



Souvenirs de Charles Antoine Chine-Indochine Août 1939 - Août 1941

Rassemblés par **Benoît Le Goaziou**

Commissaire de la marine (R), avocat au barreau de Paris

Charles Antoine (1908-1978) était commissaire de bord sur les paquebots de la ligne d'Extrême-Orient des Messageries Maritimes. Parti de Marseille le 20 juillet 1939 à bord de l'Aramis pour un embarquement prévu de deux mois, il n'y reviendra que deux ans plus tard, à bord du Chenonceaux. En cause, la déclaration de guerre entre la France et l'Allemagne, le 3 septembre 1939, alors que l'Aramis transitait entre Hong Kong et Saïgon ...

20 juillet 39

L'*Aramis* quitte Marseille après un court séjour, et nous repartons sur Chine-Japon, comme d'habitude. Les vacances sont en cours et la tension européenne, qui n'a pas cessé depuis un an, ne paraît pas plus menaçante ; et puis, on était si aveugle à tout cela. On verra au retour... « *dans 2 mois* ».

23 août 39

Nous arrivons à Kobe pour apprendre la signature du pacte germano-russe, qui concerne directement Dantzig, et, comme nous n'allons pas revoir de nouveau Munich, comme en 38, la guerre s'approche cette fois, et nous paraît inévitable. Allons-nous être internés au Japon, puissance de l'Axe ? J'ai su, depuis, que cela n'a tenu qu'à un fil, de même que la mainmise totale des Japonais sur Shanghaï, de force au besoin, pour ce jour-là précisément...

Mais, de voir l'Allemagne s'associer aux Soviets dérouté les Japonais, et c'est presque un retournement en notre faveur que nous sentons, même en ville.

Enfin, l'escale se passe normalement, nous sommes cependant sur le qui-vive. À Kobe, embarque une foule cosmopolite d'Européens et d'Américains, qui, suivant l'usage, passaient leurs vacances au Japon, et qui, aujourd'hui, rallient précipitamment Shanghaï.

Le 1^{er} septembre, à la mer, nous entendons l'ordre par TSF au *Laborde*, qui montait sur Shanghaï, de retourner à Saïgon. Nous l'avions croisé la veille. Le lendemain, à notre arrivée à Hong Kong, les journaux apportés à bord dès l'arraisonnement, nous portent en titres énormes la mobilisation en France et en Angleterre.

À toute vitesse, nous quittons Hong Kong le même jour pour Saïgon, espérant encore qu'on renvoie le bateau en France, avant de le réquisitionner ou le transformer. Le 4, à la tombée de la nuit, nous sommes arraisonnés en mer par le *La Motte-Piquet*. Dans la soirée, nous apprenons la déclaration de guerre, et le lendemain, en accostant à Saïgon, nous apprenons que l'*Aramis* n'est plus un paquebot : tout le personnel et tous les passagers débarquent, et ce yacht massif va être remis à la Marine nationale pour devenir un croiseur auxiliaire.

Que va-t-on faire de nous ? Surprise. Tous ceux qui ont quelque rattachement à l'armée de mer, quelle que soit leur situation à bord en temps de paix, restent à bord pour la guerre, mais avec leur grade de réserve. Plusieurs officiers, qui sont officiers de réserve, gardent leurs fonctions. Plusieurs autres, qui ne le sont pas, reçoivent des commissions à deux, trois galons ou plus.

Deux sont rapatriés, mais trois autres restent à bord comme simples maîtres de réserve, sans qu'on tienne compte des instructions de leur fascicule de mobilisation, ni de la situation morale où ils se trouvent ainsi, vis-à-vis du reste du personnel. Un maître d'hôtel redevient matelot, un graisseur est gabier de réserve, un garçon est matelot canonnier. Tout le reste est rapatrié par le *Jean Laborde* qui part le 12, bondé, et à qui, nous allons dire au revoir sur le quai.

Vagues nouvelles de France où il ne semble pas se passer de catastrophes. Je suis donc maître canonnier sur l'*Aramis*, le patron canonnier, car, il n'y a pas de premier maître ; je vais avoir à suivre l'armement en croiseur du bâtiment : 70 canonnières, 8 pièces de 138, 2 pièces de 75 CA¹, 2 pièces de 37, le matériel et les munitions correspondantes, et la manœuvre arrière pour les appareillages et les

1. Contre avion (NDLR)



D.R.



mouillages. L'adjudant de la 7^e compagnie est substitué normal du maître de manœuvre ou du Capitaine d'armes. Cela me change de mon ancien métier sur ce navire. Mais mes cours sont loin et je suis peu préparé à cette lourde charge. Je demande donc d'être autorisé à faire un stage d'instruction sur un navire armé, de manière à me remettre au courant. Heureusement, l'*Amiral Charner*, aviso colonial, sort de huit mois d'arsenal et va faire une reprise en mains à la mer et une mise au point du bâtiment. Je suis donc désigné pour faire sa tournée, en double du maître d'active, qui est un breton de Plomodiern, et connaît bien son métier. De plus, ses 138 sont analogues aux miens, quoique plus modernes, et son poste central est presque identique, ça tombe bien.

Je rembarque sur l'*Aramis* le 26 octobre, trouvant la première lettre de France depuis deux mois. Ça se tasse, on s'installe dans la guerre, on repart de novembre 18. Rien à y faire, intéressons-nous au travail qu'on nous donne et qui est loin de manquer de variété.

Un détachement, puis un second arrivent alors de France pour compléter notre effectif, surtout en canonnières. Ils sont formés de réservistes de plus de 30 ans, dont beaucoup n'ont jamais fait campagne, et plusieurs ont des enfants qu'ils ont quittés, sans savoir où on les évacuait (Alsaciens et Lorrains).

Peu à peu, on s'organise, assez vite même, la vie du bord est devenue militaire. Le clairon est une belle invention pour cela. Et puis l'officier fusilier est mon camarade Lanfant, EVR², qui est plein de vie et d'allant, secondé par Calonnec, il obtient, sans punitions, ou presque, une rapide transformation, la tenue et la régularité dans le service. De plus, on peut donner aux hommes un confort qui compense d'autres choses : nourriture très soignée sur nos magnifiques fourneaux électriques, logement en cabine, en 3^e classe les quartiers maîtres, en 2^e les seconds maîtres, en 1^{re} les maîtres.

Au canon, les travaux de soubassement des pièces sont longs, le matériel ne viendra que plus tard ; aussi, je me mets à l'instruction du personnel, en allant chaque jour pour chaque armement de pièce, faire la théorie à l'arsenal, dans le hangar où est stockée notre artillerie, pendant que les ouvriers commencent à y habiller nos pièces, et, qu'à bord, ils envahissent tout, loqueteux, demi-nus, mais adroits comme des singes un peu lents, avec leurs machines-outils qu'ils manœuvrent avec les pieds comme avec les mains. Seulement, c'est assourdissant jusqu'à 5 h du soir.

L'infanterie aussi me prend ; l'*Aramis* doit fournir à l'escadre une section de fusiliers et une section de mitrailleuses. Calonnec commande la première, et le maître canonnier la seconde. Après quelques exercices sur le terre-plein, où nous sommes accostés, « la biffe »³ est bientôt transformée par Lanfant en des sorties intéressantes, attendues toute la semaine avec impatience par l'effectif. Lanfant arbitre alors des attaques, par les fusiliers, de villages ou de hauteurs, ou de plages, défendues par mes mitrailleurs. Sous ce climat, c'est un sport de grands

2. Enseigne de vaisseau de réserve (NDLR)

3. Instruction pour le combat d'infanterie (NDLR)

garçons ; certains trouvent lourdes les voitures ou les pièces, quand il faut les coltiner au pas de gymnastique dans les dunes, ou à travers la rizière sèche.

Cependant, les C.N.⁴ et la D.A.N.⁵ continuent activement les travaux. À la mi-janvier, les pièces sont venues sur le pont, les énormes caissons soulevés en cale, le télémètre sur la passerelle, les projecteurs dans les hunes. Nous faisons une sortie pour caréner à Hong Kong, essayer nos transmissions, poser des vannes de soude, et nous revenons embarquer nos munitions. C'est mon rayon, je pars sur un remorqueur avec 30 hommes, les chercher sur Donnaï, à 2 heures de Saïgon sur la rivière, où est la pyrotechnie.

Il y a près de 300 tonnes : projectiles et douilles de combat et d'exercices pour nos 3 calibres, des munitions d'infanterie, des artifices, etc. Tout cela dans un magasin qui est à plus d'1 km de l'apportement relié par Decauville à bras et avec un bugalet de 70 t et un de 30 t pour tout matériel. On arrive à liquider le travail en quatre jours et demi, sans le moindre incident, (malgré la proximité du village indigène où on vend de la bière... et qui tape) et le pointage montre que tout y est, ce qui fait honneur au magasinier, car, allant et venant entre l'apportement et les magasins, sur une bicyclette d'emprunt, je n'avais guère de confiance dans les comptes remis chaque jour par un de mes gradés, obligé de compter en même temps qu'il manutentionnait lui aussi.

Mais, je ne suis plus « le Patron ». Il revient à l'*Aramis*, un premier

maître canonnier qui vient d'arriver de France, pas très enthousiaste (il venait de prendre sa retraite). Il prend la charge, et je n'ai plus à m'occuper que de mon P.C., ce qui m'absorbe d'ailleurs beaucoup : les téléphones et les Granat⁶ sont un monde et je ne suis pas électricien !

Le 20 janvier, nous sommes parés et nous appareillons pour une dernière mise au point, comme le

Charner en octobre. Dès le Cap Saint Jacques, tirs d'essais, pas un rivet ne bouge. Nous remontons la côte d'Annam : manœuvres, mise à l'eau des paravanes, école à feu réduite, tirs réels. Tout se succède rapidement au cours d'une navigation constamment aux postes de veille.

Un matin, nous entrons en baie d'Along, et venons au mouillage de la « Noix », devant Hongay, nous apprécions deux jours de détente sous un ciel gris et frais, rappelant la Bretagne.

Nous revenons à Saïgon où nous apprenons que devant le résultat de nos tirs, l'Amiral se déclare satisfait, et viendra à bord pour nous admettre dans

4. Direction des Constructions Navales

5. Direction de l'Artillerie Navale

6. Système de télécommunication (NDLR)



D.R.

Le croiseur *Lamotte-Picquet*, l'avisos *Amiral Charner* et le croiseur auxiliaire *Aramis*



son escadre. Prise d'armes, inspection générale, musique de l'Amiral. La flamme de guerre est solennellement hissée, et nous voici un vrai bateau de guerre, dont nous sommes fiers. Notre gigantesque aviso saurait se montrer digne de cet honneur. Ceux de nos hommes qui peuvent se procurer (au poids de l'or !) le ruban du bonnet *Aramis* (vestige du temps de paix) enlèvent aussitôt celui de Marine nationale qu'on donne à tous les réservistes. Enfin nous sommes vraiment un des beaux navires de l'escadre d'Extrême Orient. J'ai entendu dire, qu'à cette époque, l'Amiral anglais voulait y mettre sa marque.

Le Selenga

La première fois que nous étions venus à Hong Kong, en janvier, le travail à bord ne nous avait guère permis de voir autre chose que le bassin. Cette fois nous y venons chercher un cargo russe, le *Selenga*, intercepté par une patrouille pour le conduire à Saïgon, car il a, paraît-il, des métaux et armement destinés aux Allemands. Les négociations à ce sujet sont assez longues, et pendant trois semaines en mars, nous sommes au frais sur un coffre en rade.



Le croiseur auxiliaire *Aramis* à Hong Kong

Dans la semaine de Pâques, enfin, nous recevons l'ordre de fournir un équipage pour le cargo soviétique, que son propre personnel refuse de faire naviguer. Le second capitaine de l'*Aramis* en temps de paix en prend le commandement, l'ex-second mécanicien y va aussi, ainsi que Lenfant ;

une partie de nos matelots européens et annamites sont embauchés sur le pont ou dans la machine. Mais c'est un vieux bateau fait pour naviguer à 8 nœuds. Nos chauffeurs improvisés et annamites n'arrivent pas à faire monter la pression à plus de 5 nœuds, et encore.

Or notre *Aramis* ne peut descendre au-dessous de 12 nœuds, et tourne et retourne impatiemment autour de son protégé. À ce train-là, il faut 10 jours pour aller à Saïgon.

Aussi, le commandant décide de prendre le *Selenga* en remorque, au bout d'une journée de ce manège. Il y eut quelques difficultés, car le guindeau du russe partait avec la remorque... On ceintura le gaillard et on finit par lui faire faire, jusqu'au Cap Saint Jacques, une vitesse qu'il n'avait jamais faite et ne fera jamais.

Pendant ce temps-là, le personnel russe regardait, très amusé, les opérations, menant la vie de paquebot sur l'*Aramis*, pour être remis à Saïgon aux autorités avec beaucoup d'égards. Le bateau fut d'ailleurs relâché après 2 ou 3 mois, je crois, après déchargement et achat par l'État, de la cargaison incriminée. Adieu nos parts de prise ! Il ne nous restait que les punaises récoltées par nos camarades.

À ce moment, nous partîmes pour une longue patrouille dans le détroit de la Sonde, au cas où les navires allemands, réfugiés à Batavia, tenteraient de

s'échapper. (La Hollande était encore neutre). Nous y restâmes jusqu'au 5 mai à tourner en rond entre Java et Sumatra. Le seul bâtiment que nous ayons arraisonné, par une belle nuit de pleine lune, se trouva un pétrolier qui ne voulait pas s'arrêter et qui nous disait qu'il était lui-même l'*Aramis*. On l'a forcé à s'arrêter, envoyé la vedette avec Lenfant et c'était vrai : *Aramis - Norge* ; les Anglais qui l'avaient trouvé de l'autre côté du détroit, le conduisaient à Singapour.

Mai 1940 : Je suis désigné pour embarquer sur l'*Argus*, canonnière de la flottille du Si-Kiang, où je serai officier en 3^e en qualité d'EV2⁷. La canonnière est à Hong Kong. Elle fait équipe avec ses consœurs anglaises de la China fleet pour la surveillance des champs de mines ; elle relaie les messages de nos unités dispersées en Extrême-Orient, entre Chun-King et Nouméa.

L'amiral Decoux et le commandant Jouan, son chef d'état-major, me font chacun une petite conférence sur ce qu'on attend de moi : ce n'est pas uniquement du secrétariat (en fait je n'en ai pas fait), c'est un rôle d'enseigne à la mer, adjoint à l'officier supérieur (mon commandant), qui est officier de liaison avec la China fleet à Hong Kong.

Pour rallier mon poste, je prends le paquebot *D'Artagnan* des M.M.⁸ qui fait un voyage ordinaire Chine-Japon, venant de France.

Aimablement accueilli et invité au carré, je trouve sur ce bateau l'ambiance d'avant-guerre, absolument inchangée, ce qui me surprend un peu, non moins que de la mentalité atone ou pessimiste des passagers qui arrivent de France. Évidemment, les nouvelles reçues pendant ces quelques jours de mer ne sont pas encourageantes : capitulation de Léopold, encerclement des armées franco-britanniques en Flandre. Mais, l'atmosphère du bord semble dater d'avant la crise présente. Est-ce qu'en France cette mentalité prévaut ? Alors les nouvelles sont encore pires qu'elles ne paraissent...

J'arrive à Hong Kong le 28 mai, accueilli avec surprise par l'*Argus*, qui ignorait ma désignation : elle se trouve dans les plis apportés par le *D'Artagnan*, et on n'avait pas encore envoyé de radio à mon sujet.

Le jour de l'armistice, j'arrive vers 4 heures au club de Kowloon, où j'avais l'habitude de rencontrer plusieurs enseignes des M.T.B.⁹, et d'autres amis militaires et civils. Au débarquement à Kowloon, j'avais bien vu les énormes titres des journaux du soir, mais je n'avais pas eu le courage de les acheter, espérant malgré tout un démenti le lendemain. Au club, autour du pool, tout le monde les avait en mains, naturellement. Je plonge avant d'être repéré, et une fois dans l'eau, on passe inaperçu facilement, quand on est nombreux. Je reste une bonne heure, puis je prends une table à l'écart, pour prendre mon thé en compagnie de ma pipe. Tout à coup une bonne claque sur le dos. « *Hullo, Charles ! All by yourself ? Don't stay alone here, come to our table !* » C'était un de mes camarades qui m'entraînait vers un groupe voisin, et quand j'y arrivais, il n'y avait plus un jour-

7. Enseigne de vaisseau de 2^e classe (NDLR)

8. Messageries Maritimes

9. Vedettes rapides garde-côtes



nal visible. On a parlé de tout autre chose. Et pourtant ils savaient que j'étais au courant.

Septembre 1940 : C'est de bonne grâce, que nous fut accordée l'autorisation d'entrer dans un de ces chantiers de Hong Kong, pour y rendre l'*Argus* apte à la traversée (remorqué) de Hong Kong à Haïphong.

La transformation eut lieu du 15 au 30 septembre, pendant que le personnel et moi-même, nous habitions des locaux mis à notre disposition dans les bâtiments autour du bassin. On démontra les mâts, la cheminée, en un mot toutes les superstructures, les pièces (de 75 et 37) furent mises en cale, les portes, sabords et hublots condamnés et épontillés, les machines accorées. L'*Argus* était devenu un chaland bien étanche et montra que tout cela était solide quelques jours plus tard, mais je n'y étais pas.

En effet la *Marne* arriva le 5 octobre, correctement accueillie par les autorités britanniques. Le départ fut fixé au 8, avec l'*Argus* en remorqué. Mais, on s'aperçut alors que tout ce que nous avions démonté, et qui était là sur le quai, ne pouvait partir sur la *Marne* qui embarquait en plus tout le personnel et des bagages : « *C'est très simple*, me dit le commandant, *vous restez et comme vous connaissez les questions de transport, vous nous rejoindrez avec tout cela à Haïphong* ». Et, me voilà seul à Hong Kong avec tout ce matériel, deux embarcations en plus, et pas un navire entre l'Indochine et Hong Kong, car les relations étaient interrompues.

Je finis par apprendre que vers la fin du mois, un navire panaméen passera, en route pour Haïphong : le *W.M. Tupper*. Je m'adresse donc aux Messageries Maritimes pour faire le transit de mes morceaux d'*Argus*, et l'opération se fait sans incident vers le 25. J'embarque aussi sur ce petit cargo, avec mes bagages, et des tas d'autres colis dont la valise diplomatique pour Hanoï. Les autres passagers sont des Chinois, une quarantaine. J'ai tout de même une cabine pour moi seul sur les quatre du bord.

À ce moment, les Japonais étaient au Tonkin (Haïphong en était bourré, le port leur appartenait, les trottoirs aussi...), la menace siamoise se précisait au Cambodge, et dans la région de Mytho et Vinh-Long de véritables guérillas avaient lieu contre des bandes xénophobes dites communistes (en fait, les Boxers de 99), au point qu'il fallait y envoyer des détachements de la marine, pour empêcher le mouvement de menacer Saïgon, dont les garnisons étaient au Cambodge. Une certaine inquiétude régna plusieurs jours en ville, et nous couchions armés dans le local des coffres à documents secrets, à tour de rôle.

Le 30 novembre au soir, après une journée très chargée au bureau du chiffre, mes yeux tombent sur le tableau de service des officiers pour la semaine suivante et je n'y figurais pas. Croyant à une erreur, j'avertis le lieutenant de vaisseau chef de service, qui me dit que les M.M. m'ont récupéré, parce que l'*Aramis* leur est rendu et que je suis restitué avec lui, ayant été mobilisé avec lui.

Je téléphone aux M.M. C'était un samedi et j'eus cependant la chance de trouver quelqu'un, car deux bateaux partaient le lundi : le *Sontay* sur France et le *D'Artagnan*, sur Shanghaï et Kobe *via* Manille. On m'apprend alors que je suis

prévu, depuis plusieurs jours, pour être sous-commissaire de ce dernier paquebot qui part à 5 heures du matin lundi.

Six semaines après, au retour, je fis régulariser ma situation militaire, puis j'embarquai sur le *D'Artagnan*, voyage après voyage, croyant après chacun débarquer pour passer sur un bateau regagnant la France... (Il y avait 16 mois que j'étais parti... pour 2 mois !)

Sur le *D'Artagnan*, je trouvai un esprit divisé : le bateau était resté en Extrême-Orient depuis l'armistice (ce jour-là il a bien manqué être coincé à Hong Kong et c'est bien grâce au Commandant de Saint George qu'il a pu rallier Saïgon). Certaines questions de solde, le manque de précisions, l'éloignement avaient aigri les gens, et beaucoup pensaient déjà à déserter : un officier venait de le faire, et des dizaines de gens de l'équipage suivirent au voyage d'après, 23 rien qu'à Shanghaï fin décembre. D'autres partirent à Manille, où le Consul de France lui-même (Willoquet) le leur conseillait et les recrutait. On nous a dit que la plupart de ces gens allaient sur le *Roussel* et le *Doumer*, saisis par les Anglais et naviguant dans le Golfe et en mer Rouge.

Et, voyage sur voyage, je restai sur le *D'Artagnan*, bien plus longtemps que je ne le croyais. Sur quatre jeunes commissaires venus de France, on me disait de trois d'entre eux qu'ils venaient me relever, mais on les utilisait ailleurs.

En fin de mai [1941 – NDLR], le *Chenonceaux* arriva avec trois commissaires en service à bord, et un quatrième passager « pour me remplacer ». Quelques jours après il n'en restait qu'un, le chef de service, Monsieur de Susini, mais aucun des trois autres ne m'avait remplacé. Toutefois, le *Chenonceaux* ne pouvait repartir sur la France dans ces conditions, et, c'est ainsi, que je fus nommé second-commissaire de ce navire, prenant en vitesse la suite d'un voyage de trois mois qui devait s'allonger de plus de deux autres.

Nous appareillâmes pour la France le 11 juin, *via* Madagascar et Dakar, sans être trop sûrs de passer en maille de la croisière britannique. Nous étions un millier de personnes à bord, couchettes de 1^{re} doublées, toutes les cabines occupées. Malgré le nombre des passagers, l'inconfort relatif, la longueur des traversées, tout se passa bien, grâce à la bonne humeur de tous, et à la bonne volonté de chacun à accepter les petits ennuis. Enfin, c'était Dakar, l'eau, les fruits à discrétion, et la protection de l'escadre. Enfin, c'étaient Casablanca et Alger, où le ravitaillement était encore plus abondant.

Aussi, malgré le travail absorbant des papiers, à la fin d'un si long voyage, ces trois dernières semaines furent presque du tourisme le long de la côte d'Afrique jusqu'à Alger, par un temps magnifique avec la terre en vue très près.

D'Alger à Marseille nous traversâmes directement et nous arrivâmes le 23 août, soit 25 mois et 3 jours après mon départ sur l'*Aramis*.

Crédits photographiques

Historique de la Flotte des Messageries maritimes 1851-1975, Commandant Jean Lanfant, Re-Édition de 1997 par l'Association des anciens des états-majors de la compagnie des Messageries maritimes, Marseille.