

Souvenirs d'un médecin de la marine

Une campagne en Indochine de 1954 à 1956

Roland Bourcart (Bx 48)



Roland Bourcart (Bordeaux 48) est venu, de Tahiti où il réside, participer au congrès de l'ASNOM à Lyon et nous a remis plusieurs textes qui rappellent la vie embarquée d'un médecin de la marine sous la quatrième République. Ces souvenirs seront publiés en trois parties (Indochine, Pacifique et Mururoa)

Cette première partie concerne son embarquement en Indochine.

La Rédaction

Préambule

De 1948 à 1954

Après mes six années d'études à l'École de Santé Navale de Bordeaux, suivies d'un court séjour à Oran comme médecin de l'Ambulance de l'Arsenal, puis des six mois réglementaires à l'École d'Application de l'hôpital Sainte-Anne à Toulon, j'ai choisi la Marine (sans avoir jamais mis le pied sur un bateau...) sans doute pour suivre l'exemple de mon frère aîné qui, 14 ans avant moi, avait préféré également être médecin de marine (malheureusement sa carrière militaire a été interrompue à la suite du sabordage de la flotte en rade de Toulon, le 27 novembre 1942, pour éviter que les Allemands s'emparent de nos bâtiments...).

Sur les 28 « marins » de ma promo, il y avait dix postes à pourvoir en Indochine et mon rang de classement à la sortie de l'École m'a permis d'obtenir cette première affectation outre-mer, le 13 juillet 1954.

Pourquoi l'Indochine ? Je n'étais pas fiancé et j'avais un goût prononcé pour l'aventure et l'exotisme. (D'ailleurs, mes parents auraient bien voulu que je sois missionnaire...).

La guerre d'Indochine allait bientôt se terminer après le désastre de Dien Bien Phu en mai et l'épuisement du corps expéditionnaire français, qui ont motivé l'Armistice entre le gouvernement de Pierre Mendès France et le Viet-Minh de Ho Chi Minh, puis les accords de Genève en juillet 1954.

L'Aviso Francis Garnier : mon bateau

Plusieurs navires de guerre français ont porté le nom de Francis Garnier.

Ce nom leur a été donné en souvenir d'un lieutenant de vaisseau Marie Joseph François dit Francis Garnier, né le 25 juillet 1839 à Saint-Étienne et tué le 21 décembre 1883 à Hanoi (Tonkin) au cours d'une opération contre des pirates chinois, les « Pavillons Noirs ».

- Une canonnière de rivière a déjà porté ce nom entre 1884 et 1894

- Un contre-torpilleur de 800 tonnes a repris ce nom entre 1913 et 1926

- Une nouvelle canonnière de rivière s'est appelée *Francis Garnier* entre 1927 et 1945. Elle s'est sabordée à Kratié pour échapper à l'invasion japonaise en Indochine.

- Le 4^e et dernier bâtiment nommé *Francis Garnier* fut un aviso-escorteur, ex-escorteur *Erithrea* de la marine Italienne. Admis au service actif en 1937, l'*Erithrea* fut d'abord

utilisé par les Italiens comme stationnaire en Mer Rouge, avant d'être envoyé en Chine et au Japon. En septembre 1943, il se rendit aux Anglais à Colombo. Mis à la disposition de la Marine française au titre des réparations de guerre, il fut armé le 1^{er} mars 1949 sous le nom de *Francis Garnier* et entra au service actif en 1950. Envoyé en Indochine en 1953, il participa aux opérations d'évacuation du Tonkin et effectua un voyage de représentation dans le Pacifique entre août 1955 et février 1956. Après son désarmement, il fut coulé le 29 octobre 1966 en face de Papeete par les bâtiments de combat et les avions de la Force Alpha (créée pour le C.E.P.).

En route pour l'Indochine

Le 13 juillet 1954, j'ai donc embarqué à Paris à bord d'un DC6 de la T.A.I. (Transports Aériens Intercontinentaux) en compagnie de trois camarades de promo (Le Guen, Merer et Vigouroux) et nous sommes arrivés sans encombre à Saïgon, deux jours plus tard, après deux courtes escales, sans débarquement, au Caire et à Karachi.

Premières impressions sur le pays : il fait très chaud.

La vie est chère. On paye en piastres. Le taux officiel est de une piastre pour dix francs (anciens) mais dans la rue et entre connaissances, on a une piastre pour cinq francs. (Les métropolitains qui travaillent ici dépensent beaucoup sur place parce qu'il leur est impossible de changer leurs piastres en francs pour les rapatrier en France...).



2 850 tonnes – 96,9 mètres de long – 14,8 mètres de large
2 moteurs Diesel de 3 900 chevaux – marche à 20 nœuds
3 canons de 120 mm – 4 canons de 40 mm – 4 canons de 20 mm
11 officiers et 173 hommes en temps de paix.

Le lendemain de notre arrivée, nous nous retrouvons tous les quatre dans le bureau du médecin en chef Fuchs, l'adjoint du Directeur du Service de Santé, Ernest Le Breton, pour la distribution de nos différentes affectations. Par chance, j'ai pu obtenir l'un des postes les plus convoités, celui de médecin du *Francis Garnier*, un aviso surnommé par certains jaloux « le yacht du Pacifique », alors que mes camarades de promotion héritent de postes à terre isolés ou sur des bâtiments moins prestigieux, chargés essentiellement de transporter vers le sud les réfugiés vietnamiens du Tonkin (surtout catholiques) fuyant le régime communiste du Viet Cong, ces bâtiments pouvant être :

Des L.S.T. (bâtiments de transports américains) comme le *Golo*, où est embarqué Bernard Broussolle ou encore l'*Odet*, où est embarqué François Labouche.

– Des navires ateliers (*Vulcain*, *Foudre...*)

– Ou encore des petits avisos de 600 tonnes (*Gracieuse*, *Capricieuse*, *Pimodan*, *Commandant Duboc*) qui font facilement sous-marin par gros temps !

J'ai pris mon poste à bord du *Francis Garnier* à Nha Trang, où le médecin, Moreigne, était un de mes Anciens et bénéficiait de la présence de sa femme.

Mon bateau me fit la meilleure impression dès que je mis le pied à bord. Excellente ambiance au carré des officiers, superbe pièce aux parois lambrissées de beaux bois vernis, et l'infirmerie, (mon domaine) bien équipée avec une dizaine de lits, un petit laboratoire, un appareil de radioscopie et surtout un excellent maître infirmier.

L'équipage, commandé par le capitaine de frégate Espuy, comprenait une centaine de marins, jeunes et en bonne santé pour la plupart et une dizaine d'officiers parmi lesquels

semblait régner une très bonne entente (pour le travail et aussi pour les loisirs et les sorties).

Je n'ai pas eu de cas graves à soigner ni d'intervention chirurgicale à réaliser pendant tout mon séjour à bord, seulement quelques peurs quand le bâtiment se trouvait à plusieurs jours de mer de la côte la plus proche et qu'un marin avait très mal au ventre...

La pathologie courante était représentée surtout par les petits accidents, les maladies de peau, les troubles gastro-intestinaux (amibiase et autres parasitoses), sans oublier bien entendu les maladies vénériennes, malencontreuses « avaries de barre » exigeant la consignation à bord des patients un peu trop portés sur la bagatelle.

Un seul point noir était une attribution très parcimonieuse d'antibiotiques à l'infirmerie du bord. Je n'avais qu'un nombre limité de comprimés de pénicilline, streptomycine et

auréomycine ... et certains patients, pour être « présentables », devaient, en cas d'urgence, s'adresser aux pharmacies locales, à leurs frais (« Monsieur le médecin, je rentre en France par avion dans trois jours et ma femme m'attend impatiemment ! »).

Une des missions principales du *Francis* était d'assurer le transport des familles de Vietnamiens entre Haïphong, au nord, et Saïgon, au sud, pour les mettre à l'abri des représailles éventuelles des Viet-Minh. D'autres bâtiments, plus spacieux, le faisaient aussi (nous ne pouvions transporter que 150 personnes environ).

Nous faisons aussi parfois des exercices en mer, en compagnie d'autres bâtiments (le croiseur *Montcalm*, le porte-avions *Bois Belleau*, l'avisos *Dumont D'Urville*, l'avisos *Commandant Robert Giraud...*) et aussi des tirs avec nos pièces de 120 mm dans la charmante baie de Port-Dayot.

Nous avons aussi un rôle important de représentation. C'est ainsi que j'ai eu la chance de participer à deux voyages en Baie d'Along avec, pour passagers, des parlementaires français et d'autres personnalités civiles et militaires (Amiral Jozan, chef suprême des Forces Navales d'Extrême-Orient, capitaine de vaisseau Douguet, commandant de la Marine à Saïgon, médecin en chef Le Breton, Directeur du Service de Santé. À ce propos, je veux raconter ci après une anecdote plutôt piquante, dans les deux sens du terme.

Anecdote du Bouddha de « tonton Ernest »

Au cours des années 1954 et 1955, l'avisos *Francis Garnier*, dont j'étais le médecin-major en Indochine, a fait plusieurs séjours dans la rivière de Haïphong, au Tonkin, et à deux occasions, il a navigué dans la Baie d'Along, toute proche, qui constitue une des grandes



Officiers sur le *Francis Garnier*.

merveilles naturelles du monde avec ses majestueux rochers aux formes bizarres qui sont plantés dans la mer, une mer qui était d'huile quand je suis allé et sur laquelle glissaient paresseusement quelques sampans et jonques aux voiles merveilleusement colorées sous le soleil.

La première fois, c'était en novembre 1954, mon bateau transportait un certain nombre de parlementaires français, députés et sénateurs, ainsi qu'un général (Cogny, je crois, celui qui avait proposé le site de Dien Bien Phu au général Navarre, commandant en chef du Corps expéditionnaire en Indochine, ce qui s'était révélé catastrophique par la suite, puisque c'est là qu'une bataille vit la défaite des Forces Françaises par le Viet-Minh en mai 1954 ...)

Ces personnalités politiques et militaires étaient venues contrôler l'utilisation des crédits alloués à la Marine et peut-être aussi vérifier l'application des mesures arrêtées par les accords de Genève concernant l'évacuation des forces françaises du Nord-Vietnam après l'Armistice.

Après qu'une gerbe ait été déposée au cimetière marin, toutes ces personnalités officielles ont été débarquées sur un autre aviso, le *Pimodan*, membre de l'expédition.

La seconde fois, ce fut en mars 1955. Il y avait à bord cette fois l'amiral Jozan, chef suprême des Forces Navales d'Extrême-Orient, le médecin-chef Ernest Le Breton, directeur du Service de Santé en Indochine, mon patron direct. C'est ici que je veux raconter une anecdote piquante (dans les deux sens du mot...) dont voici le récit :

Le *Francis Garnier* était venu mouiller devant un petit village chinois, nommé Apowan, où j'avais acheté la fois précédente un beau grand chapeau chinois en fibres de bambou tressées et revêtu d'un vernis brillant. J'espérais beaucoup retourner dans ce village où, m'avait-on dit, on pouvait acheter des petits bouddhas en bois peint, probablement



Réception des officiers du « Francis Garnier » par la marine thaïlandaise à Bangkok.

volés dans des pagodes, et que les pêcheurs plaçaient à la proue de leurs jonques comme des génies protecteurs. Je voulais absolument en avoir un !

La chaloupe du bateau fut donc mise à l'eau et tous les officiers du bord y embarquèrent, en plus des deux grands chefs, tous sauf un retardataire, le toubib ! On vint donc me houspiller dans ma chambre, tandis que j'enfilais mon uniforme (« Toubib ! Tout le monde vous attend ! »), la casquette jusqu'aux yeux, je fonce dans la coursive et me précipite vers la coupée, mais en passant sous la porte étanche, je me relève $\frac{3}{4}$ de seconde trop tôt et me cogne violemment la tête contre l'encadrement en fer de la porte blindée... Bien qu'étourdi, je dévale la coupée, mais je sens un liquide chaud me couler sur la figure, et je vois s'écarquiller les yeux des occupants de la chaloupe. Je m'étais ouvert le cuir chevelu sur 7 cm ! Je remonte la coupée à toute allure, suivi par mon directeur qui, ancien chirurgien, m'emmène à l'infirmerie, tout émoustillé d'avoir à me recoudre le scalp (sans anesthésie, si je me souviens bien...). J'ai été pour lui la seule occasion de réaliser une intervention chirurgicale de tout son séjour en Indo... Il m'a ensuite entouré la tête d'une bande de crêpe, avant de s'en aller à Apowan avec une autre embarcation, me laissant à bord déguisé en fakir indien, et surtout bien déçu de ne pouvoir acheter le bouddha convoité...

Mais le bon « tonton Ernest » (c'est le surnom affectueux que nous lui donnions), de retour à bord, est venu dans ma chambre m'apporter un bouddha qu'il avait acheté pour moi à titre de consolation. Je l'ai toujours conservé et il me rappelle souvent cet incident cocasse de ma carrière...

Un événement plus sérieux et plus triste s'est produit le 13 mai suivant, lorsqu'il a fallu, sur l'ordre de l'amiral Kerville, quitter définitivement Haïphong, pour gagner Dausson à l'embouchure de la rivière. Le *Francis Garnier* a quitté son mouillage avec les derniers navires français présents dans cette région (le dernier, je crois, fut le *Jules Verne*, un navire atelier) et nous quittions pour toujours le Tonkin. Je vois encore jaillir

sur les toits des maisons situées sur les rives les petits drapeaux rouges à l'étoile jaune centrale qui marquaient ostensiblement la prise de possession du pays par le Viet-Minh, au fur et à mesure que mon bateau descendait la rivière... C'était un spectacle un peu triste pour tous ceux qui aimaient ce pays, maintenant aux mains de nos anciens ennemis, communistes et nationalistes. Mais, après tout, ils étaient chez eux et la guerre était finie, c'était le principal.

Du 12 au 15 juillet 1955, j'ai eu aussi le privilège de participer au voyage très protocolaire que le *Francis Garnier* a effectué à Bangkok pour sceller la réconciliation entre le Siam et la France. En effet, la Marine Française avait coulé leur flotte à Koh Chang en 1941... Notre accueil par les autorités civiles et militaires de Bangkok a été très sympathique et de nombreuses festivités ont marqué notre passage : réception à l'Institut Naval avec un très beau spectacle de danses thaïlandaises, visite du Palais Royal, de ses superbes temples et bouddhas, visite de l'Institut Pasteur (et de la fosse aux serpents où l'on récolte le venin de cobra pour fabriquer le sérum), le 14 juillet, grand cocktail à bord, puis à l'Ambassade de France, et enfin grande soirée à l'Alliance Française avec la présence du Premier ministre du Siam (Thibul). J'ai eu mon petit succès en chantant les airs de mon répertoire (Brassens, Bécaud, Félix Leclerc...).

Nous avons quitté Bangkok le 16 juillet au terme d'un voyage qui avait pour but de rehausser le prestige de la France dans ce beau pays d'Asie et nous réconcilier avec sa Marine, ce qui fut fait.

En dehors de ses missions de transports, d'entraînement et de représentation, le *Francis Garnier* était souvent obligé de rester à quai à Saïgon, pour des réparations et d'autres missions plus triviales. Pour moi, ces immobilisations forcées étaient partagées entre mon travail quotidien au service de l'équipage, les gardes régulières à l'infirmerie de la Marine près du quai Catinat, le Cercle Sportif, que je fréquentais assidûment l'après-midi et les ballades rue Catinat, où je rencon-

trais souvent des camarades de promo : Pouquet, Herné, Broussolle, Labouche, Roinard, Rondelot, Plan, Le Vourch, Duluc, Renaume, Delpy, Guers, Carré, Robin, Merer, Vigouroux... On allait prendre un pot au café Continental ou à l'hôtel Majestic.

Le soir, on pouvait aller écouter de la musique à « Ma cabane » ou prendre un cyclo-pousse en vue d'une incursion à Cholon, ville chinoise distante de quelques kilomètres, où fleurissaient des restaurants (le Song Lai), les salles de jeux (le Grand Monde), les dancings (100 piastres pour danser une heure avec une « taxi girl » !), les fumeries d'opium (leur fréquentation n'a été interdite qu'après le décès d'un midship...) et bien sûr les bordels de toutes catégories (Parc aux Buffles, attention danger! Distribution de préservatif à l'entrée et de crème prophylactique à la sortie).

J'avais, pour ma part, des invitations plus sélectes chez certains notables de la Marine, dont les filles étaient d'ailleurs souvent invitées à bord pour des petits pots (Amiral Jozan, Amiral Cabanié, médecin-chef Le Breton...). J'étais souvent invité à dîner et requis d'amener ma guitare pour chanter « Le gorille », « Le p'tit bonheur » ou « Mes mains ».

Nous recevions fréquemment des invités à bord car le carré des officiers était très accueillant, les repas plantureux et les frais de table assez généreux pour nous payer un cuisinier chinois et recevoir dignement nos hôtes avec champagne Mumm Cordon Rouge et Beaujolais.

Néanmoins, il est arrivé à plusieurs reprises que les équipages soient consignés à bord en raison des troubles possibles pour certains événements : fête du Têt (le nouvel an chinois), pillage de l'hôtel Majestic, règlements de compte entre sectes politico-religieuses ou crises politiques (peu avant notre départ définitif de Haïphong, le *Francis Garnier* est resté immobilisé 100 jours dans la rivière jouxtant la ville sans qu'on puisse aller à terre...).

La Pipe

Cette pipe à opium me rappelle mon séjour en Indochine de 1954 à 1956. Elle est formée



d'une tige de bambou ornée de bagues en argent ciselé et d'un fourneau en terre cuite.

Lorsque mon bateau était amarré au quai de Saïgon, je fus un fumeur occasionnel comme beaucoup d'Européens résidant en Indochine à cette époque et j'eus l'occasion de me faire conduire en cyclo-pousse à plusieurs reprises dans une des nombreuses fumeries d'opium de Cholon (la ville chinoise très commerçante contiguë à Saïgon) pour fumer quelques pipes avant de rentrer à bord !

Cette pratique n'était pas encore interdite par les autorités civiles locales ni par la hiérarchie militaire. Elle ne l'a été qu'à la suite du décès d'un enseigne de vaisseau, probablement victime d'une overdose.

À la demande d'une amie irlandaise qui était la secrétaire de l'ambassadeur de Grande Bretagne (et qui était également sensée m'apprendre la langue de Shakespeare !), j'ai organisé une soirée privée avec quelques amis sélectionnés et surtout la présence d'un ancien maire de Hanoï, réfugié à Saïgon après la guerre, qui avait apporté avec lui deux pipes et la provision d'opium nécessaire pour les invités. C'est l'une des deux pipes que je lui ai achetée après cette soirée mémorable. Bien entendu, cette pipe n'a plus jamais été utilisée depuis mon retour en France.

La préparation d'une pipe à opium est une opération longue et délicate, un véritable rituel. Dans les fumeries fréquentées par les Européens, c'était une « congaïe » qui préparait les pipes. Le fumeur est allongé sur une natte, la tête appuyée sur un coussin de faïence. L'opératrice plonge une aiguille dans un pot contenant l'opium pâteux. Elle porte ce petit grain d'opium au-dessus d'une lampe où il grésille, se gonfle et s'épaissit. Alors, elle le manipule et le malaxe bien sur la surface plane du fourneau de la pipe, puis le replonge

dans le pot, et cela plusieurs fois de suite, en ajoutant ainsi des gouttelettes d'opium qu'elle fait chauffer sur la lampe jusqu'à obtenir une masse d'opium grosse comme un petit pois.

Lorsque la cuisson est parfaite, l'opératrice introduit la pointe de l'aiguille dans le trou minuscule du fourneau puis la retire, en laissant la goutte d'opium dans l'orifice. Elle tend alors l'embouchure de la pipe au fumeur, en la soutenant par son extrémité, de façon à ce que le fourneau reste tout près de la lampe. L'opium grésille et se boursoufle, tandis que le fumeur, embouchant largement l'extrémité du bambou, absorbe la fumée d'une seule aspiration très profonde.

La pipe est fumée, il faut en préparer une autre, ce qui demande un certain temps. Quand on fume 5 à 7 pipes dans une soirée (ce qui était mon cas) on a peu d'effets secondaires (à part quelques nausées ou vertiges) mais en tout cas aucune hallucination, aucun de ces « paradis artificiels » décrits par certains poètes romantiques (Baudelaire). Seuls les habitués, indigènes ou européens, qui deviennent accros à l'opium au point de dépasser une cinquantaine de pipes par jour, perdent l'appétit et tombent dans un état de cachexie effrayant et dans la misère la plus noire.

Au début du mois d'août 1955, il était prévu que je débarque du *Francis Garnier* pour effectuer ma fin de campagne à Ream, un affreux petit village sur la côte sud du Cambodge. Heureusement, Tonton Ernest a eu pitié de moi et m'a maintenu sur mon bateau pour faire le voyage prévu dans le Pacifique et jusqu'à Tahiti.

À suivre « Campagnes dans le Pacifique » dans le prochain numéro.

