter et les déposer dans la chambre froide du navire. En compensation, il serait accordé une récompense dont je ne me souviens plus... L'équipage accroche un filet à grosses mailles au crochet d'une grue et les volontaires s'y agrippent ainsi que Scaténa qui descend avec eux sur l'ordre du colonel. Tout ce petit monde est transféré sur la barge et le filet étant rempli, le marin à la manœuvre remonte le filet. Pour une raison inconnue ou plutôt par suite du filet mal fermé par suite de l'inexpérience des intervenants, celui-ci s'ouvre et les carcasses tombent sur la barge depuis la hauteur du pont. Scaténa reçoit une carcasse de mouton sur le corps et s'écroule. Ses camarades le place dans le filet qui est à nouveau remonté avec Scaténa inconscient.

L'équipage regarde la scène puis l'un d'entre eux nous indique l'emplacement de l'infirmierie. Celle-ci était située sur le château à bâbord donc à l'opposé de la cabine occupée par le colonel et le capitaine. Aidé par des camarades, nous transportons Scaténa jusqu'à l'infirmierie qui se composait d'une cabine avec quatre lits de 80 ou 90 centimètres dotés de draps et de traversins (important), en face, le bureau du médecin. Quand j'ai lu son nom sur la porte, je me suis souvenu que, dans ma jeunesse, j'avais un cousin du même nom et prénom, Albert Capelin, également médecin. Je suis bien en présence de mon cousin tout aussi stupéfait que moi-même d'être face à face, la dernière fois remontait aux années 1942-1943 à Moulins. Pour information, son père, Edgar Capelin, a écrit bien avant guerre un remarquable ouvrage sur l'histoire du Bourbonnais. Scaténa est allongé sur une table d'auscultation, examiné alors qu'il était sorti de son évanouissement.

J'étais resté seul avec mon cousin qui me rassure en me disant qu'il n'y avait rien de grave malgré l'absence de radios. Pour plus de sécurité, il le garde quelques jours à l'infirmierie.

Après avoir installé Scaténa dans un lit, nous entamons une conversation sur la famille et la situation présente. Il me confirme qu'il est médecin aux Chargeurs Réunis et que son affectation dépend des postes disponibles. Malheureusement, son affectation sur le *Montbéliard* est un véritable cauchemar, non seulement imputable au comportement de l'équipage vis à vis de nous mais de lui-même qui ne cachait pas ses opinions à l'opposé de celles de la CGT.

Il décide de garder Scaténa le plus longtemps possible en faisant croire qu'il était sérieusement touché, ce dernier est bien entendu d'accord et devra supporter un énorme plâtre autour d'une épaule pour donner le change aussi bien à l'équipage qu'aux passagers. Mon cousin jouant également le rôle d'infirmier, il n'y avait pas de fuite possible, seule la venue d'un consultant nécessitait de redoubler de vigilance. Il n'y eut jamais de problèmes, nous avons été avertis que l'infirmerie ne délivrait pas de médicaments contre le mal de fer très fréquent sur cette coquille de noix. Les seuls malades étaient atteints de séquelles de paludisme ou de dysenterie amibienne pour la plupart.

Outre le confort, Scaténa bénéficiait des mêmes repas que l'équipage, sans donner la moindre obole, tandis que mon cousin était servi dans son bureau, ayant refusé de partager la table des officiers des Chargeurs Réunis. Il avait la prérogative d'inviter un passager au dîner, ce dont j'ai profité durant toute la traversée.

Le soir, vers 19 heures, je me rendais à l'infirmerie où je retrouvais mon camarade le plus souvent assis sur une passerelle qui surplombait le pont protégée du soleil par une bâche. Nous discutons de tout et de rien, ne se plaignant surtout pas de son sort sachant que cette situation durerait pendant un mois environ si tout se déroulait normalement.

Vers 20 heures, nous «passions à table» servis par un marin, je dois reconnaître que j'étais assez satisfait de cette situation. Les repas étaient très corrects, rien à voir avec ceux qui nous étaient servis et j'en profitais. L'eau était fraîche, le pain frais, et le vin en bouteille excellent. J'avais un certain malaise de profiter de cette situation vis à vis de mes camarades. Lorsque je rejoignais la cale vers 22 heures, je sortais de mes poches des victuailles telles que des fruits ou des tranches de viande que je donnais à des camarades dont j'étais certain de leurs silences.

Je crois, mais je n'en suis pas certain, que les deux officiers ont refusé de prendre leurs repas «améliorés» à part et ils ont eu la même nourriture que nous. Le colonel et le capitaine me demandaient des nouvelles de mon camarade car le commandant d'Armes devait effectuer un compte-rendu circonstancié à l'arrivée au camp Sainte-Marthe à Marseille qui ne sera jamais transmis, comme les précédents.

La monotonie s'était installée et, comme c'était prévisible, le jeu de poker fit son apparition. Des petits groupes s'étaient formés un peu partout sur le pont et les parties n'en finissaient pas. Il était interdit de jouer avec de l'argent. Aussi pour palier à cette interdiction, l'argent était remplacé par des cigarettes dont la valeur unitaire était fixée au début de la partie, soit 1 franc ou davantage. En jouant de cette manière, les gradés n'avaient rien à dire, même si personne n'était dupe : les cigarettes étaient transformées en francs dès que possible. C'est à ce moment que les problèmes arrivèrent à ceux qui n'avaient pas ou plus les moyens de payer. Ils signaient des reconnaissances de dette qui conservaient toute leurs valeurs même après avoir débarqué à Marseille.

Dans les Troupes de Marine, à l'époque et même quelques années plus tard, il régnait une main mise sur certaines fonctions administratives dans les unités. La plupart du temps, le fourrier, le comptable et l'armurier étaient très souvent d'origine corse, chtimi, ou bretonne. Si vous aviez la chance d'être originaire de la même région et qu'en plus vous parliez leurs patois, vous n'aviez aucun problème pour obtenir une moustiquaire ou des vêtements en bon état, une arme valable

et des avances de solde. Sans aucune gêne et malgré les ordres, ils s'exprimaient librement dans leurs dialectes malgré les sanctions promises mais jamais appliquées, les plus résistants à se plier à cet ordre, étaient les Corses.

Les joueurs qui avaient accumulé des dettes de jeu pensaient qu'une fois débarqués à Marseille, partis en congé de fin de campagne puis affectés quelque part dans le monde, leurs créanciers les oublierait. Pas du tout ! Certes, les petites sommes furent certainement mises sur le compte «profits et pertes» des créanciers mais pour les dettes importantes, les débiteurs étaient pourchassés outre-mer souvent jusqu'à leurs lieux d'affectation.

Je me souviens qu'en 1950-1951 alors que j'étais affecté au 15^{ème} RTS à Constantine, la Gendarmerie est intervenue à la suite d'exaction commise à l'encontre d'un débiteur indélicat qui avait été localisé et l'objet de menaces. On en parlait entre nous car le poker était joué à bord de tous les navires à cette époque.

Au bout d'un mois de voyage environ, nous faisons escale à Aden, comme à l'aller, avant de rejoindre le port de Djibouti situé pratiquement en face. Mon cousin nous annonce que le capitaine du navire exige que Scaténa y soit débarqué pour être conduit à l'hôpital militaire, ce qui était logique.

Chaque médaille a son revers mais toutes n'ont pas saint Gabriel dans leurs manches ! Quand nous quittons Aden, une tempête se lève à mi-route entre les deux ports et nous sommes secoués comme un fétu de paille. Nous sommes tous malades, sans exception, allongés sur nos couchettes sans aucune réaction.

J'apprends par mon cousin, qu'un liberty ship, jumeau du *Montbéliard*, s'était échoué l'année précédente sur les côtes de Soudan au cours d'une sévère tempête, d'où cette décision. L'escale d'Aden est supprimée et le navire se dirige vers Suez.

Nous arrivons en Égypte vers minuit et nous accostons à un quai situé à quelques mètres des bars à matelots ou des militaires anglais en garnison à Suez.

Nous pouvons enfin écouter de la musique après 35 jours de mer environ. C'est au cours de cette escale, que nous entendons pour la première fois mais pas la dernière, l'air devenu l'un des plus grands succès : *Le troisième homme*.

Nous sommes restés évidemment à bord contrairement à l'équipage, mais les premiers prémices d'un malaise général commençait à naître. Des marins étaient houspillés fréquemment, des discussions s'éternisent sur un ton très agressif, un début d'incendie naissait malgré l'intervention des deux officiers.

Les gradés, y compris moi-même, nous sommes rassemblés dans une cale pour entendre le colonel nous donner l'ordre d'intervenir pour faire cesser ces moments de mauvaise humeur. Plus facile à dire qu'à obtenir, la plupart de hommes étaient des chibanis, caporaux, premières classes bardées de médailles, certains, nommés au feu, d'autres médaillés militaires sans compter les croix de Guerre. Au bout d'un mois de traversée, ces anciens supportent encore moins que nous-mêmes les sévices moraux et les brimades imposées.

J'avais 21 ans, âge très jeune pour être caporal-chef dans l'Infanterie Coloniale et je sentais bien une certaine réticence à l'obéissance même si la discipline avait toujours le dessus, mais jusqu'à quand ? Marseille était encore à dix jours de voyage.

Après avoir ravitaillé, le *Montbéliard* s'engage dans le canal de Suez à très faible vitesse par une chaleur suffocante précédé et suivi par d'autres navires. Vers midi, nous ne pouvions plus mettre la main sur n'importe quelle partie du navire devenue brûlante, la température dépassait les

45 degrés. Nous avons installé nos toiles de tente sur les ponts pour nous protéger du soleil et de la chaleur dégagée par les superstructures du navire. J'ai des photos de ces scènes comparables à un camp de romanichels.

À l'intérieur des cales, seuls les gardes-chambres étaient présents, personne ne pouvait rester dans cette atmosphère suffocante et sans eau, moi même, à titre d'entraide, je ne me rendais plus à l'infirmerie où j'aurais pu me désaltérer le soir. À ce propos, le colonel demande au capitaine du navire, l'autorisation de nous abreuver exceptionnellement dans le courant de l'après-midi, après maints palabres, nous avons l'autorisation de boire vers 16 heures. Au milieu de l'après-midi donc, nous sommes invités à nous rendre devant le tuyau de cuivre qui nous servait d'abreuvoir. Les deux cent cinquante hommes étaient présents, couverts de sueur, les premiers alignés devant l'«*auge*» attendant l'ordre de se plier au propre et eu figuré

Le moment tant attendu arriva et une vingtaine de têtes se penchèrent pour recevoir un jet de vapeur d'eau chaude! Volontairement ou involontairement, le marin responsable de cette erreur ouvrit la vanne avant que les visages soient à proximité du tuyau de cuivre, ce qui évita des brûlures puis l'eau douce jaillit.

Je ne me souviens plus exactement des réactions des passagers, il y eut des insultes échangées, des clans se formaient dont certains voulaient jeter à l'eau des marins connus pour leurs agressivités à notre égard, le colonel se rendit à la passerelle où il y eut un violent échange de paroles et de gesticulations. Cet incident a permis à tous d'étancher sa soif car le responsable de cette erreur craignait trop pour sa survie s'il nous coupait l'eau.

Parmi les hommes en colère, il y avait des têtes brûlées, cassés de leurs grades à plusieurs reprises pour certains et accomplir des années de prison en plus ne les interpellaient même pas. Heureusement, il y avait un esprit de Corps qui se manifesta lorsque le colonel, commandant d'armes, cria dans le micro : *Garde à vous !* Le silence revint immédiatement, chacun retourna à ses occupations antérieures mais il ne fallait qu'une toute petite étincelle pour que la mutinerie éclate. Sur les transports de troupes traditionnels, le commandant d'armes effectuait un séjour de trente mois sur le même navire avec les avantages et les inconvénients, par exemple pour calculer sa solde : À terre - En mer - En opérations (escale en Indochine).

Nous avons atteint Port-Saïd les premiers jours d'octobre 1949 sans autres incidents, par contre depuis l'arrivée à Suez, les apprentis peintres réquisitionnés devenus trop visibles avaient été supprimés car nous croisions trop de navires en mer Rouge et en Méditerranée.

J'ai repris mes visites à l'infirmerie où Scaténa a appris qu'il serait dirigé sur l'hôpital Laveran à Marseille ! Mon cousin et Scaténa ont réussi à berner l'équipage du *Montbéliard* pendant 30 jours environ. Je me suis toujours demandé si le radio du navire dont la station était proche de l'infirmerie était dupe, je ne le pense pas.

Nous devions accoster le 17 octobre au soir mais le bateau diminua sa vitesse afin d'être à quai le 18 à l'aube. Ce retard était dû au fait qu'après une aussi longue traversée sans mettre un pied à terre, nous avons perdu toute notion d'équilibre, ce qui s'est avéré exact. Une fois la passerelle franchie, il nous était impossible de rester debout sans tituber, il a fallu réapprendre à marcher ce qui a demandé pas mal de temps.

Effectivement, une ambulance Dodge attendait Scaténa qui se demandait, quand même, à quelle sauce, il allait être mangé!

Nous avons appris qu'au cours d'une précédent voyage, deux escorteurs de la Marine Nationale avaient été envoyés à la rencontre du *Montbéliard* pour l'escorter jusqu'à Marseille suite à des

émeutes, je n'ai jamais eu la confirmation. Toutefois, une telle action n'aurait rien eu de surprenante, des militaires avaient juré de revenir régler ses comptes avec l'équipage, une fois les formalités de débarquement accomplies.

Aucune amélioration au camp Sainte-Marthe si ce n'est la mise en place de hauts-parleurs. Il était toujours impossible de dormir dans les baraquements et comme nous ne pouvions obtenir une permission de nuit, nous avons passé la nuit à la belle étoile.

Nous avons quitté Sainte-Marthe le lendemain avec un congé de fin de campagne de quatre mois, un billet de troisième classe pour notre lieu de destination déclaré sur la permission et un mois de solde d'avance.

Père-Mère

Je reviens sur les conditions d'avancements en vigueur durant les années 1946/1951 dans les Troupes Coloniales.

Avec des notes excellentes :

1^{ère} classe : au bout d'un an de service.

Caporal au bout de 15 mois de service + 1 an ancienneté 1^{ère} classe.

Caporal chef : 1 an de grade de caporal + CAT 1+151

ou équivalent sergent : 4 ans de service + CAT 2+251

Sergent-chef : 2 ans de grade sergent + CIA

Adjudant : 8 ans de service + 351

2/3 des proposés nommés au choix, 1/3 à l'ancienneté

Certains sergents-chefs ont attendu plus de 7 ou 8 ans pour être promus

Il était évident qu'à 19 ans commander un soldat qui avait baroudé un peu partout, médaillé, posait quelques problèmes mais je m'en suis bien sorti !

Scaténa a pris sa retraite après son retour de Corée à Roanne et nous nous sommes souvent rencontrés. Il est décédé en 1989 ou 1990.

Mon cousin Albert Capelin a pris sa retraite près de Moulins. Il est décédé à la même époque que Scaténa et nous nous sommes tous retrouvés chez lui. Vous devinez le sujet principal de la discussion devant nos épouses stoïques.

En 1949, je reçois un message demandant des volontaires pour s'inscrire au concours d'entrée de l'école d'officiers de Dalat.

Cette ville, station balnéaire, était connue pour être comparée à Deauville. Il y avait déjà, bien avant la guerre, une école renommée d'Enfants de Troupe dont les élèves étaient Vietnamiens en grande majorité et dont beaucoup ont été tués.

À tout hasard, je réponds que je suis volontaire et j'attends... Quelques semaines plus tard, je suis convoqué à Hanoï pour les épreuves écrites qui se déroulaient au QG des TFIN situé dans la citadelle.

Nous étions une centaine, beaucoup de candidats étaient absents n'ayant pu rejoindre Hanoï, faute de moyens de transport.

Les épreuves n'étaient pas d'un niveau très difficile et je suis assez confiant pour les épreuves orales qui devraient se dérouler d'ici un certain temps...

Effectivement, je reçois à Thuong Dinh, un message indiquant la date des épreuves orales que je n'ai jamais connues car j'étais bloqué dans le poste et personne n'allait m'envoyer un convoi pour me conduire à Hanoï.

En Indochine, on manquait de tout surtout de piles. J'ai lu sur plusieurs sites que nos responsables avaient été conscients d'avoir sous-estimé ce problème.

En effet, le SCR 284 utilisait une pile BA 43 pour l'alimentation de son récepteur.

Il était impossible d'obtenir une BA 43 dont les tensions soient conformes à celles d'origine.

Une note de service nous ordonnait d'exposer les piles BA 43 au soleil pour les régénérer !

En plus, l'enveloppe extérieure était composée d'une enveloppe en aluminium mélangé à de la

cire artificielle qui augmentait de volume par suite de l'humidité (90%) et de la chaleur. Il fallait gratter la cire pour permettre à la pile de se positionner dans son logement.

Les BA 70 qui étaient utilisées sur le SCR 300 avaient les mêmes problèmes sauf que l'enveloppe était confectionnée avec de l'aluminium sans revêtement de cire.

Très souvent, il fallait forcer pour faire pénétrer la pile dans son boîtier situé sous l'ensemble SCR 300.

Pour retirer la pile, il fallait régulièrement être à plusieurs car elle était coincée. Et il ne fallait surtout pas détériorer le boîtier, ce qui n'était pas évident.

Toutes les piles étaient d'origine US, les fabricants français tels que Wonder ou Lelanché étaient absents.

Compte tenu du nombre d'appareils fonctionnant sur piles, il est étonnant que les responsables n'aient pas penser aux approvisionnements.

J'ai lu dans des forums, mais je ne m'en souviens plus, les raisons de cette négligence. Par contre en Algérie, il n'y eut plus de problèmes.

Le *Montbéliard* continua à faire des heureux grâce aux dividendes versés par les Chargeurs Réunis aux actionnaires et des malheureux jusqu'en 1963/1964, après la fin du conflit Algérien. Ce transport de troupes eut une fin peu glorieuse, après avoir été vendu, revendu x fois, il s'échoua sur les côtes danoises et fut ferrailé à Hambourg en 1967.

Deuxième séjour, avril 1954 - juin 1955

Opérateur gonio

Hung Yen

Ces faits se déroulent depuis avril 1954 jusqu'au 17 juin 1954, alors que Dien-Bien Phu est tombé le 5 mai 1954. Nous étions en mission de gonio mobile sur les rares routes ou digues du delta du Fleuve Rouge et de ses environs encore sous le contrôle partiel de l'Armée française qui cédaient chaque jour du terrain aux troupes vietminh.

D'autres missions furent effectuées en particulier dans les sous-secteurs d'Haïduong, Kienan, Sept Pagodes où il y eut également des incidents de parcours.

Au titre de la contribution des différentes armées, ma première équipe était composée des gendarmes suivants :

Maréchal des logis chef Arvati Louis, adjoint maréchal des logis Pissier

Maréchal des logis Duhamel

Ma seconde équipe à partir du mois de mai 1954 :

Sergent Grimaud Michel, adjoint Sergent Hoffmann

Sergent Bibe

Caporal-chef (nom oublié) des CTC

La logique aurait voulu que nous effectuions ces relèvements avec trois gonios, tout au moins deux, mais faute de moyens humains et matériels, il fallait se contenter d'un seul appareil à bout de souffle.

Hung Yen était un sous secteur situé à une centaine de kilomètres au sud est d'Hanoï et connu pour être un secteur les plus dangereux d'Indochine avec la présence du régiment Viet TD 42 (TD : abréviation de Trung Doan) qui était implanté dans le quadrilatère Hung Yen, Haïduong, Kienan et la mer de Chine.

Ce régiment était commandé par un colonel vietminh originaire d'Haïduong qui avait eu pour fonction d'être le responsable des facteurs des PTT dans ce secteur durant la présence française en Indochine avant 1946. Il avait la particularité de ne pas être «endivisionné» compte tenu qu'il était encerclé en permanence par nos forces incapables d'en venir à bout malgré des pertes considérables.

Nos camarades Spinoza et Jeanpierre furent tués par une mine posée par un ou plusieurs éléments de ce régiment qui a subi maints assauts dont l'opération *Brochet* le 11 octobre 1953 avec la participation de légionnaires, parachutistes coloniaux et d'autres Armes, soit 10 000 hommes environ. Cette opération fut un échec, une dizaine de morts chez les Viets et une centaine de notre côté.

Nous quittons donc Hanoï pour rejoindre Hung Yen par la RC 5 (route coloniale 5) jusqu'à Haïduong où nous bifurquons à droite pour prendre une route provinciale jusqu'à Hung Yen.

La circulation jusqu'à Haïduong était à peu près normale, le Génie avait tant bien que mal bouché les coupures que nous appelions des «dominos» et les cavités dues à l'explosion des mines placées durant la nuit où le Vietminh était le maître.

D'Haïduong à Hung Yen, les moyens matériels étaient infiniment moindres que ceux mis en œuvre sur la RC 5 reliant Hanoï à Haïphong, voie vitale pour le ravitaillement d'Hanoï.

Nous arrivons à Hung Yen vers 17 heures, soit près de douze heures après avoir quitté Hanoï et effectué un trajet de 60 kilomètres environ. Je me présente au 2^{ème} Bureau du sous secteur commandé par le colonel D. Son accueil est resté à jamais gravé dans ma mémoire :

– *Tiens, voilà les branleurs de la gonio !*

Nous restons impassibles au garde à vous, tandis qu'il vante les mérites de ses agents de renseignements locaux, seuls capables de localiser le TD 42, tandis que nous, les soi-disant spécialistes, étions des incapables, etc.

Ce colonel faisait partie des officiers supérieurs, dont des médecins, arrivés en Indochine dès 1951/1952 alors qu'ils étaient en retraite ou de réserve, mais à qui le gouvernement avait fait un pont d'or avec la promesse de ne pas participer aux combats, mais d'être assignés à des fonctions sédentarisées comme les appelés du contingent volontaires pour effectuer un service militaire rallongé de six mois. Ces officiers n'étaient pas très considérés par leurs camarades qui se battaient pour une solde dérisoire.

Le colonel nous quitte pour rejoindre son bureau et je demande à un sous-officier où nous logions et où nous prenions nos repas du soir puisque la journée, nous étions en mission pour effectuer les relèvements avec une escorte fournie par le 2^{ème} Bureau, nous contentant de rations en boîte.

L'adjudant ou adjudant-chef me dit que nous logerions au séminaire délaissé et occupé par un «*baiwan*» (bataillon de Vietnamiens).

Nous nous dirigeons vers le séminaire, un imposant bâtiment moderne situé sur une hauteur, totalement isolé à l'époque du reste du village.

L'accueil est très sympathique, le colonel, Vietnamien ainsi que ses hommes, étaient équipés de vêtements neufs contrairement à nous, les véhicules et autres matériels étaient également les plus modernes de l'époque, grâce aux



▲ Radiogoniomètre CSF RG-1 avec le cadre rotatif et l'antenne de lever de doute. Il pèse 29,1 kg avec cadre et 16,5 kg sans cadre

▼ Radiogoniomètre SCR 206



États-Unis qui étaient passés par là. Quant à la nourriture, c'était celle des Vietnamiens : riz, liseron d'eau, porc bouilli.

Le lendemain, nous allons prendre notre escorte composée de deux groupes de combat à bord de deux GMC. Nous savions exactement où se trouvait le PC du TD 42, à Ninh Giang, au centre du dispositif et à l'abri de nos troupes car il se déplaçait dans les environs, tandis que ses trois bataillons changeaient très souvent d'emplacement.

L'émetteur du TD 42 avait pour indicatif XVC lorsqu'il était statique et XVG lorsqu'il se déplaçait, ce qui signifiait qu'il avait l'intention de faire un mauvais coup dans les heures suivantes.

Ses deux radios, formés vraisemblablement en Chine, étaient exceptionnels et je les admirais ainsi que mes camarades car ils travaillaient dans des conditions beaucoup plus difficiles que nous.

Avec SFO, la station directrice de ce réseau était répertoriée «*PC rive droite*» (du fleuve Rouge) par le STR, ce sont les trois seuls indicatifs dont je me souviens, pour quelles raisons ? Mystère !

Un des deux Dodge 4x4 était équipé d'un gonio de marques RG 1 de fabrication française ou SCR 206 d'origine US.

Un shelter de construction locale en contreplaqué avait été placé sous la bâche. À l'intérieur, une planche avait été fixée pour fixer la carte au 50 000^{ème} ou 100 000^{ème} recouverte d'un rhodoïd sur lequel on traçait les relevés avec un crayon gras de couleur rouge.

Nous voilà sur la digue menant à Dong Lo et Dong Li avec un opérateur ayant le casque aux oreilles en permanence pour trouver la fréquence de l'émetteur du TD 42. En effet, l'opérateur changeait de fréquence au cours de la transmission de ses messages toujours en graphie de façon aléatoire, ce qui demandait un certain temps pour le retrouver, preuve qu'ils se savaient écoutés.

Nous entendions XVC trop faiblement pour le relever, nos gonios fournissaient un parfait azimut avec une erreur de plus ou moins 1 kilomètre à une distance de 8 à 10 kilomètres de l'émetteur. À une distance plus lointaine, les relèvements étaient qualifiés de «*flous*» ou même de «*douteux*» jusqu'à 15 kilomètres environ.

Nous rentrions en fin d'après midi à Hung Yen, car à la nuit tombée, les Viets étaient les maîtres du terrain. Les repas du soir devenaient une véritable corvée, les personnels de la cuisine étaient souvent absents, soit en opérations, dans leurs familles, etc.

Il y avait un escadron du RBCEO en garnison à Hung Yen équipé de chars M 10 *Destroyer super TD* en expérimentation, qui a d'ailleurs démontré que ces blindés étaient trop lourds pour évoluer dans les rizières, et de quelques half-track. J'ai demandé à prendre les repas à la popote de cette unité, ce qui me fut refusé pour un motif que j'ignore.

Nous évoluions sur d'autres digues de la région en espérant que l'indicatif XVC devienne XVG sans succès. Par contre, nous localisons un émetteur de passage dans notre zone mais souvent il avait cessé d'émettre le lendemain et en particulier le régiment TD 50 implanté au nord d'Haïduong près du village des Sept Pagodes où il y avait un important contingent de légionnaires en poste.

Un après midi, alors que nous circulions sur la digue de Dong Li, je vois un car Citroën U 45 surchargé avec des passagers assis sur le toit suivre nos deux Dodge dont le chauffeur prenait bien soin de placer au mieux ses roues dans nos traces de pneus avec l'espoir d'échapper aux mines.

J'arrête les deux Dodge pour que le car nous double, afin que les passagers n'aperçoivent pas le gonio lorsque nous ferions un prochain relèvement et je préférerais qu'il ouvre la route au cas où ! Le chauffeur ne voulait rien savoir ! Il n'était pas pressé de rejoindre Dong Li et Dong Lo. Je saisis une grenade F1 et la dégoupille en menaçant de la lancer sous le véhicule ! Le chauffeur se

décida enfin à passer devant nous tandis que nous commençons à localiser XVC.

Au bout de dix minutes environ, nous entendons une énorme explosion et, comme nous nous en doutions, c'était le car qui avait sauté sur une mine. Le véhicule était pratiquement détruit, le chauffeur avait les deux jambes coupées et pendant que son corps se vidait de son sang, il chassait les mouches avec un éventail en bambou tressé. Nous ne pouvions rien faire, même pas appeler par radio de l'aide, nous n'avions qu'une liaison avec Hanoï, qui même contactée aurait été d'aucune utilité. Le car avait basculé en contrebas de la digue suite à la puissance de la mine vraisemblablement antichar. Seuls, quelques passagers installés sur le toit du car eurent la vie sauve ou furent plus ou moins grièvement blessés.

Le bruit de l'explosion avait été entendu par les occupants du poste de Dong Li qui arrivaient en courant, n'ayant aucun véhicule à leur disposition, quant à l'«*infirmier*» du poste, il était totalement incompetent, malgré lui, formé en quelques jours dans une infirmerie d'Hanoï pour soigner les petits maux avec de la teinture d'iode et les inévitables piqûres de morphine en dose individuelle pour les cas les plus graves.

Les villageois arrivèrent et nous sommes repartis pour terminer la mission, totalement apathiques car c'était la première fois que nous étions en présence de tant de cadavres, femmes, hommes et enfants décédés ou affreusement mutilés.

Au retour sur Hung Yen, il fallut repasser, devant ce carnage où la population locale se débattait pour extraire de la carcasse du véhicule des blessés et quelques rares survivants.

Ma conscience m'a longtemps interrogé... À l'époque, pas de psychologues ou autres spécialistes même dans les hôpitaux principaux.

Quelques jours auparavant, nous avons vu une jeep à six roues du bataillon vietnamien qui venait de sauter devant nous sur une mine faisant plusieurs morts et nous les avons aidés à extraire les corps affreusement mutilés du véhicule.

Jour après jour, nous cherchions à localiser cet émetteur qui se décida enfin d'être entendu avec son indicatif XVG. La réception était parfaite et le nombre important de messages que l'opérateur transmettait nous permettait de nous déplacer afin d'effectuer des relèvements et sa localisation.

Le PC du TD 42 se trouvait à une douzaine de kilomètres d'Hung Yen, ce qui signifiait que nous serions attaqués dans quelques heures. Nous rentrons sur Hung Yen le plus rapidement possible pour signaler au 2^{ème} Bureau l'emplacement du régiment TD 42. Le colonel D. m'écoute et me répond que son agent de renseignements lui avait assuré que le TD 42 se trouvait toujours à son emplacement habituel soit à 40 kilomètres environ. Je lui demande de se déplacer jusqu'au véhicule gonio afin de lui montrer les relèvements effectués avec une triangulation parfaite, ce qui était très rare en lui précisant bien que l'erreur était impossible. Il ignora ma réponse et nous regagnâmes le séminaire nous attendant au pire durant la nuit.

Vers minuit, les premiers obus de mortier tombent sur Hung Yen tandis que les Viets se lancent à l'assaut du séminaire et du cantonnement du RBCEO. Les chars de cette unité tentent une sortie mais le premier est touché par le tir d'un bazooka, les Viets sachant pertinemment quelle serait la réaction du détachement. Les autres chars *Super TD* et les half-track furent bloqués et dans l'impossibilité de quitter leur quartier. Le lendemain matin, nous sommes passés devant le quartier du RBCEO et nous avons appris que le chef du premier char avait été tué alors qu'il se tenait debout dans la tourelle.

Le séminaire était transformé en citadelle, mitrailleuses de 30 et 50, FM, mortiers dont un de 120 qui tira un nombre incroyable d'obus, le tube étant pratiquement à la verticale. Les Viets se

lançaient à l'assaut à travers les centaines de mètres de barbelés, pointes de bambous plantés dans le sol, mines, etc. Les soldats du baiwan se battaient furieusement sachant ce qui les attendait si le séminaire tombait entre les mains du Vietminh. Quant à nous, nous avons nos carabines USM 1 à la main dans le cas où les Viets auraient investi le séminaire. Les documents secrets prêts à être détruits étaient rassemblés au milieu de la chambrée. N'étant pas arrivés à leurs fins, les Viets se retirèrent au lever du jour.

Vers 6 heures du matin, un planton demande de nous présenter immédiatement au 2^{ème} Bureau. Nous arrivons avec nos deux véhicules. À peine descendu, je suis interpellé par le colonel qui me traite d'incapable, car la veille je lui avais transmis des renseignements erronés sur la position du TD 42. Gardant mon calme, je me permets de lui répondre que c'est faux et je l'invite à venir voir la triangulation encore tracée sur le rhodoïd à l'intérieur du véhicule gonio. J'ajoute que les résultats avaient été transmis la veille à Hanoï quelques minutes après chaque relevé.

Furieux, je suis menacé de sanctions les plus sévères jusqu'à ce que le maréchal des logis-chef de gendarmerie Louis Arvati l'informe qu'il est assermenté et que les faits que j'avais exposés la veille étaient exacts.

Long silence.

Le colonel murmure quelques mots et rentre dans son baraquement.

Le soir, nous nous présentons au 2^{ème} Bureau pour apprendre que le colonel D. avait rejoint Hanoï par avion.

Nous devons rentrer sur Hanoï, mais le TD 50 voisin du TD 42 avait des intentions belliqueuses et nous recevons l'ordre de rester à Hung Yen.

Lassés de manger du riz, un soldat vietnamien nous indique un «*bep*» (terme employé pour désigner les cuisiniers servant les français avant 1939) habitant dans la rue principale et qui serait heureux de nous faire des repas à la française avec les moyens du bord.

Le bep parlait un français parfait et vivait dans une maison en bois dans le centre du village avec sa famille. Le marché, quotidien, se tenait sur la place du village à deux cents mètres environ de notre hôte, ce qui était parfait pour nous.

Le soir, en rentrant de mission vers 17 heures, étant au prêt franc, nous achetions notre nourriture consistant surtout en poissons du fleuve Rouge, poulets, porc, buffle et quelques légumes que notre bep accommodait avec les ingrédients locaux, ce qui nous changeait agréablement et ce, moyennant un coût dérisoire.

Il était écrit que la série des ennuis devait se poursuivre.

Bien entendu, une mission ne pouvait pas se dérouler sans que le gonio ou le SCR 193 effectuant les liaisons nous fasse le «*coup*» de la panne, ce qui se produisit pour le gonio. Un message fut adressé à la CAER d'Hanoï qui nous en expédia un autre par *Dragon*, bimoteur appartenant à une compagnie privée.

Ces avions appartenaient à des sociétés créées par d'anciens pilotes militaires qui effectuaient des liaisons au profit de l'Armée sur commande et en pratiquant une tarification exorbitante, mais c'était à prendre ou à laisser sinon pas de transports faute de moyens militaires en quantité suffisante.

Le départ d'Hung Yen approchait et nous avions hâte de regagner Hanoï où une nouvelle mission gonio dans un autre secteur nous attendait mais nous avions tous l'espoir que le secteur à ratisser serait plus calme, ce qui devenait de plus en plus rare.

Nam Dinh

Nous recevons l'ordre de rejoindre la CAER à Hanoï, mais la route était coupée en maints endroits et impraticable pour plusieurs jours.

Un convoi maritime est alors formé composé de plusieurs navires pour transporter du ravitaillement chargé à bord de LCT et autres navires qui quittèrent le port d'Hanoï pour rejoindre la garnison de Nam Dinh située à 100 kilomètres au sud sur la rive droite soit à une quarantaine de kilomètres d'Hung Yen située par contre sur la rive gauche mais en amont. L'un d'eux devait quitter le convoi pour accoster et charger nos deux véhicules pour Nam Dinh.

Effectivement, le lendemain matin, un LCT se détache du convoi et accoste au «port» d'Hung Yen qui était en fait des pierres entassées sur la rive.

Nous chargeons nos véhicules au milieu de dizaines de jerricans d'essence destinés à la garnison de Nam Dinh et autres unités moins importantes telles que Ninh Binh, Phat Diem.

Nous gagnons le milieu du fleuve et nous rejoignons le convoi composé de LCT, LCM et de canonnières qui tiraient systématiquement au 40 Bofors sur tout ce qui paraissait suspect, car le 2^{ème} Bureau avait appris que le TD 42 disposait de bazookas et probablement d'un canon de 75mm, sans compter leurs mitrailleuses.

En fin de journée, nous accostons à Nam Dinh et passons la nuit dans un local de l'ex banque d'Indochine, aujourd'hui Indosuez.

Je ne pensais pas que deux mois plus tard, en mission à Nam Dinh, je serai grièvement blessé à quelques kilomètres de cette ville.

L'ouverture de la route de Nam Dinh vers Hanoï étant faite, nous prenons place dans le convoi composé de véhicules armés ou non et de cars civils en majorité Chrétiens fuyant la zone par peur d'être capturés par les troupes vietminh, ils avaient malheureusement raison.

Nous arrivons durant l'après-midi à Phuly, importante garnison située à mi-chemin, soit à 50 kilomètres environ. Nous découvrons avec stupeur une garnison totalement enterrée avec les véhicules également recouverts de madriers ou d'autres protections contre les obus des Katchoutchia fournis par la Chine et installés dans les calcaires dominant Phuly. Les Viets avaient réussi à les convoyer en quelques jours dans cette région depuis Dien Bien Phu sans être inquiétés et nous n'étions plus les maîtres, faute de moyens. Je repère un shelter d'un SCR 399 des Transmissions complètement enterré et je demande où passer la nuit. Un sergent ou sergent-chef me répond qu'il n'y a plus rien de prévu pour les passagers. La seule solution était de passer la nuit dans le shelter, soit six personnes compressées dans cet espace restreint.

Nous avons eu droit aux tirs des Katchoutchia pendant peu de temps, faute de munitions certainement. Ces fusées, qui explosaient à un rythme effréné un peu n'importe où sur la ville et à l'extérieur, nous paralysaient. Je songeais à nos deux Dodge garés près du shelter sans aucune protection avec le gonio et le SCR 193 à bord et je demandais au ciel qu'ils soient épargnés car je me voyais déjà préparer le compte-rendu de la destruction de ce matériel.

Nous avons repris le convoi le matin avec les civils qui s'étaient éparpillés dans la rizière durant la nuit et nous avons rejoint la CAER d'Hanoï après quarante-huit heures de péripéties diverses pour effectuer 60 kilomètres alors qu'en temps normal il fallait une journée environ, merci le TD 42.

Arrivés à Hanoï, il faut déposer les véhicules au garage pour révision, ainsi que le matériel gonio et radio à l'atelier de la CAER dirigé par le sergent-chef-major Louis Boucherie.

En attendant de repartir en mission, nous étions affectés aux écoutes, car il n'était pas question de bénéficier d'un jour de repos. Je regagnais ma chambrée où logeait le sergent Baudoin à qui je confiais ma cantine et ma valise avant de partir en mission.

Notre équipe fut désignée pour effectuer des missions sur plusieurs sous-secteurs : Kien An, Sept Pagodes, Haïduong en particulier, puis début juin Nam Dinh avec le sergent Grimaud, Bibe et un caporal-chef des Télégraphistes Coloniaux nouvellement arrivé dont le nom m'échappe.

Nous partons sur Nam Dinh par la RC 1 que nous avons empruntée au retour d'Hung Yen et je repasse devant le poste de Thuong Dinh que nous avons construit en 1948 avec la 8^{ème} Compagnie du II/6^{ème} RIC. Ce dernier était méconnaissable, les Vietnamiens bénéficiaient, comme tous leurs camarades, de l'aide américaine distribuée à profusion en équipements neufs, alors que les nôtres étaient pratiquement hors d'usage.

Il faut avouer que, même si nous nous ne posons pas trop de questions sur la situation en général, nous ne comprenions pas les raisons pour lesquelles des postes de la ceinture d'Hanoï étaient suréquipés avec un matériel qui ne servait pratiquement jamais. Ce qui est certain, c'est que quelques semaines plus tard, le Vietminh s'empara de la grande majorité de tous ces matériels non sabotés ou détruits par l'armée sud-vietnamienne.

Nous repassons par Phuly toujours enterrée et nous croisons de nombreux convois qui remontaient sur Hanoï, l'armée évacuait le sud du delta sous la pression des Viets toujours plus entreprenants. Des familles, en général catholiques, s'entassaient avec quelques effets personnels avec nos soldats. Ces scènes me rappelaient les réfugiés français qui fuyaient sur les routes devant l'avance des troupes allemandes.

Nous arrivons à Nam Dinh en fin d'après midi et nous nous dirigeons vers le 2^{ème} Bureau pour signaler notre présence. L'officier responsable nous accueille avec empressement et nous informe que les troupes Vietminh sont à proximité de Ninh Binh, soit à une cinquantaine de kilomètres, et qu'il en était de même au sud, vers la mer, dans la zone du Buichu dont la population était majoritairement catholique. Les directives fournies par les écoutes à mon départ mentionnaient quelques émetteurs dans les environs.

Nous regagnons l'ex-banque d'Indochine où nous logeons dans une chambrée et nous avons la chance que la popote sous-officiers soit située dans le même bâtiment. La ville de Nam Dinh était le PC d'un secteur important où toutes les Armes étaient représentées en nombre.

Le lendemain, nous nous dirigeons vers Ninh Binh et nous passons devant le rocher où fut tué le lieutenant Bernard de Lattre de Tassigny le 30 mai 1951. Nous traversons cette bourgade avec sa magnifique église en partie détruite et nous nous dirigeons vers Cho Can où la Légion Étrangère avait un poste commandé par un lieutenant qui nous invite à partager leur déjeuner. Nous repartons pour stopper quelques kilomètres plus loin, le pont traversant la rivière ayant été détruit par les Japonais ou le Vietminh. De l'autre côté, c'était la zone contrôlée entièrement par les troupes du Vietminh qui arrivaient en masse depuis Dien Bien Phu.

Il y avait une quantité invraisemblable d'émetteurs vietminhs dont les indicatifs attribués aux diverses unités étaient censés être cantonnés à Dien Bien Phu. Ces réseaux ne figuraient pas sur les directives censées nous indiquer les fréquences et les indicatifs. Certaines de ces stations étaient éloignées mais d'autres parfaitement entendues bien que trop éloignées pour être relevées. J'effectue des relèvements en quantité, n'ayant malheureusement qu'un axe pour me déplacer, je ne pouvais qu'indiquer une direction.

Je rentre à Nam Dinh par la RC 1, par le même itinéraire qu'à l'aller et je me rends au 2^{ème} Bureau pour leur fournir les relevés effectués.

Le lieutenant est surpris, bien que ses agents lui aient signalés la présence de nouvelles troupes dans le secteur. Je lui demande s'il était au courant de ces réseaux nouvellement mis en place. Il me répond par la négative.

Plus tard, j'ai appris que 80 % des camps de prisonniers français étaient situés à portée de canon de nos troupes. Le camp 101 n'était qu'à une trentaine de kilomètres du poste tenu par la Légion Étrangère, le camp 79 à 40 kilomètres environ de Nam Dinh et de Phu Ly sans que nous intervenions. Il se peut que le commandement vietminh ait menacé d'exécuter tous les prisonniers en cas d'intervention de notre part.

Les jours suivants, toujours autant de relevés, sinon davantage, et la puissance des signaux indiquaient que les émetteurs étaient à quelques kilomètres de la rivière. Je reçois un message du lieutenant Berling, chef de la section gonio mobile, me demandant d'être présent au terrain d'aviation le lendemain matin. Je me rends donc au terrain et peu de temps après se pose un *Beaver*.

Le lieutenant Berling descend de l'appareil suivi d'officiers supérieurs du 2^{ème} Bureau des TFIN. Une discussion s'engage sur la présence de toutes ces troupes vietminhs à quelques kilomètres du lieu où nous discutons. Un intervenant m'a demandé si j'étais conscient des conséquences éventuelles de mon travail et celui de mon équipe. Le lieutenant Berling se porte garant de mes capacités et propose de nous rendre sur les lieux. Nos deux Dodge, gonio et radio, servent de véhicules de transport pour rejoindre la rivière faisant frontière avec la zone vietminh. Nous passons devant le dernier poste en zone française et le lieutenant de la Légion nous invite une nouvelle fois à sa table. Des seigneurs...

Vers 14 heures, nous sommes au bord de la rivière et je demande à nos «*invités*» de bien écouter ce qui va suivre !

Je branche le haut-parleur et je commence la recherche des réseaux viets travaillant entre 3 et 6 mhz. Immédiatement, j'intercepte un émetteur dont je donne l'azimut et ainsi de suite ! Visages figés, stupeur générale !

Êtes-vous sûr de vous ? Votre appareil fonctionne normalement ? C'était l'incompréhension générale car les indicatifs que nous avons relevés correspondaient à des unités sensées se situer bien plus au nord-ouest sans compter ceux qui étaient inconnus, les Viets ayant imposé le silence radio jusqu'à leur arrivée dans ce secteur.

Nous ramenons nos «*contrôleurs*» au terrain d'aviation de Nam Dinh et ils regagnent Hanoï le visage fermé et très soucieux.

Quelques jours plus tard, l'évacuation militaire et des civils chrétiens de toute la zone sud du delta commençaient, Nam Dinh, Ninh Binh, Thaï Binh pour les plus importantes garnisons afin de rejoindre les villes d'Hanoï ou Haïphong déjà surpeuplées. Un C-47 équipé de hauts parleurs survolait la zone en rase-mottes pour inviter la population à fuir mais le bruit des moteurs interdisait pratiquement toute compréhension.

Deux ou trois jours après, le 17 juin exactement, nous partons en direction de Nin Binh et j'avais le pressentiment que cette journée allait être sinon la dernière, la plus mouvementée. Nous quittons Nam Dinh, et nous nous plaçons derrière des véhicules qui attendaient que l'ouverture de la route soit terminée. Un lieutenant de la Légion était debout auprès d'un tas de mines, d'obus de tous les calibres piégés et ramassés depuis le début du déminage à l'aube. Il était imperturbable sous la pluie battante que nous subissions depuis notre départ et j'avais demandé au sergent Grimaud, qui était à mes côtés, d'enlever la bâche placée au dessus de nos têtes, de rabaisser le pare brise sur le capot du véhicule afin d'avoir une chance d'être éjectés si nous sautions sur une mine.

En outre, j'avais reçu quelques jours auparavant, un briquet Flaminaire de la part de mon épouse pour ma fête. J'avais l'habitude de le glisser dans la poche de mon short après chaque utilisation mais ce jour-là, je l'ai posé chaque fois entre la face avant du gonio et de son couvercle en pensant qu'en cas d'incident, je le récupérerai. Ce ne fut pas le cas.

Grimaud était furieux, trempé jusqu'aux os comme moi-même, et me maudissant certainement ! Quelques kilomètres plus loin, le véhicule qui circulait devant nous saute sur une mine car les Viets posaient des mines à crémaillère de fabrication chinoise ou russe. Ces crémaillères étaient réglées pour causer l'explosion de la mine au énième passage d'une roue.

J'arrive devant une coupure large de 5 mètres environ et d'une profondeur de 1,50 mètres à 2 mètres. Je stoppe le véhicule et mon subconscient me dit que le franchissement de cet obstacle est suicidaire, mais je n'ai pas le choix.

La mine

Je regarde attentivement le sol à la recherche d'un emplacement de mine qui aurait échappé à la patrouille d'ouverture de la route, mais rien de suspect. Je demande à Grimaud de descendre du Dodge et de s'en éloigner afin qu'il n'y ait qu'une seule victime, si comme je le présentais, il y avait une mine. Je passe la première vitesse, j'enclenche le crabot et le réducteur de la boîte de vitesses et je descend lentement dans la coupure.

Dès que la roue avant gauche toucha le fond de la coupure, il y eut une énorme explosion qui me projeta dans la rizière inondée où, inconscient, je me noyais à quelques pas de mes camarades qui ne voyaient rien suite à la poussière. Finalement, je suis retiré de la boue, pratiquement dénudé par le souffle de la mine avec du sang sur tout le corps provoqué par les éclats qui m'avaient entaillé plusieurs parties du corps.

Il était exactement 11 heures, ma montre ayant cessé de fonctionner.

Je suis allongé sur le bas côté de la route, un infirmier commence à me nettoyer les plaies après m'avoir administré de la morphine.

Au bout d'un certain temps, arrive un sous-lieutenant ou lieutenant médecin qui m'examine et je l'entend dire à l'infirmier : mettez le à l'ombre, il a la colonne vertébrale brisée, il est foutu... Nouvelle dose de morphine et je reste sur le bord de la route souffrant le martyr au bout d'un certain temps, la morphine ne produisant plus ses effets.

Mon équipe était paralysée, ne sachant que faire sinon récupérer le Dodge renversé dans la rizière avant la tombée de la nuit, le gonio ayant été détruit avec le briquet !

Vers 15 heures, je sens une présence humaine à mes cotés qui m'ausculte et en ouvrant les yeux, je vois un grand gaillard coiffé d'un képi blanc, torse nu avec une musette en bandoulière. Il prend une seringue remplie de morphine sans doute mélangée avec un autre produit car je me sens tout de suite mieux et je m'assoupis.

Vers 16 heures, le médecin que j'avais vu le matin même revient sur Nam Dinh avec le détachement chargé de la fermeture de la route qui reviendra le domaine des Viets aussitôt. Il m'examine, regarde l'énorme pansement que j'ai sur le bas ventre et me demande quel est l'auteur de cette intervention puisqu'il était le seul médecin pour tout le secteur. Je lui répons que, seul, un légionnaire m'a soigné. Dubitatif, le médecin regarde mon pansement à plusieurs reprises et donne l'ordre que l'on me couche dans la caisse d'un Dodge où il y avait déjà des blessés allongés et nous prenons la direction de Nam Dinh pour rejoindre la cotonnière qui servait d'hôpital.

Cette immense usine, qui fonctionne toujours à ce jour, était à l'arrêt et occupée par le service de santé. Des lits picot étaient installés entre chaque machine à tisser dont la plupart avait des fuites d'huile qui tombait au goutte à goutte sur nous, car rares étaient les blessés ou les malades qui avaient un drap ou un sac de couchage.

Le lendemain matin, tandis que des aides soignants ou les infirmiers terminaient de me nettoyer les plaies, le lieutenant me confirme que j'ai vraisemblablement des vertèbres et des côtes brisées mais que sans radiographie, il ne pouvait pas se prononcer avec exactitude.

À ce moment, j'aperçois le légionnaire qui était à mon chevet la veille et je le désigne au médecin qui l'interpelle et lui demande quelle était sa profession avant d'être légionnaire. Le légionnaire se met au garde à vous et lui répond : *Chirurgien dans la Wehrmacht*. Il salue et se dirige à l'extrémité du bâtiment.

Je ne l'ai jamais revu et je n'ai jamais pu savoir à quelle unité il appartenait malgré toutes mes recherches y compris auprès du journal *Képi Blanc*. Je pense qu'il appartenait à la 13^{ème} DBLE qui opérait dans ce secteur à cette époque, mais sans aucune certitude. Le lieutenant m'a simplement dit :

Il vous a sauvé la vie.

J'ai appris par la suite que ce légionnaire n'était pas un cas unique dans la Légion Étrangère.

Le surlendemain, je me retrouve dans un C-47 sanitaire, allongé sur un brancard fixé sur la paroi de l'appareil qui décolle en direction d'Haïphong où nous atterrissons après une demi-heure de vol environ alors qu'en ambulance, il aurait fallu deux jours de route au minimum.

Des ambulances pilotées par des «*chaufferettes*» attendaient les avions sanitaires dont le mien pour nous conduire à l'hôpital Ciais à Haïphong.

Cet établissement, datant d'avant 1945, était très moderne pour l'époque mais il n'avait jamais été prévu pour accueillir autant de blessés ou de malades atteints pour la plupart de dysenterie ou de paludisme. À l'intérieur de l'enceinte, le service de santé avait édifié un «*hôpital auxiliaire*» ayant la forme d'un wagon en bois. Les compartiments abritaient les blessés ou les malades couchés à même le sol, tandis que le couloir était encombré par ceux qui allaient être opérés dans une salle située à l'extrémité du «*train*». Des soldats vietminhs blessés attendaient leur tour pour être opérés car nous appliquions les conventions de Genève.

On se serait cru à l'église à la fin d'un enterrement lorsque le prêtre indique aux fidèles la façon de procéder pour rejoindre le couloir central de l'église ! Il faisait une chaleur incroyable dans cet abri sans aucune ventilation, quelques Vietnamiens distribuaient de l'eau et vendaient des fruits à ceux qui étaient en état de les manger et dont certains auraient dû être à la diète complète. Mon tour d'être transféré à la salle d'opérations arrive enfin, je suis anesthésié au chloroforme et je me réveille dans une salle de l'hôpital. Aussitôt, je sens une odeur fétide qui me rappelle celle des nos malheureux compagnons exécutés près d'Hung Yen quelques semaines auparavant. N'étant pas tout à fait conscient, je me demandais si je n'étais pas en plein cauchemar et je tourne la tête sur ma gauche et sur ma droite pour apercevoir deux camarades couchés à proximité de mon lit. Pour gagner de la place, les lits avaient été rapprochés laissant juste la place pour le passage d'une personne.

Sur ma gauche, je vois un blessé ayant un petit manche en bois dans sa main qu'il descendait le long de son corps et qu'il ramenait à hauteur de son drap. Je tente vainement d'engager la conversation avec lui, sans résultat.

Mon voisin de droite m'interpelle pour me dire qu'il faisait partie d'un contingent de grands blessés libérés par les Viets à Vietri quelques jours auparavant. Il avait une jambe gangrenée et il se servait d'un râteau pour ramener de temps en temps des asticots qui se nourrissaient du pus dégagé par les plaies infectées car ceux-ci ne s'attaquaient pas à la chair saine. C'était le début de l'utilisation de la pénicilline et l'hôpital ne disposait pas de stocks suffisants pour administrer la quantité nécessaire à chaque patient, ce qui fut mon cas également. Le lendemain ou le surlendemain, ce garçon de vingt ans était décédé vraisemblablement par manque d'antibiotique.

Je suis resté une semaine environ, soigné du mieux possible, et nous étions heureux de voir les assistantes sociales de la Marine et de l'armée de l'Air qui distribuaient des friandises, des produits de toilette et des livres dont j'ai bénéficié. Elles écoutaient les confidences des camarades grièvement blessés tout en prenant des notes sur un cahier, je me doutais bien malheureusement ce qu'elles transcrivaient.

Elles ne se doutaient pas en s'engageant dans l'Armée qu'elles seraient appelées souvent à se substituer parfois à une mère. Ces femmes-là ont été complètement oubliées.

Curieusement, aucune assistante sociale de l'armée de Terre ne nous a rendu visite ni la Croix Rouge, peut être une coïncidence.

Afin de faire de la place, je suis dirigé sur l'hôpital Lanessan à Hanoï. Je me pose sur le terrain de Bach Maï dans la banlieue sud d'Hanoï où des ambulances nous attendent pour nous conduire à l'hôpital Lanessan. Je passe une nuit dans cet établissement et le lendemain matin, je suis averti qu'un grand nombre de blessés était attendu dans la journée et que faute de places, je devais rejoindre mon unité et rester allongé.

L'hôpital Lanessan était effectivement surchargé de blessés, il y en avait partout, dans les couloirs, dans les cours, d'autres allongés sous des tentes. Les personnels, composés en majorité d'Antillais et de Pondichériens, couraient dans tous les sens, les ambulances attendaient que l'on vienne prendre en charge les blessés qui arrivaient également à bord de véhicules tels que les Dodge, GMC, etc.

Je téléphone à la CAER afin que l'on m'envoie un véhicule qui arrive rapidement.

Le lieutenant Leclerc, responsable des écoutes, était au volant et après avoir discuté, il me dit que j'ai oublié mon paquetage ! Je n'avais qu'une serviette en cuir où j'avais mis mes affaires de toilette ! Aucun linge de rechange depuis le 17 juin !

Arrivé à la CAER, je récupère ma valise gardée par mon camarade, le sergent Baudouin, puis je me rends chez le fourrier pour percevoir un nouveau paquetage. Que nenni ! L'adjudant ou l'adjudant-chef responsable du magasin d'habillement me demande un compte-rendu de perte que je dois adresser au capitaine commandant la CAER qui donnera son avis !

Je lui demande de me prêter de quoi me changer, ce qu'il refuse catégoriquement. Je croise dans la cour le lieutenant Berling à qui je raconte mes ennuis. *Suivez-moi !* Nous voilà devant le sous-officier si intransigeant qui se fait sévèrement réprimandé et me donne un paquetage complet.

Souffrant énormément de la colonne vertébrale à la suite des fractures de plusieurs vertèbres et côtes, je rejoins la chambrée et, faute de place, j'occupe le lit d'un opérateur gonio en mission. Le brave Baudouin m'apporte les repas ainsi que le sergent-chef Jaillet, un excellent ami malheureusement décédé, parrain de mon second fils.

Je demande à l'adjudant-chef des CTC responsable du garage, un véhicule pour me rendre chaque matin à l'infirmierie d'une unité de paras dont nous dépendions pour les soins et visites médicales. Nouveau problème ! Pas question d'immobiliser un véhicule avec un chauffeur durant une matinée ou plus car une longue attente était de rigueur compte tenu du nombre de consultants et les personnels de l'infirmierie en nombre très insuffisant. Il a fallu que ce soit le capitaine qui donne l'ordre de me fournir quotidiennement un véhicule.

La pénicilline manquait un jour sur deux et était remplacée par des sulfamides. Mes blessures au bras ne se refermaient pas et l'infection s'aggravant, l'infirmier jugea plus prudent de m'inscrire à la consultation du lendemain. Le médecin rédigea un bulletin d'hospitalisation et je me suis présenté à l'hôpital Lanessan. Après une très longue attente, un médecin m'examine et m'accorde un mois de repos couché avant mon rapatriement sanitaire sur la France.

De retour à la CAER, je rejoins ma chambrée et quotidiennement je me rends à l'infirmierie pour des soins. Peu de temps après, arrive l'ordre d'évacuation de la CAER sur le centre d'écoutes de Doson, nouvellement construit au bord de la mer, à 25 kilomètres d'Haïphong.

Doson

Le capitaine commandant la CAER me convoque pour me dire que je rejoindrai Doson avec lui par avion, afin que les 150 kilomètres de route ne soient pas un calvaire pour moi. Effectivement, quelques jours plus tard, nous embarquons à bord d'un Beech 18, avion qui avait été utilisé avec un gonio sur Dien Bien Phu sans grand résultat. Curieusement, l'immatriculation était civile, car cet avion aurait été la propriété du gouverneur d'Indochine de l'époque. Une heure après avoir décollé, nous nous posons sur le terrain de Doson situé à 5 kilomètres environ du centre d'écoutes. La gonio mobile était terminée mais pas les écoutes où je fus affecté. Mais j'ai dû les abandonner suite aux violentes douleurs occasionnées par la position assise devant les récepteurs.

Début janvier 1955, je fus muté à Vientiane, au Laos, comme chef de la station gonio fixe. Vientiane était à près de 2 000 kilomètres de Doson. J'ai rejoint en C-47 via Tourane, Saïgon et Seno. Trois jours après mon départ de Doson, j'arrive à Vientiane au Laos. La station gonio SCR 255 était située à l'extrémité du terrain d'aviation de Vataï distant de quelques kilomètres de Vientiane où nous prenions nos repas. Nous logions dans une antique maison laotienne sur pilotis, sans aucun confort, prenant l'eau dans un puits. L'électricité était fournie par un groupe électrogène PE 75 qui était en panne régulièrement. La station SCR 193 était également installée dans cette maison pour assurer les liaisons avec tous les dirigeants des centres d'écoutes. Il y avait beaucoup à faire pour que cette station redevienne opérationnelle. Bien que la guerre soit terminée, les relevements goniométriques étaient aussi nombreux sinon plus, car nous relevions les émetteurs situés en Corée du Nord au profit des troupes US car nous leur offrions une parallaxe extraordinaire.

Vientiane était le siège de la commission d'armistice de Genève composée de militaires canadiens (très sympathiques), polonais (antipathiques au possible), indiens (indifférents) et un ou deux pays supplémentaires dont j'ai oublié leurs noms. Ces observateurs étaient logés dans des locaux relativement modernes situés entre Vientiane et Vataï après que les éléments français qui y logeaient aient été délogés. Nous n'avons aucun contact avec eux sauf avec les Canadiens qui avaient reçu l'ordre de ne pas fraterniser et de rester neutres.

La commission vivait en autonomie, ayant de nombreux avions français à leurs dispositions, allant du C-47 au *Noratlas* en passant par des DC 4. Ces avions se rendaient souvent à Hanoï et les passagers traitaient avec les hautes autorités vietminh. Le soir, à leur retour, ils déchargeaient souvent de l'ivoire achetée à bas prix.

Mon état de santé ne s'améliorait pas du tout, je me rendais à l'hôpital Mahosot de Vientiane pour panser mes plaies qui ne se refermaient toujours pas à cause du taux d'humidité voisin des 100% et surtout par le manque de pénicilline. Interrogée par radio, la CAER de Saïgon répond qu'elle n'avait pas reçu encore la réponse à mon rapatriement sanitaire près d'un an après avoir été blessé et que je devais patienter.

En avril 1955, un médecin décida de me diriger sur un hôpital de Saïgon plus apte à me soigner convenablement et renouvela une demande de rapatriement sanitaire sur la France. Quelques jours plus tard, le 8 avril 1955, j'embarque à bord d'un DC 3 d'Aigle Azur à destination de l'hôpital Roques situé dans les faubourgs au nord de Saïgon.

La CAER avait envoyé une Renault 4 cv avec immatriculation civile pour m'accueillir et me conduire à l'hôpital. En effet, la ville était à feu et à sang suite au soulèvement des sectes Haho, provietminh pour résumer et Bin Xuyen plutôt anticommunistes, mais les deux belligérants luttaient contre Bao Dai.

Le couvre-feu était en vigueur et l'armée française restait dans ses casernes, l'arme aux pieds tout en soutenant non officiellement les Binh Xuyen. Seuls quelques véhicules militaires français, dont beaucoup d'ambulances, circulaient.

Nous arrivons à l'hôpital Roques qui avait été construit bien avant la deuxième guerre mondiale et qui regorgeait d'hospitalisés y compris dans les couloirs et sur les terrasses du type colonial.

Finalement, j'arrive dans une chambrée et j'attends patiemment que l'on s'occupe de mon sort. Arrive la soupe, vraiment le minimum vital pour survivre ! Aucun vendeur vietnamien pour nous vendre de la nourriture, les combats étaient proches de l'hôpital gardé par des blindés AM 8.

Le lendemain, sans avoir reçu comme beaucoup, le moindre soin, je suis convoqué devant un capitaine médecin qui me demande ce que je fais ici. Je lui narre mon cas et il me répond que mon dossier médical ne lui est pas parvenu et qu'en conséquence, je serai dirigé vers un centre de convalescence situé à Saïgon en attendant mon rapatriement sur la France.

Le lendemain ou le surlendemain, nous sommes plusieurs à nous présenter devant un ensemble de bâtiments au style espagnol. Une religieuse ouvre le portail et nous pénétrons dans une cour où plusieurs militaires des trois Armées et de tous les grades vauquaient à diverses occupations.

Stupéfaction générale... Où avons-nous atterri ? Une religieuse, de forte corpulence, au visage autoritaire prend la parole pour nous souhaiter la bienvenue dans son couvent dont une grande partie a été mise à la disposition des convalescents en attendant leurs départs sur la métropole. La mère supérieure nous met à l'aise immédiatement en nous précisant qu'ici, il n'y avait pas de grades, seul le sien était valable.

Les corvées devaient être assurées par l'ensemble des présents jusqu'au grade d'adjudant-chef inclus tandis que les officiers étaient tenus de rester dans leurs chambrées jusqu'à l'heure du déjeuner préparé par les religieuses. Les sorties étaient interdites suite aux combats qui se déroulaient dans la ville, mais nous étions avertis qu'en cas d'accalmie, il fallait une permission pour quitter le couvent. La mère supérieure avait le droit d'adresser une demande punition au bureau de garnison de Saïgon pour tout militaire, quel que soit son grade, qui ne respecterait pas son règlement, et elle ne s'en privait pas !

La cuisine était excellente et abondante et nous nous demandions par quels moyens la responsable de l'approvisionnement réalisait ce tour de force de nous servir de tels repas où tous les grades étaient assis à la même table, du deuxième classe au colonel et devant réciter le *Bénédicté* avant de s'asseoir.

À 21 heures, extinction des feux.

Ces religieuses auraient été les héritières d'un ordre parti des Philippines au XV^{ème} ou XVI^{ème} Siècle pour évangéliser le pays. Il se disait que la mère supérieure était la sœur du général Franco, il est vrai qu'il y avait un air de ressemblance certain.

Une semaine après mon arrivée environ, je suis convoqué chez la mère supérieure. Celle-ci se trouvait assise derrière son immense bureau au style espagnol et je vois un officier supérieur de des Transmissions appartenant à l'état major des TFIS. Ce dernier me conduit au PC de la CAER, rue Pèlerin, où nous attendait le lieutenant Perdu, chef de la section gonio fixe de cette unité.

Fin de séjour

J'apprends que la CAER de Saïgon ne disposait d'aucun gonio mobile et qu'un navire en provenance d'Haïphong amenait mon camarade Jaillet avec un Dodge gonio du détachement de Doson. Comme il fallait être deux opérateurs, le second serait moi même quoiqu'en instance de rapatriement. La mission consistait à localiser plus précisément trois émetteurs que le réseau de gonios fixes avait localisés à Saïgon. Il s'agissait des émetteurs Binh Xuyen, Hoa Ho et d'un clandestin Vietminh qui ne respectait pas les accords de Genève.

Nous nous rendons au PC des troupes sud-vietnamiennes situé près de la résidence de Bao Dai. Des blindés neufs fournis par les USA entouraient la résidence et son parc où circulaient des personnels de tout grade. Nous sommes accueillis par un officier, lunettes Rayban, pistolet Colt accroché au ceinturon, un vrai guerrier ! J'apprends de la bouche de cet officier arrogant que je devais lui rendre compte quotidiennement des résultats de ma mission et à personne d'autre, étant détaché auprès de l'armée sud-vietnamienne pendant un certain temps. Je n'avais aucun document à ce sujet. Je suis reconduit à mon centre de convalescence et durant le trajet, je tente de faire comprendre que je dois être remplacé, mais je ne trouve aucun écho à ma demande.

Deux ou trois jours plus tard, le sergent chef-Jaillet vient me chercher avec le Dodge avec l'ordre d'attendre l'officier des TFIS pour que nous ayons des consignes précises. Jaillet avait les fréquences d'émission des trois émetteurs à relever, comme je m'y attendais, elles avoisinaient les 6 mhz pour les deux sectes qui s'exprimaient en phonie durant une heure à partir de midi. La tonalité spécifique de la voix des opérateurs nous apprit qu'ils utilisaient un WS 19 anglais. Quant à l'émetteur viet, l'opérateur émettait en graphie sur une fréquence dont je ne me souviens plus et il ne put être localisé, étant trop loin. J'explique à cet officier que tout relèvement nécessite le calage du gonio sur le nord et que cette opération oblige l'un de nous deux à sortir du véhicule pour installer le théodolite à la vue de tous les passants. C'est votre problème, me répondit-il !

Bien que les combats aient cessé dans Saïgon même, nous étions conscients que c'était risqué ! À moi, de trouver une solution de rechange. Cet officier ajoute que les relevés effectués sur les Binh Xuyen ne devaient pas être transmis à l'officier vietnamien, contrairement à ceux des Hoa Ho et du Vietminh.

Nous nous positionnons dans une rue et nous attendons 12 heures pour écouter et relever l'émetteur Binh Xuyen dont l'émission débutait par des sons d'une cloche d'église pendant une minute. Comme nous n'avions pas du tout l'intention de nous exposer en sortant du véhicule, je repère le nom de la rue, le numéro de l'habitation devant laquelle nous sommes stationnés et nous partons du principe que la rue est orientée plein nord. Nous nous sommes déplacés à plusieurs reprises, un seul relèvement suffisait compte tenu de la puissance du signal, ce qui nous changeait agréablement des émetteurs implantés au Tonkin. Nous n'étions pas certains que ce procédé fonctionne, si c'était le cas, le bureau calcul de la CAER nous préviendrait dès la remise des relevés.

Nous regardons sur la carte et la localisation de l'émetteur Hoa Ho se trouvait à bord d'une jonque parmi les dizaines amarrées sur les rives de la rivière de Saïgon large de 500 à 600 mètres environ. Je me rends au PC des forces sud-vietnamiennes et je leur désigne l'emplacement de l'émetteur. Cet officier était impressionné et s'empara du téléphone pour donner des ordres en vietnamiens. Restait à le localiser l'émetteur Binh Xuyen, ce qui fut fait le lendemain à midi exactement, dès que nous avons entendu la cloche dans le casque puis un homme qui haranguait la population en français et en vietnamien.

Nous effectuons les relevés et avec stupeur, nous constatons que l'émetteur n'est pas très éloigné du lieu où nous nous trouvions, ce qui était un comble mais avec ce gonio RG 1, il était impossible d'obtenir une localisation plus précise.

Je suis appelé chez le capitaine qui commandait le détachement de la CAER d'Hanoï où je reçus l'ordre de m'acheter une tenue civile, ainsi que Jaillet pour effectuer la localisation précise de l'émetteur Binh Xuyen avec une valise gonio dont je n'avais jamais entendu parlé. Et de m'expliquer que pour effectuer cette mission, nous devons revêtir un habit civil soit une certaine somme à déboursier, ce qui comptait pour nous, les prix ayant considérablement augmentés suite à notre prochain départ de l'Indochine. Je lui demande le service qui nous remboursera de nos frais. Aucun me répondit-il. J'insiste et j'obtiens satisfaction.

Le lendemain, je me rends avec Jaillet au magasin du matériel où un sous-officier me tend une valise en cuir qui n'avait manifestement jamais été utilisée. La valise d'origine US avait une notice en anglais et j'ai réussi à traduire ce qui nous intéressait.

Cette valise avait sous la poignée une partie du cuir maintenue par des boutons à pression. Il suffisait de les ôter et nous avions accès aux commandes d'un récepteur à savoir : commutateurs off/on, A1/A3, lever de doute, une commande pour la recherche des fréquences, un vumètre et un jack minuscule pour l'oreillette dont le fil conducteur très fin de la couleur de la peau se glissait sous la manche de la chemise pour se fixer dans l'oreille.

Avec du recul, c'était du matériel extraordinaire pour l'époque. Alimentation par piles pour la BT et la HT. Le cadre gonio formait l'ossature des trois autres cotés de la valise.

Nous prenons la Renault 4 cv de la compagnie et nous attendons midi pour commencer la localisation exacte. À l'heure dite, le speaker commence à dicter sa propagande et nous sortons de la 4 cv. Je tâtonne malgré l'aiguille du vumètre qui s'est aussitôt déplacée vers la droite du cadran, ce qui était une erreur car je n'avais aucun minimum de l'intensité du son en faisant lentement pivoter la valise sur 360 degrés. Jaillet surveillait les alentours car nous n'étions pas rassurés avec une police vietnamienne pas très complaisante avec nous.

Au bout d'un moment, j'ai abaissé le niveau du son, l'aiguille du vumètre est descendue et en tournant la valise, j'obtiens un minimum de son, rapidement j'actionne le commutateur du lever de doute et je n'ai plus qu'à marcher en faisant tourner très lentement la valise. À 13 heures, nous étions très près du but ayant pratiquement localisé l'émetteur.

Le lendemain, même opération et nous arrivons devant un groupe de deux ou trois maisons où l'aiguille du vumètre se stabilisait. Je me souviens que c'était un dimanche, car il y avait un mess d'officiers dans l'une de ces maisons dont certains avaient revêtu la tenue blanche, la guerre était terminée.

Seule, la CAER eut les résultats alors que l'officier vietnamien s'en prenait à mon incapacité. S'il avait su ! J'ai rendu la valise et nous avons été remboursés de nos frais par le foyer.

J'embarque enfin sur le *Pasteur* après avoir été classé «*rapatrié sanitaire*» le 6 mai 1955, soit près d'un an après avoir été blessé et que mes deux autres demandes aient été égarées.

Au lieu de nous diriger directement sur Colombo, nous remontons au Tonkin, en baie d'Along, pour récupérer 200 à 250 déserteurs qui voulaient rejoindre la France. Je vous laisse deviner l'accueil.

Quelques mois plus tard, nous avons appris qu'ils avaient été condamnés à 6 ou 12 mois de prison avec sursis par le tribunal militaire pour le motif suivant : «*Désertion en temps de paix*».

L'Indochine était considérée comme «*opérations de police*».

Album photo



En mars 1954, stationné à Hung Yen, je me dirige vers le village de Dong Li distant de 30 km. La route est en réalité une digue non entretenue et censée rejoindre la Route Coloniale n°5 (RC 5) reliant Hanoï à Haïphong.

J'arrive avec mes trois véhicules, deux Dodge pour les relèvements gonio et un GMC équipé d'une mitrailleuse de 50 en tourelle transportant notre escorte.

Devant les tranchées creusées en «*dominos*», je quitte la digue pour descendre vers la rizière située en contre bas, puis contourner les «*dominos*» et reprendre la digue. Les viets qui se doutaient bien que les véhicules, très peu nombreux au demeurant, qui circulaient sur cette digue feraient soit demi-tour, soit la même manœuvre que j'avais entreprise.

Dès que les deux Dodge et le GMC furent dans la rizière, un mortier de 60 mm en position dans un village voisin nous prit pour cible !

Nous nous sommes arrachés de la rizière puis nous avons rejoint le poste de Dong Lo où nous avons passé la nuit.



Fin mars ou début avril 1954, le Dodge gonio saute sur une mine de faible puissance, seul la roue est hors service et la peinture écaillée.

Il a fallu faire un compte-rendu lorsque nous sommes rentrés sur Hanoï !

En gros plan, le maréchal des logis-chef Arvati de la Gendarmerie mobile.



La Route Coloniale n°1 (RC 1) rejoignait la frontière de Chine à la Thaïlande, soit plusieurs centaines kilomètres, doublée d'une voie ferrée qui existent toujours.

Je pose, assis sur une borne kilométrique bien de chez nous, non loin de Phu Ly et des fameux «calcaires».



Mai 1954, un des Sikorsky S 55 sanitaires livré parcimonieusement par les États-Unis, sur le terrain de Nam Dinh chargeant un blessé à destination de l'hôpital Lanessan à Hanoï, soit une heure de vol. Par la route : une journée si tout se déroule normalement.

C'est ce pilote qui désobéit aux ordres en virant à mi-chemin de 90° pour prendre un autre blessé près d' Hung Yen qu'il ramena à Hanoï. Il fut sanctionné et fut décoré de la Croix de Guerre ! drôle d'époque.



Fin mars, début avril 1954, le gonio étant en panne une fois de plus, un *Dragon Rapide* est loué par la CAER pour remplacer l'appareil.

Les pilotes de ces sociétés privées, qui pratiquaient des prestations à des tarifs exorbitants, étaient des anciens de l'armée de l'Air.



Début juin 1954, à Nam Dinh, un C-47 sanitaire décolle à destination d'Hanoï ou d'Haïphong, une demi-heure de vol environ. Par la route : une journée pour rejoindre Hanoï et près de deux jours pour rallier Haïphong.

J'ai pris cette photo depuis l'usine «*La Cottonnière*» qui servait d'hôpital de campagne.



Suite aux relèvements gonio, le commandement décide de rapatrier sur Hanoï les Vietnamiens qui se battent à nos côtés et les Catholiques, nombreux dans cette région du Tonkin. Les techniciens de Bach Mai équipent un C-47 de hauts-parleurs pour inviter nos alliés à fuir et à rejoindre Hanoï. Ce C-47 survole en rase-motte les routes et les digues principalement entre Phat Diem, Ninh Binh et Thai Binh .

Le lendemain, toutes ces routes étaient encombrées par les GMC des troupes vietnamiennes qui fuyaient avec leurs familles, leurs meubles... Exactement les routes de l'est de la France en juin 1940.

Au final, très peu de ces pauvres gens ont survécu, déjà la valise ou le cercueil.



Six Fairchild C-119 revenant de Dien Bien Phu qui, ne pouvant pas se poser à Cat Bi à cause d'un typhon, viennent atterrir sur le terrain de Doson situé à trente kilomètres.

Ces C-119 survolent l'un des centres d'écoutes de la CAER à Kienan, situé à quelques kilomètres de Doson.

Les historiens ne sont pas d'accord sur l'origine des pilotes, certains affirment qu'ils provenaient de l'escadrille du général Chennault, d'autres prétendent qu'ils appartenaient à la CIA et enfin que l'équipage, soit cinq aviateurs, était français ?

Ils étaient surnommés les «*Tigres Volants*» et ils étaient affectés sur une base de l'océan Indien.



Un C-119 atterrit à Cat Bi.

J'ai vu une douzaine de C-119 alignés sur le terrain de Cat Bi, avec la cocarde tricolore. J'ai eu l'occasion de me rendre à la popote où des aviateurs américains déjeunaient avec des aviateurs français qui effectuaient les autres tâches à bord des C-119. Pendant des années, le courage et la disponibilité de ces personnels furent loués par tous ceux qui étaient présents à Dien Bien Phu.



Un des centres d'écoutes de la CAER à Kienan, à quelques kilomètres de Doson. Ce centre, très moderne, fut abandonné fin 1954 pour celui de Doson récemment construit en bord de mer... le paradis ! Il fut remis intact aux vietnams en 1955, quel gâchis.

Les mauvaises langues disaient qu'autrefois, et peut-être aujourd'hui encore, lorsque l'Armée française construisait du neuf, notre présence n'allait pas durer. J'ai constaté, à maintes reprises, la véracité de ce dit on !



Vataï, aérodrome de Vientiane au Laos en avril ou mai 1955. Un de mes opérateurs gonio fixe se prépare à embarquer pour Saïgon, soit 900 km environ via Seno, avec des passagers, à bord d'un DC 3 d'Aigle Azur.

En bas : le sergent Luickz, rapatriable sur la Métropole.



Parking de l'aérodrome de Vataï en mai 1955.

Ces avions étaient destinés à effectuer la rotation journalière des membres de la commission d'armistice créée après les accords de Genève en juillet 1954.

Cette commission était composée de fonctionnaires et de militaires canadiens (très sympas), hindous (indifférents), polonais (antipathiques au possible) et de deux autres nations dont j'ai oublié les noms. Ils décollaient quotidiennement pour se rendre à Hanoï, distante de 450 km approximativement, pour rencontrer les autorités françaises et vietminh.

Ils regagnaient Vientiane le soir même.

Très souvent, ils ramenaient des objets en ivoire, y compris des défenses d'éléphants offertes ou achetées à très bas prix, il n'y avait pas de douane à l'époque.

Les voitures qui attendent le retour de ces gentlemen sont : une jeep Willys, une des premières Peugeot 203, une Land Rover, une Citroën 15/6 affectée au chef de la mission, c'est peut-être celle récupérée en 1947 près de Tuyen Quang !