

Souvenirs d'un médecin de la Marine

Deuxième partie

Campagne d'Indochine 1954-1956

Bernard Broussolle (Bx 48)

Base Aéronavale de Tan Son Nhut

Après mon affectation sur le pétrolier ravitailleur d'escadre *La Charente*, avec lequel j'ai fait essentiellement des voyages entre Saïgon et Singapour pour chercher du combustible pour nos navires et nos bases, en remplacement des combustibles fournis par les Américains, avant la signature de l'armistice entre Vietnam du Nord et Vietnam du Sud. Puis j'ai été affecté sur la Base Aéronavale de Tan Son Nhut, située sur l'aéroport de Saïgon à une vingtaine de kilomètres du centre de la ville. Cette affectation n'est sans doute pas pour longtemps, car on a dit à mon remplaçant à la DNEO (Division Navale d'Extrême Orient), qu'il allait rentrer le 15 octobre en France avec un convoi de deux petits bateaux. J'espère aussi bientôt rentrer.

Samedi 10 septembre 1955 : je viens d'arriver ce matin sur cette base aéronavale. Les aviateurs sont des gens très sympathiques et gais. J'en ai retrouvé quelques-uns que j'avais connus à bord du *La Fayette*. Eux pensent aussi qu'ils ne resteront pas longtemps en Indochine.

Il y a sur la base deux escadrilles de Privateer, encore appelés les « Dames Noires », ce sont



L'hélicoptère de l'Amiral Josan arrivant sur la BAN.

des gros bombardiers quadrimoteurs. Ils allaient en particulier sur Dien Bien Phu.

Il y a aussi des avions amphibies, ramenés de la base de Cat Laï, à quelques kilomètres au nord de Saïgon, dont le médecin était mon camarade de promotion Pierre Le Guen que j'étais allé voir et qui a été rapatrié. Le nom de ces amphibies est *Gruman Gous*.

L'infirmerie est toute neuve. Ceci est peut-être dangereux, car cela pourrait faire

craindre, comme cela s'est produit souvent, qu'on allait quitter la région !... Elle compte un service de radiologie, un laboratoire de biologie, et une salle de 14 lits, 14 infirmiers, une ambulance et une jeep personnelle, teinte en bleu marine, avec des Croix-Rouge sur chaque côté. J'ai beaucoup de travail. Il y a d'abord les visites périodiques du personnel navigant. D'autre part, j'ai toujours 5 à 6 malades hospitalisés. L'ancien médecin-major était encore là pendant une semaine.



Privateers.



L'infirmerie BAN.



Mes infirmiers.

J'en ai profité pour faire un tour en avion, invité par un pilote, jusqu'à Tourane. J'étais à la place d'un membre de l'équipage et j'étais donc branché dans le circuit des conversations. L'aller à Tourane s'est bien passé. Puis nous sommes rentrés en direction de notre base de Tan Son Nut. Un moment le copilote dit « premier moteur à droite en feu ». Dix minutes après : « 2^e moteur à gauche en feu ». Heureusement nous étions presque arrivés au-dessus de la base. On a demandé à atterrir d'urgence et le service incendie a éteint les feux.

Autre ennui : un jour j'ai été obligé de conduire un malade à l'hôpital car il avait une amibiase que je ne pouvais traiter à l'infirmerie. Je l'ai accompagné dans l'ambulance. Malheureusement le chauffeur est allé trop vite sur une petite route, et dans un virage, l'ambulance s'est retournée et est tombée dans une rizière. Le malade s'en est tiré avec une fracture du bras. Là aussi, ça commençait mal.

Je me suis servi de ma jeep le dimanche pour visiter les environs de Saïgon.

Un jour d'octobre, je suis convoqué à la direction du Service de Santé de la Marine, pour me dire que j'allais être rapatrié en

France, comme médecin-major d'un convoi de deux petits pétroliers : le *Lac Tchad* et *l'Aube*.

Retour en France avec le pétrolier *Lac Tchad* – Fin 1955

Il est temps de rentrer en France. Fin octobre à Saïgon, nous ne devons circuler qu'en civil, et nous étions assez mal vus. Quand on allait au cinéma, nous étions obligés de nous lever avant le commencement du film, car tous les civils chantaient l'hymne vietnamien.

Nous étions consignés à bord le soir, à cause d'un référendum chez les civils.

De nombreux navires sont prévus pour partir en France. Ils doivent embarquer beaucoup de matelots et d'officiers mariners. Cela coûte moins cher de les rapatrier ainsi, que par navire civil ou par avion.

Un de ces navires était le petit pétrolier de rade *Lac Tchad*, très ancien.

Il a fait un premier départ, par la rivière de Saïgon et le Cap Saint-Jacques, mais après deux ou trois jours, le commandant a fait demi-tour, ayant peur de couler avec ce bâtiment ancien et pas solide.

Mais on désigna un autre commandant : l'officier des équipages à cinq galons panachés nommé Abraham. Nous devions bien partir un jour.

Il fallait un médecin, ce fut moi. C'était la preuve qu'on me faisait confiance !

On ajouta aussi un deuxième petit bateau, *L'Aube*, ancien bateau japonais, utilisé comme citerne à eau dans le port. On prévoit d'embarquer à bord beaucoup de passagers matelots. Je serai donc le médecin-major des deux bateaux.

Le programme du retour a été ainsi défini :

- Départ de Saïgon : 1^{er} novembre 1955.
- Singapour : 4 au 6 novembre.
- Colombo : 14 au 17 novembre.
- Djibouti : 28 novembre au 1^{er} décembre.
- Oran : 16 au 18 décembre.
- Cherbourg : 24 décembre.

Nous devons terminer notre voyage à Cherbourg, port d'attache de tous les pétroliers, même si nous étions un petit pétrolier. Remarquez qu'on arriva la veille de Noël, ce qui nous posera quelques problèmes, comme vous le verrez.

L'état-major de la Marine à Saïgon avait quelques craintes, comme nous en avions aussi. Il avait prévu que nous pourrions être dépanné par *La Foudre*, gros bâtiment avec des engins de débarquement, comme *Le Mistral* actuellement. Il était alors au nord de Madagascar, dans la base navale française de Diego-Suarez. Je crois que son médecin-major était mon camarade de promotion Jacques Delpy. Si l'un de nos deux bateaux coulaient, vu la distance à parcourir, il arriverait trop tard.

Saïgon, 27 octobre 1955

Je suis très occupé ces jours-ci, car j'ai rendu visite à mon futur commandant, qui est très sympathique ainsi que son second, un OE à deux galons. C'est important, vu le temps qu'on va passer ensemble. Ma chambre est toute petite. L'infirmerie est pratiquement inexistante.

Avant de partir, j'ai été invité à déjeuner chez mon ancien commandant de *La Charente*. Puis j'ai fait mon cocktail de départ à Tan Son Nhut, j'ai invité beaucoup d'officiers de la base, les officiers de *La Charente* et des médecins dont mon remplaçant. Quand je quitte une affectation, je regrette toujours, surtout celle-ci où j'ai eu un travail très intéressant.

Saïgon, 30 octobre 1955

Cette fois, nous partons demain, nous espérons que *L'Aube* marchera bien, car elle a essayé deux fois de partir et elle a fait demi-tour, comme je l'ai dit. Ça n'est pas engageant !

Saïgon, 1^{er} novembre, 6 h du matin

Nous appareillons, et descendons la rivière de Saïgon, et prenons la pleine mer.



Le pétrolier de rade Lac Tchad.



L'Aube vu du Lac Tchad.



Ravitaillement à la mer entre nos deux navires.

En mer, 3 novembre

Tout se passe bien, la mer est calme. Il fait un beau soleil. *L'Aube* qui nous donnait des soucis, marche très bien, elle nous dépasse même quelques fois, elle marche à 9 nœuds.

Quand on a connu *La Charente*, on a l'impression de se traîner, et les journées sont bien longues.

Je monte sur la passerelle, ou je lis dans ma chambre, j'ai heureusement apporté beaucoup de livres.

Le commandant était malade ce matin. Il boit trop de bière.

Les conversations sont assez réduites avec des officiers des équipages. J'ai un infirmier qui est très bien. Je n'ai pas eu beaucoup de malades : deux le premier jour, trois le deuxième jour. C'est à croire qu'un médecin, sur un bateau attire les malades, car le mois dernier il n'y en avait pas. Heureusement il n'y en avait pas à bord de *L'Aube*, car quand il y en eut, j'ai été obligé d'y aller avec un petit dinghy pour l'examiner.

Le lendemain matin, 4 novembre

Nous arrivons à Singapour, que j'ai bien connu avec *La Charente*. Nous y restons deux jours.

Puis après huit jours de mer nous arrivons à Colombo, où nous restons trois jours, très bel endroit où nous avons été très bien accueillis. Dans le jardin botanique magnifique, j'ai eu la surprise de voir dans le livre réservé aux visiteurs, le nom d'un petit neveu Aubelle, quartier-maître sur un bateau de passage. Le monde est petit.

Il y a beaucoup de Français, détachés dans des entreprises françaises, (et en particulier la Société Schneider), qui modernisent le port, ou font des barrages ou des adductions d'eau. Il y a un Ambassadeur de France et le Consul de Colombo est une femme d'une cinquantaine d'années, très dynamique et en admiration devant la Marine.

Le premier jour, nous sommes invités à la Légation de France, où nous rencontrons une cinquantaine de Français. Ce cocktail s'est poursuivi par une surprise-partie jusqu'à cinq heures du matin. Le même matin à huit heures, nous sommes partis à Kandy, dans le centre de Ceylan, pour une excursion de la journée, c'est un pays féerique.

Le lendemain, à 11 h 30, cocktail à la Marine ceylanaise. À midi et demi, j'étais invité à déjeuner chez le Directeur de la Société Schneider (du Creusot), qui fait les travaux du port, et l'après-midi son épouse, trop contente de voir de nouveaux Français, m'a emmené en voiture voir un village de pêcheurs à 35 km, ces pêcheurs ont des belles petites embarcations à voile.

Le soir nous avons invité à bord deux officiers de la Marine ceylanaise.

La soirée a été très gaie. Vous voyez que c'est très dur pour un médecin d'être en escale dans des pays comme cela !...

Le lendemain matin, 17 novembre, appareillage pour Djibouti, nos bateaux marchent toujours bien. Nous avons onze jours de mer



L'auteur sur un éléphant.

avant d'atteindre Djibouti, base française, mais ce sera moins drôle.

Djibouti, dimanche 26 novembre 1955

Nous sommes arrivés hier soir à Djibouti avec 36 heures d'avance sur l'horaire prévu, avec une mer d'huile pendant toute la traversée Colombo-Djibouti, ce qui fait que nous repartirons mardi au lieu de jeudi.

J'ai bien occupé ma première journée à Djibouti. Le commandant de la Marine ici est un capitaine de vaisseau (CV Labrousse). Nous sommes allés prendre l'apéritif chez lui ; dans son salon, j'ai été étonné de voir un guépard, passer autour de nous, mais nous ne risquions rien car il était bien dressé.

Le commandant nous a invités à aller chasser dans une oasis à 250 km de Djibouti. J'y suis allé seul, les autres sont des « pantouflards ». Il faut dire que nos deux officiers des équipages, ne se seraient pas trouvés à l'aise avec un capitaine de vaisseau. Et puis il fallait bien qu'il en reste un à bord du *Lac Tchad*.



Les nombreux navires de pêcheurs sur la côte Est de Colombo.



Marché de Kandy.



La ville de Kandy et son lac.

Nous sommes partis à quatre dans une jeep, le commandant, sa femme, un colonel et moi-même. Il y avait d'abord une route goudronnée, c'était très bien ; mais après il y eut 200 km de piste. J'étais en tenue blanche d'été, et j'ai reçu tout le sable à l'arrière, ma tenue était plutôt beige, à l'arrivée. Nous avons rencontré de nombreuses caravanes de chameaux lourdement chargés.

Dans l'oasis, rencontre avec des amis du commandant puis participation à un méchoui avec les Français du poste. Je ne regrette pas ce petit voyage terrestre.

Demain visite de l'hôpital militaire français de la Coloniale. Il est très moderne. Je retrouve des camarades, anciens de Santé Navale. À midi, le commandant doit venir déjeuner à bord. J'ai vraiment passé une très bonne escale ici, contrairement à ce que je redoutais au départ de Colombo.

La veille de notre départ, le 28 novembre, le Gouverneur est venu à bord pour rendre la

visite que notre commandant lui avait faite. Je note qu'il a été très sympathique avec nous, et nous avons longtemps parlé avec lui.

Mardi 29 novembre, ce sera l'appareillage de Djibouti...

...pour 16 jours de mer. En effet nous passons par le Canal de Suez sans escale et nous irons à Oran. Nous serons toujours suivis par *L'Aube*.

Nous avons effectivement appareillé de Djibouti le mardi 29 à 11 heures du matin, mais à 19 heures, *L'Aube* était déjà en panne. Nous sommes rentrés à Djibouti où la réparation a duré jusqu'à mercredi soir 30 novembre et nous avons appareillé à 22 heures.

Nous pensions récupérer en Mer Rouge le temps perdu, mais il y a eu beaucoup de vent, et dès qu'il y a du vent, la vitesse de *L'Aube* tombe à 7 nœuds. Ça promet pour la Méditerranée !

D'ailleurs on nous a dit qu'il y avait une grosse mer en Méditerranée, et il n'est pas sûr qu'on ne soit obligé d'attendre un ou deux jours à Port-Saïd.

Ça commence à être un peu long. Heureusement j'aurai deux mois de permission de fin de campagne ! Du moins je le croyais encore !...

Ici il fait un froid de « canard ». Il y a 2 jours nous avions 31°, aujourd'hui, je ne crois pas qu'il y ait 15°.

En mer, Méditerranée, près de l'île de Crète

Brusquement la machine de *L'Aube*, n'a plus marché. Nous avons dû appeler des secours de Bizerte, le port français le plus proche. Un remorqueur, arrivé de Bizerte, a pris en charge *L'Aube*. Arrivés à Bizerte, l'arsenal a déclaré qu'il n'y avait plus rien à faire et elle a été mise à la ferraille. Triste fin pour ce bateau qui avait quand même permis de ramener beaucoup de matelots d'Indochine,

mais donné beaucoup de soucis au commandant Abraham, et nous avait beaucoup retardé.

Le *Lac Tchad* a continué sa route mais au lieu d'Oran, nous sommes passés par Alger, que je ne connaissais pas. Nous avons sans doute à y laisser, du matériel ou des passagers. Comme j'ai voulu bien connaître cette ville, je suis parti à pied en haut dans le nord. Quand je suis revenu, on m'a dit que j'avais été bien téméraire et que j'avais de la chance qu'il ne se soit rien passé. Venant d'Indochine, je ne me suis pas rendu compte que la guerre d'Algérie commençait...

Nous avons ensuite appareillé pour Oran, notre prochaine destination.

Oran, 19 décembre 1955

La ville était beaucoup plus calme qu'Alger. J'ai retrouvé des camarades d'Indochine, une assistante sociale connue aussi en Indochine, et même un enseigne de vaisseau de réserve, qui avait été scout dans ma patrouille à Dijon, il y avait douze ans. Ils m'ont fait visiter la ville, très calme comme toute l'Oranie.

Nous n'espérons pas arriver pour Noël à Cherbourg, mais plutôt le 28 ou 29 décembre. J'écrivais à mon grand-père que je ne pourrais pas leur souhaiter la bonne année à Meloisey dans notre maison familiale.

Nous n'avons pas pu rattraper notre retard, car nous avons dû faire quelques réparations.

Nous appareillons pour Cherbourg, le mercredi 19 décembre, comptant arriver le mercredi suivant, soit le 26 ; en espérant un bon temps et une bonne mer, ce qui n'est pas toujours le cas dans le Golfe de Gascogne. Effectivement nous avons eu une très mauvaise mer et avons roulé bord sur bord.

Heureusement je supporte bien la mer. Mais le cuisinier avait beaucoup de mal à faire la cuisine et nous avons peu mangé. Nous sommes arrivés cependant le 25. Quand les chevaux approchent de l'écurie, ils accélèrent toujours.

Arrivés au port de Cherbourg, nous avons eu l'idée saugrenue d'inviter à un pot deux officiers douaniers. Nous avons tous beaucoup de choses ramenées d'Indochine, et nous pensions les amadouer. Mais le contraire arriva, et il fallut passer à la caisse ; peut-être de façon un peu modérée.

Je pensais que je n'avais plus rien à faire à bord. Je suis allé à la direction locale du Service de Santé pour demander de me mettre en permission. Le directeur m'a dit que c'était impossible puisque je n'étais pas affecté dans son domaine. Il m'a dit, qu'il fallait que j'aille à Paris.

Mais je suis allé simplement à Dijon passer Noël en famille. Après Noël, je suis allé à la



Entrée du temple de Bouchdra.

direction du Service de Santé de la Marine de Toulon puisqu'à mon retour d'Indochine, je devais être affecté à Toulon, où je devais par ailleurs passer mes deux mois de congé de retour de campagne.

En attendant j'ai été malade. En plus de la fatigue du voyage, j'ai été soumis au début du mois à une température de - 15°. Il paraît qu'à Toulon les oliviers gelaient.

Je n'aurai pas de congé de fin de campagne. Il paraît qu'on avait besoin de moi tout de suite.

Début des premières affectations à Marseille et Toulon

J'ai été convoqué par le directeur du Service de Santé de la Marine à Toulon vers le 15 janvier 1956.

Il m'a demandé quelle spécialité médicale ou chirurgicale je souhaitais faire ; je lui ai répondu que je commençais tout de suite à préparer l'assistantat de chirurgie. Ceci ne parut pas lui plaire. Il me demanda si je ne voudrais pas faire de la recherche. Je lui ai dit que si cela ne m'empêchait pas de faire de la chirurgie, je verrais plus tard.

Sorti de son bureau, je vois dans le journal local, à l'époque « *La République du Var* » que j'étais affecté au centre de recherches sur la plongée dans l'arsenal, le GERS, où avaient servi depuis la fin de la guerre en 1945 les commandants Taillez et Cousteau, et le plongeur civil Dumas. J'y resterai deux ans, et je ne regretterai jamais cette orientation vers la recherche en plongée profonde pour laquelle je suis devenu un des principaux spécialistes en France et à l'Étranger.

En fait c'était une préparation au très long cours.

J'ai déjà été affecté à Marseille, dans l'Hôtel de La Marine, sur la Canebière, pour faire deux choses : la plus importante était d'être en stage dans un laboratoire de recherches en Neurophysiologie d'un neurophysiologiste célèbre, mais il fallait aussi, que vis-à-vis de la Marine je remplisse un rôle très désagréable : aller chercher dans leur famille, dans des quartiers très pourris, des jeunes qui n'avaient pas répondu à l'appel pour partir combattre en Algérie avec leur classe d'âge. J'avais une voiture avec un chauffeur habillé en civil, j'étais en civil aussi. J'étais évidemment très mal reçu.

Le médecin en chef Laborit, chirurgien très réputé, envisageait de créer un laboratoire de recherches à l'Hôpital Boucicaut à Paris, hébergé dans les locaux d'un chirurgien parisien. Il l'a effectivement créé. Je suis venu habiter à Paris, rue Ganneron, près du cimetière Montmartre dans le 18^e arrondissement avec Michèle, dans un appartement prêté par un de ses cousins, pendant qu'ils étaient à Alger. Je suis resté un an dans ce laboratoire



Entrée dans le port de Djibouti.

qui était situé au-dessus des salles d'opération du professeur Wertheimer, qui lui prêtait ce local. Un laboratoire de produits pharmaceutiques lui fournissait des crédits pour employer un secrétaire, une laborantine, un étudiant en médecine. Le Service de Santé de la Marine fournissait un infirmier, deux médecins de Marine (le docteur Niaussat et moi-même). L'année suivante j'ai été remplacé par le docteur Brue (qui par la suite viendra à Toulon dans mon laboratoire, le CERB). Laborit ne travaillait pas lui-même, il n'arrivait qu'en fin de matinée, après être passé chez l'éditeur de la Presse Médicale, où il prenait des idées pour concevoir des nouveaux médicaments. En arrivant, Il critiquait souvent ce que nous avions fait. Nous collaborions avec un chirurgien d'un hôpital voisin. Tout ceci était très enthousiasmant pour nous tous. Nous faisons des expériences sur des chiens que quelqu'un lui apportait.

Un ambassadeur, rencontré à l'étranger par le directeur du Service de Santé de la Marine, s'était étonné que Laborit n'ait pas

encore de centre de recherches à Toulon, en fait c'était à Paris qu'il voulait son laboratoire, en plus de celui de Toulon.

En attendant, Laborit devait faire un an d'embarquement dans la Marine pour passer au grade supérieur comme cela était la règle à l'époque. Il s'est fait embarquer au GERS, qui était considéré comme un embarquement à la mer. J'étais officiellement, à quatre galons, le médecin-major du GERS, mais il y avait aussi un médecin à cinq galons panachés, Laborit. En fait il ne passait à Toulon qu'un à deux jours par mois. Nous avons cependant fait des recherches et publié des travaux sur l'oxygène en pression (utilisé par les nageurs de combat).

Pendant mon affectation au GERS, j'allais deux ou trois jours à Marseille à la faculté des Sciences pour faire un certificat de biologie animale, qui me donna, avec mon doctorat de médecine, une licence ès-sciences. Je n'avais que certains des cours. J'empruntais les autres cours d'autres étudiants, que le secrétaire du GERS me recopiait.



Bâtiment du Commandement de la Marine à Djibouti.

J'ai eu la chance de passer le brevet de plongeur de bord, qui se passait au GERS, avec les instructeurs du GERS, car il n'y avait pas encore l'École de plongée de Saint-Mandrier.

Mon instructeur était mon infirmier, qui s'appelait Roellinger. C'était un Alsacien qui avait fait la guerre dans la Luftwaffe. Il m'a aussi appris à pêcher des poissons et même du corail qu'on trouvait encore dans la rade de Toulon.

Après le GERS, je suis affecté à Paris une année à l'Hôpital Boucicaut chez Laborit.

Enfin en octobre 1959, je suis affecté à Toulon pour ouvrir le laboratoire qui deviendra plus tard le CERB, Centre d'Études et Recherches de Biophysologie Appliquées à la Marine, dont je deviendrai plus tard le directeur, puis encore plus tard, le directeur de l'ensemble École d'Application-CERB.

La première année, le laboratoire n'était qu'un bâtiment dans l'Hôpital Sainte-Anne. J'ai choisi les peintures, puis fait rentrer les instruments des laboratoires. Nous n'étions que deux chercheurs au début, un pharmacien et moi-même et une laborantine. Laborit, officiellement chef du laboratoire, n'y viendra que deux jours par mois puis plus du tout, et le Directeur Central le remplaça successivement. Petit à petit, le laboratoire s'étoffait, jusqu'à compter une cinquantaine de personnes, cinq divisions de recherches.



Le golf de Gascogne.

Deux divisions, travaillaient en partie pour l'hôpital.

Ma division de recherches pulmonaires, constituait un laboratoire d'explorations fonctionnelles respiratoires et de mesure des gaz du sang pour l'hôpital de la Marine Sainte-Anne mais également au profit de l'hôpital civil de Toulon, et pour des médecins pneumologues de Toulon et de sa région.

La cinquième division, de neurophysiologie, servait de laboratoire de médecine nucléaire pour l'hôpital Sainte-Anne et pour l'hôpital civil.

Mais surtout toutes les divisions assuraient la partie médicale des expériences de plongée profondes du GISMER (Groupe d'Interventions Sous la Mer) jusqu'à 613 mètres en caissons, ce qui fera l'objet d'un autre chapitre très important.



La piste dans le désert.

