

# UN BATIMENT DES F.N.F.L.

## „ L'INDOCHINOIS „

La Marine marchande française libre a, de 1940 à 1945, fourni un très gros effort et ses équipages ont rendu aux alliés des services très appréciés qui leur ont valu, en maintes circonstances, des témoignages de satisfaction.

De tous les cargos qui transportèrent sans cesse le ravitaillement et les munitions indispensables à la poursuite de la guerre, la plupart, noyés dans la foule anonyme des bâtiments qui, chaque jour, fourmillaient dans les ports anglais, sont restés dans l'ombre; leur nom n'a pas retenu l'attention.

D'autres ont connu un moment la vedette : *Fort Binger*, *Celte*, victorieux des sous-marins, ou le tanker *Franche Comté*, infatigable ravitailleur en mer des patrouilleurs et escorteurs de convois.

Celui dont je vais parler, parce que j'ai eu l'honneur de le commander durant quarante-deux mois consécutifs, a pu, grâce à sa vitesse et à la remarquable régularité de ses voyages, acquérir une certaine renommée. Mais, à bord, la vie n'aura été marquée à aucun moment par cette attente énervante d'un danger latent qui pince le cœur des plus audacieux jusqu'au moment où l'alerte est passée. Au contraire, et ici je remercie tous ceux qui ont fait partie de l'équipage, nous avons réussi à créer et entretenir parmi les vingt-quatre passagers civils et militaires que nous transportions à chaque voyage, cette ambiance de sécurité qui a fait le bon renom de notre unité.

L'*Indochinois*, cargo de construction récente, porte en lourd huit mille six cents tonnes; vitesse commerciale prévue : quinze nœuds, mais il pouvait bien mieux et toutes ses traversées se sont effectuées à seize nœuds.

Incorporé dans la flotte marchande de la France libre en juin 1941, il fut confié en gérance à la Canadian Pacific Steamship Co à Liverpool et affecté à la ligne du Canada. Sa vitesse le dispensa de la navigation en convoi.

Répondant aux espoirs que l'on avait mis en lui, l'*Indochinois*, naviguant isolément, effectua ainsi de juillet 1941 à septembre 1942, neuf voyages soit dix-huit traversées de l'Atlantique nord, sans incidents notables.

Octobre 1942. — La guerre faisait rage en Egypte. C'en est fini de nos paisibles voyages canadiens... Dans nos cales s'entassaient munitions, tanks, canons, au total une très importante cargaison de matériel de guerre. Mais il n'est plus question cette fois de naviguer seuls et nous devons prendre place dans un convoi de transporteurs de troupes, pour atteindre Suez par le grand tour d'Afrique.

Et pendant un long mois ce fut la fastidieuse navigation en groupe, avec ses signaux et ses exercices de toutes sortes.

Première escale : Durban.

Puis quatre jours encore dans un convoi en direction des Indes; enfin nous gagnons isolément notre destination : le canal de Suez. Mouillage dans un des lacs, quinze jours pour vider complètement notre cargaison et nous continuons sur Port-Saïd. Quelques réparations

urgentes, puis un nouveau chargement nous attend tant à Port-Saïd qu'à Haïffa : essence en caisses pour l'aviation, que nous avons pour mission de transporter à Malte, ainsi que, pour la population, un millier de tonnes de viande chargée dans nos entrepôts frigorifiques.

Tout de suite, la Méditerranée se montre plus mouvementée que l'Atlantique; le jour fixé pour l'appareillage de Haïffa, un sous-marin signalé aux abords du port est pris en chasse par les torpilleurs et patrouilleurs et, selon les rumeurs qui nous parviennent, probablement coulé.

Escale à Alexandrie. — Ici nous avons la joie de faire sensation en arborant à notre grand mât le pavillon à Croix de Lorraine devant les bâtiments de l'escadre française inactifs dans le port. Durant les quarante-huit heures de notre séjour sur rade, les vedettes des croiseurs ne cessent de faire le tour de notre bâtiments, animées de la plus vive curiosité.

En route pour Malte. Les alertes aux avions se succèdent sans interruption à une cadence rapide; mais notre parapluie est d'importance et la chance aidant, nous atteignons le port de La Valette sans fâcheuses rencontres, plus heureux que la plupart des convois.

A La Valette, quel navrant spectacle. Les impitoyables bombardements des avions allemands et italiens ont tout dévasté et les malheureux habitants, tels de vrais troglodytes, vivent dans des galeries creusées dans la roche friable du sol de l'île. Depuis dix mois, aucune ration de viande ne leur a été distribuée, aussi exultent-ils en apprenant que notre chargement leur est destiné.

Une alerte quotidienne marque les deux semaines de notre escale à Malte, mais la R.A.F. fait bonne garde et nous n'avons pas l'occasion d'assister à un seul bombardement.

Et le voyage de retour s'organise, les ordres nous attendent à Port-Saïd : quatre mille tonnes de cuivre à prendre à Beira (Afrique orientale portugaise) et le complément à Cape Town, cent vingt mille caisses d'oranges pour l'Angleterre et du ravitaillement pour les îles Sainte-Hélène et Ascension. Ces deux dernières destinations me sourient particulièrement. Jamais dans ma carrière de marin je n'avais eu l'occasion de toucher ces îles; c'est une véritable chance !

A force de démarches je réussis à obtenir l'autorisation de naviguer isolément; personnellement je m'y crois plus en sécurité et je pense avoir réussi à faire partager cette opinion à tout mon équipage.

Rares sont les navires qui touchent à Sainte-Hélène, aussi notre compatriote gardien de la Maison de l'Empereur, est-il tout heureux et combien ému de nous faire visiter la demeure historique de Longwood toute vermoulue et mangée par les termites et qu'il défend de son mieux. Ces six jours au mouillage à Sainte-Hélène nous ont vraiment fait oublier la guerre.

Puis c'est le rocher isolé de l'île de l'Ascension où nous débarquons des vivres frais pour les soldats américains de la base d'aviation et embarquons des passagers; de là nous faisons route sur Freetown où nous apprenons avec satisfaction que le convoi que nous devons suivre pour regagner l'Angleterre est parti depuis deux jours; nous terminons donc seuls notre périple et atteignons Liverpool le 5 mai 1943.

Une fois encore nous avons, plus heureux que beaucoup, échappé aux sous-marins dont la nouvelle tactique — groupes de cinq ou six attaquant simultanément les convois en divers points pour dérouter les escorteurs et semer le désordre — a cependant remporté des succès incontestés.

Après sept mois d'absence, voici pour nous le retour au port d'armement, les habitudes retrouvées, les amis et connaissances. Au Gladstonedock, c'est le « hello » joyeux du policeman habitué à la présence de notre french-ship et qui nous manifeste sa joie dès notre arrivée.

Un mois plus tard, l'*Indochinois* était à nouveau affecté à la ligne du Canada; et les traversées reprirent tout aussi régulières mais cependant plus fertiles en émotions; les sous-marins coulaient des navires et même jusque dans le fleuve Saint-Laurent, aussi ne pouvions-nous atteindre Montréal; pendant un bon moment nos voyages se terminaient au port de Saint John, dans le New Brunswick.

De juin 1943 à octobre 1944, je fis ainsi sur la passerelle de l'*Indochinois* vingt-deux traversées de l'Atlantique nord, toutes aussi heureuses, donc sans histoire.

Par la suite, je fus affecté à un poste à terre; cependant je continuais à suivre par la pensée les voyages de mon ex-navire qui a toujours mené à bien, dans la sérénité, les missions qui lui ont été confiées.

M. CARPIER

