

Préface du contre Commandant A. Hallez

Les présents mémoires, commencés en 1910 après mon passage dans le Cadre de Réserve, ont été écrits d'après mes souvenirs, mes correspondances personnelles et officielles, et surtout d'après mes lettres à ma femme à qui j'écrivais au jour le jour les événements et les incidents, ainsi que toutes mes pensées.

En outre, j'y ai écrit toutes mes impressions, de même que tout ce qui se disait autour de moi au Tonquin.

Je préviens que le lecteur me trouvera souvent bien pessimiste. Je le fus en effet à certains moments, mais pas autant que mon entourage.

Parmi les nombreux officiers que je fréquentais au Tonquin, j'étais un des plus réservés, un des moins montés contre mes chefs et contre la façon dont la guerre était conduite. J'estimais qu'il valait mieux, dans l'instant général, ne pas trop manifester nos sentiments : j'écoutais beaucoup plus que je ne parlais, et ce sont les propos que j'entendais, plus encore que mes propres pensées que j'ai résumés dans ces mémoires, que j'écris à une époque où je ne suis plus tenu à la même réserve qu'autrefois.

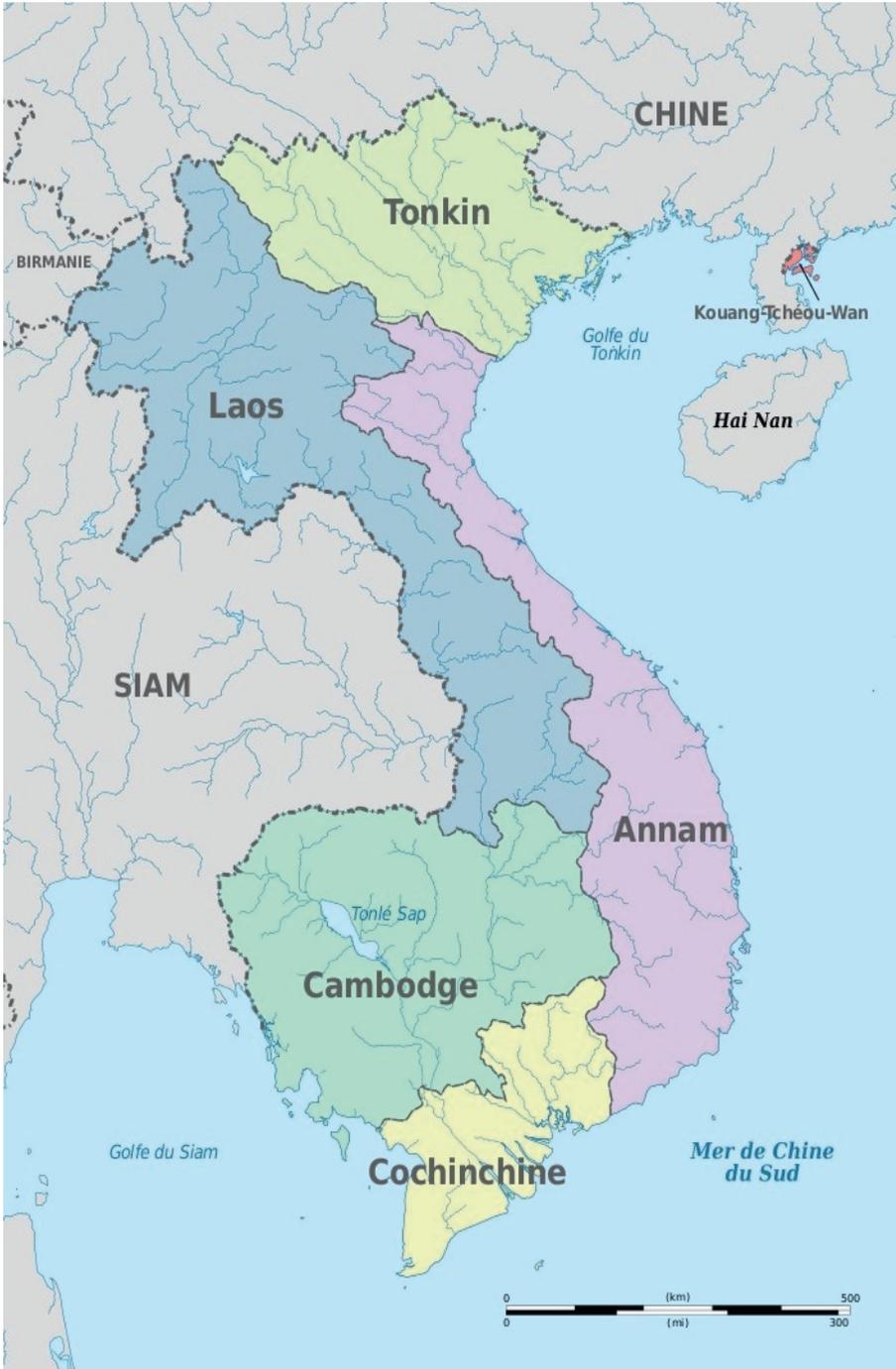
Si généralement, j'étais réservé au sujet de nos chefs, je l'étais moins quand il s'agissait des énormes défauts de nos pauvres canonnières. Oh ! Alors, je disais et j'écrivais tout ce que j'en pensais et j'ai la satisfaction de croire que mes rapports, à la suite de mes stupides échouages, ont quelque peu contribué à obtenir les modifications qu'elles ont subies.

Mais il en restait une, plus désirable encore que les autres et, hélas, irréalisable : celle de leur tirant d'eau qui était près du double de celui qui aurait convenu au rôle qu'elles devaient jouer pendant la guerre. Sans ce défaut capital, elles auraient pu rendre d'énormes services, si toutefois nos grands chefs avaient su les utiliser.*

Toulon février 1911

Commandant A Hallez

Le tirant d'eau : hauteur de la partie immergée du bateau, qui varie en fonction de la charge transporter. Il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque, usuellement, la quille.



Situation géographique et historique au début de ce récit

Le Tonquin est la partie nord du Vietnam actuel qui s'étend de la zone de plaines formées par les deltas jusqu'aux massifs calcaires anciens débordant sur le Laos et la Chine. Une moyenne région de collines moutonnées de 50 à 200m d'altitude, assez difficile d'accès, forme la transition entre les deux. A partir de 1884, elle devint l'une des six composantes de l'Indochine française.

Le Tonquin constitue le berceau de la nation vietnamienne. Il fut une dépendance de l'Empire Chinois médiéval. Émancipée à partir de 968, quatre dynasties vont assurer un pouvoir régalien jusqu'en 1414, date à laquelle les chinois s'imposent jusqu'en 1428. Émerge alors la dynastie des Lê qui sera vite réduite à un rôle symbolique car le pays va se diviser en deux. La famille Trinh contrôlera le nord et la famille Nguyen, le sud. Les occidentaux garderont le nom de Tonquin pour la partie des Trinh et de Cochinchine pour celle des Nguyen.

C'est en 1867 que la France commence à s'intéresser au Tonquin. Déjà installée dans la colonie du Cochinchine, elle évangélise la région avec l'arrivée de diverses missions à partir du XVII^{ème} siècle. La communauté chrétienne s'étend assez rapidement. Le Tonquin est riche de soieries, toiles de coton, ouvrages de laque, mines d'or, d'argent, de fer et d'étain. Mais c'est aussi pour ses récoltes de riz, de maïs et de patates douces que les français y portent de l'intérêt. De même, ce pays abrite d'immenses réserves de cocotiers, de cannes à sucres et de thé vert. En prime, les forêts encore sauvages, sans compter la quantité d'eben et de bois de rose, abritent quantité de tigres, éléphants d'Asie, léopards, ours et rhinocéros.

Par le traité de Hué, le 6 juin 1884, le Tonquin est cédé à la France sous forme de protectorat avec comme capitale, Hanoï. Mais la politique des français inquiète la Chine impériale dont l'armée convainc l'impératrice Cixi de la nécessité d'une offensive. Une guerre s'engage donc contre les chinois sous l'initiative de Jules Ferry entre 1883 et 1885. Le pays est alors détaché de l'Empire vietnamien et administré sous le nom de protectorat du Tonquin. A partir de 1883, avec le traité Harmand, son histoire se confond donc avec celle de l'histoire coloniale de la pacification puis de la décolonisation.

En 1883, la France et la Chine se font alors face dans une guerre non déclarée. En décembre 1883, lors de la Campagne de Son Tray, les français battent les Pavillons noirs et s'emparent de la ville de Tray Sou. En Mars 1884, lors de la campagne de Bac Ninh, il dominant l'armée chinoise du Guangxi et s'emparent de la ville éminemment stratégique de Bac Ninh sur la route mandarine. Cette défaite discrédite temporairement le parti extrémiste puriste dirigé par Zhang Zhidong qui menait campagne pour une guerre totale contre la France.

C'est là que commence mon histoire. Enfin, celle de mon arrière grand-père, le lieutenant de vaisseau Adolphe Hallez, commandant de la canonnière la Mutine.

Il se trouva au Tonquin entre 1884 et 1886. C'est à partir de son journal que je vais relater cette page d'histoire de peu de renommée mais qui eut pourtant son importance à l'approche du XXème siècle.

Je vous livre une version fidèle de ses mémoires. Je ne me suis permise que de modifier la forme du journal en roman et d'en améliorer le style très militaire pour une lecture plus fluide. J'ai fait en sorte d'être au plus près du texte de mon aïeul, de son ressenti. Pendant cette longue réécriture, j'avais cette étrange sensation d'avoir mon arrière grand-père et ma grand-mère penchés par dessus mon épaule pour approuver ou commenter mes modifications stylistiques.

Je m'excuse aussi d'avance pour les descendants de certains personnages avec lesquels mon grand-père n'est pas tendre, mais je n'ai rien inventé ni modifié. Je me suis contentée de rendre plus littéraire un langage militaire comme il souhaitait que quelqu'un le fasse un jour, ainsi qu'il l'écrit dans une de ses notes. D'ailleurs, j'ose croire que, puisqu'on ne lui a pas permis de parler à l'époque, pas même de lire son discours à la libération de Metz en 1918, c'est que son verbe était vif et qu'il n'avait pas tort dans ses critiques. Il est si courant qu'on étouffe la voix de la vérité dans l'Histoire. En relisant ses mémoires, j'ai découvert un homme juste dont je peux être fière d'être l'humble arrière petite-fille. J'espère que ce récit vous fascinera autant qu'il m'a passionnée.



3 mai 1884
Départ de Saint-Nazaire

Ce dimanche 3 mai 1884, j'appareille de Saint-Nazaire comme passager à bord du "Nantes-Bordeaux". Ce cargo-boat à vapeur de la "Compagnie Nantaise de navigation à vapeur" est commandé par Mr Chabriot. Cette compagnie, créée en 1882, assurait à ses débuts le trafic entre Nantes et le canal de Bristol, Liverpool, Glasgow et Hambourg. Mais cette année, elle s'est orientée vers la navigation au long cours, essentiellement à destination de l'Indochine et de l'Amérique du sud. Elle transporte aussi de nombreux forçats en partance de l'Île de Ré pour la Nouvelle Calédonie et la Guyane. Le Nantes-Bordeaux a donc été affrété par l'État pour porter au Tonquin les différents morceaux des deux canonnières "Mutine" et "Rafale" ainsi que leurs équipements et équipages. Il est prévu une première escale à Toulon pour y ajouter leur armement, et du matériel.

Ces deux canonnières démontables, où pour mieux dire "non-montées", car à vrai dire, à part l'Avalanche, première de la série dont les essais ont été faits à Nantes quatre mois auparavant, il ne sera pratiquement plus possible de les démonter une fois assemblées au Tonquin, ces deux canonnières donc, ont été construites à Nantes, dans les "Chantiers de la Loire". Les quatre premières sont déjà parties depuis plusieurs mois.

Le 20 mars de cette même année, j'avais déjà fait le voyage pour Nantes, afin d'assister à l'embarquement de la Mutine et de la Rafale sur le cargo-boat. Il avait été convenu à Saint Nazaire entre mon camarade Babeau, futur commandant de la Rafale, et moi-même, futur commandant de la Mutine, que notre double présence sur ce cargo, serait inutile. Il était donc resté à Saint-Nazaire, et je vais faire cette traversée jusqu'à Toulon. Ma présence est d'autant plus nécessaire que nos deux équipages, qui forment un contingent d'une soixantaine d'hommes, embarquent sur le cargo. En montant à bord, je commence par une visite de notre embarcation et constate avec désarroi que nos équipages sont assez mal logés. Il n'est prévu en effet pour ces hommes qu'un rouf* rudimentaire édifié pour la circonstance sur le gaillard d'arrière au milieu de quelques éléments de la canonnière qu'on n'a pas réussi à caser dans les cales du navire.

Rouf: Structure qui forme le dessus de la cabine d'un bateau.

Ma chambre, par contre, n'est pas trop mal. Elle ressemble à toutes celles que l'on trouve sur les cargo-boat. Je n'ai donc pas personnellement à me plaindre, pour le moment.

Départ le lendemain matin. Comme c'est souvent le cas lors du départ pour une campagne lointaine, nous sommes pas mal secoués tout au long de notre première nuit et l'équipage de nos canonnières en souffre beaucoup à cause du manque de confort de son installation. Pour presque tous, c'est une nuit blanche, marquée par quelques incidents qui me font constater que le navire qui nous transporte a été fort mal appareillé et présente de nombreuses avaries.

Par chance, le mauvais temps ne dure pas et, à bord, tous semblent s'acclimater le jour suivant. Par contre, la machine motrice, qui ne semble pas avoir été mise au point correctement, ne me paraît pas au meilleur de sa forme et je crains qu'elle ne nous réserve quelques mauvaises surprises dans les jours à venir. Je fais la connaissance de notre capitaine, Mr Chabriot. Il se révèle très vite un excellent homme. Bon vivant, très serviable, se préoccupant à l'excès de mon bien-être, autant de mon estomac que de mon lit. Il est flagrant qu'il a reçu à ce sujet des instructions sévères de ses armateurs.

Cependant les commodités du bord ne se prêtent pas tout à fait à ce grand confort qu'il souhaite m'offrir, essentiellement du côté des cuisines. Nous ne possédons qu'un seul et unique cuisinier pour tout le monde, capitaine, équipage et passagers, et le même maître d'hôtel sert les différentes tables qui sont loin de briller par leur propreté. Mon domestique matelot lui vient en aide mais cette aide est malgré tout insuffisante. Je ne ferai cependant pas le difficile, et je tenterai de ne pas laisser percer, sous aucun prétexte, mes impressions, de peur de peiner ce brave capitaine. Je suis déjà satisfait que nos marins soient relativement mieux nourris que nous, ce qui compense en partie la réalité de leur logement qui reste rudimentaire malgré mes efforts pour l'améliorer. De même, comme il me semble important de ne pas les laisser trop oisifs, j'effectue l'inspection de leur sac. Cette démarche les occupe et en même temps leur démontre l'autorité de leur futur commandant.

**Le Nantes-Bordeaux fera naufrage le 13 mai 1896 en percutant une roche, déjà affaibli par sa rencontre avec la tourelle de la Vinotière.*

6 mai

Le beau temps s'est installé. Nous descendons le long de la côte du Portugal sous un beau ciel d'Alizés. Seulement, au lieu des neuf lieues de vitesse que nous devrions atteindre, c'est à peine si nous filons les 6 ou 7. La machine rechigne. Les pompes alimentaires fonctionnent mal et les serrages des articulations ayant été mal faites, elles occasionnent des échauffements que les mécaniciens ont de la peine à repérer. En effet, la machine étant très ramassée, ses pièces se révèlent difficiles d'accès. Ainsi, depuis le départ, nous avons déploré trois blessures successives : deux ongles arrachés pour un premier homme, la peau de la paume enlevée pour un autre et une phalange coupée net pour un troisième. Le capitaine Chabriot soigne de son mieux les blessés. Je l'assiste dans le but de faire ainsi mon apprentissage pour le jour où j'aurai à mon tour à soigner mes hommes à bord de la Mutine.

La machine ne cesse de nous jouer des tours. Ainsi, au milieu de la nuit du 7 au 8 mai, je suis réveillé par une animation bruyante sur le cargo. Je me lève et monte sur le pont pour aller m'informer. Le bateau a stoppé à cause d'un échauffement, me dit-on. Chabriot vient vers moi avec un air désolé et m'explique que le moteur refuse de se remettre en marche. Un mécanicien noir de suie accourt vers lui et lui propose de claveter* le volant sur l'axe du registre de vapeur*.

Ce dernier, à la base, peut être mu par un simple frottement de surfaces tronconiques*. L'idée est adoptée, elle fonctionne, et le cargo reprend sa route. Cependant, au lieu de faire escale à Gibraltar comme c'était prévu, le capitaine choisit de faire halte à Cascais, à l'embouchure du Toge.

Claveter : Fixer au moyen d'une clavette, c'est à dire un cheville de métal enfoncée par force dans une entaille pratiquée dans une pièce pour l'appuyer contre une autre ou entre deux pièces pour les rendre solidaires.

Registre de vapeur : instrument placé dans un conduit et muni de lames pivotantes permettant de régler le débit de la vapeur.

Nous y arrivons dans la matinée. Chabriot me propose, pendant que le personnel mécanicien s'occupe des réparations de la machine et du renouvellement de l'eau des chaudières, de descendre avec moi à terre pour envoyer de ses nouvelles à ses armateurs et acheter quelques vivres fraîches. C'est avec grand plaisir que je pose les pieds sur les pavés de cette jolie ville portuaire que je connais déjà pour y être venu en 1877. L'aspect n'a guère changé depuis ma dernière visite. Les hautes murailles médiévales rivalisent toujours d'arrogance avec les falaises abruptes voisinant les plages sableuses. Ces vieilles pierres côtoient les petites baraques colorées si différentes de notre architecture française. La brise marine apporte un peu de fraîcheur à l'atmosphère déjà chaude de cette belle matinée. Nous errons longtemps dans les rues et je peux constater que les batailles des gens d'en haut pour les colonies africaines qui se jouent au même moment entre le Portugal et l'Angleterre n'améliorent en rien le niveau de vie des Portugais. La pauvreté se croise en effet à chaque coin de rues et il nous est très difficile de trouver des vivres en quantité suffisante pour l'équipage et les ouvriers du cargo. Il nous faut sortir de la ville pour aller à la rencontre des fermiers afin de pouvoir se ravitailler. Apercevant un paysan raclant un champ de pommes de terre de taille modeste, j'attrape le bras de Chabriot et lui propose :

-Si nous demandions à cet homme de lui acheter une partie de sa récolte ?

Chabriot se frotte le menton puis réplique :

-Je pense que nous n'avons pas beaucoup d'autres alternatives.

Je hèle le paysan et parviens à lui baragouiner quelques mots de portugais qui me reviennent de mémoire pour lui faire comprendre notre demande. Nous nous accordons sur un prix raisonnable pour les deux parties, mais, au lieu de me donner un sac, l'homme me tend sa pioche. Il fait chaud et le soleil du sud frappe déjà fort par cette fin de matinée. J'ôte cependant ma veste et me met à l'ouvrage, secondé par le capitaine. Cependant, au moment de payer le paysan, Chabriot m'avoue qu'il n'a pas un sou pour expédier ses dépêches et acheter les provisions. Décidément la compagnie nantaise est bien pauvre et l'expédition du Tonquin est sans doute, pour elle comme pour tant d'autres à cette époque, une bonne aubaine pour l'empêcher de faire faillite.

Surface tronconiques : En forme de tronc de cônes

La libéralisation des banques qui a plongé l'Europe et les Etats-Unis dans la Grande Dépression, s'est en effet accentuée cette année suite à la spéculation de la France et des Etats-Unis sur les chemins de fer. C'est à se demander quand nous sortirons de cette longue période de crise commencée il y a onze ans déjà et qui précipite les banques à la faillite. Alors, puisque le capitaine n'a ni argent personnel, ni avance des armateurs, je lui prête la somme nécessaire pour payer les provisions.

Avant de retourner au bateau, nous demandons à notre chauffeur de nous conduire au château royal. Il me semble en effet impossible de passer Cascaïs sans revoir ce pittoresque monument où j'ai eu la chance d'aller danser lors de mon voyage en 1877, ce curieux mélange d'architecture occidentale et turque, de créneaux et de dômes colorés. La cour est déserte hormis trois soldats dont un, en faction, nous montre avec fierté le mécanisme de son vieux fusil à tabatière système Snider. C'était à l'origine un fusil long britannique pour lequel les anglais avaient adapté l'invention de l'américain Jacob Snider en 1866, convertissant ce fusil à percussion avec chargement par la bouche en chargement par la culasse. Une conversion simple et peu coûteuse qui consistait à couper cinq centimètres de canon au tonnerre* puis à fraiser une chambre où était vissé un bloc fermé par une culasse mobile portant le percuteur. Ce système avait permis de multiplier par cinq la cadence de tir. Beaucoup de ces fusils avaient été fournis aux troupes françaises, alors fort dépourvues d'armes modernes, par leurs voisins d'outre Manche pour lutter contre les Prussiens pendant le conflit de 1870.

Avant de remonter à bord, nous nous rendons à la poste où je dépose ma lettre et celles de mes marins, 26 en tout. Le pauvre homme, assis derrière son guichet, ouvre de grands yeux ronds en me voyant déverser ce tas d'enveloppes sur son bureau. Je pense que jamais il n'a délivré à la fois une aussi grande quantité de timbres-poste. Remis de sa panique, l'employé finit par réussir à tout cacheter et, de retour sur le cargo, l'aventure a l'avantage de nous distraire.

Canon au tonnerre : partie de l'arme à feu située en avant de la chambre et dans laquelle se développent les pressions maximales

Nous quittons Cascaïs le lendemain matin à l'aube. Le temps est magnifique et notre vitesse atteint enfin les neuf nœuds. Le capitaine s'efforçant toujours autant de m'être agréable, je fais en sorte de ne pas trop lui laisser percevoir mes impressions. Pourtant la vie à bord ne s'améliore pas vraiment. Les mets qui nous sont apportés dans des assiettes creuses semblent provenir de la table de mes seconds maîtres qui déjeunent avant nous et quand on me les apporte, je dois essuyer discrètement mon verre et mon couvert pour en effacer des traces plus que douteuses. De la même manière, je tente de maintenir la propreté corporelle de mes marins ce qui n'est pas une mince affaire. Ils ont de bien tristes exemples sous les yeux. La propreté ne semble pas être un critère d'embauche sur ce vapeur. A part le capitaine et le second, tous ont l'air de sortir d'une soute à charbon.

Le cargo passe le Détroit de Gibraltar dans l'après-midi suivante par une brise d'est assez fraîche et désagréable. Cette dernière me prive de jouir tranquillement du panorama et d'examiner d'assez près les fortifications et la pointe de l'Europe. J'en suis navré. Même si je les ai visitées quelques années auparavant, celui qui a vu ce spectacle comprendra mon désarroi de ne pouvoir le contempler à nouveau.

Le 12, nous remontons les côtes d'Espagne par très beau temps, mais la brume s'étant faite près du cap de St Sébastien, nous réduisons notre vitesse. Malgré tout, on aperçoit, très loin, dans le nord ouest, se dessiner la cime des Pyrénées couverte de neige. A partir de là, la traversée se fait à la vitesse de 10 nœuds si bien que nous arrivons à Toulon dans la nuit. On amarre dans la matinée aux appontements pour y compléter le chargement du cargo.

Comme prévu, l'armement de nos canonnières est embarqué. On y ajoute deux cent soixante-dix caisses de fusils destinés à celles déjà sur place en construction et aux régiments de tirailleurs tonquinois en formation. Ces opérations nous occupent jusqu'à la fin de la semaine, et nous ne sommes prêts à repartir que le dimanche. C'est mon camarade Babeau, que je retrouve à mon arrivée, qui préside les préparatifs d'embarquement pendant que je m'occupe des affaires de service tout en surveillant et en dirigeant nos deux équipages, qui, je dois l'avouer, se font remarquer pas leur bonne tenue. Ils font même revenir un peu les autorités sur la mauvaise impression laissée par le dernier cargo-boat venant de Saint-Nazaire ayant fait escale à Toulon avant nous.

Cependant, en fin de semaine, alors que je rends visite à mon camarade Babeau pour savoir où en est l'embarquement, le capitaine du

Nantes-Bordeaux m'arrête, un peu ennuyé. Je l'interroge car il semble hésiter à me parler.

-Un souci, Capitaine ?

L'homme paraît fort embarrassé à l'idée de m'annoncer un contre-temps fâcheux.

-Eh bien, à vrai dire, je crains que nous ne devions rallonger notre séjour à Toulon. Comme je ne réponds pas mais le dévisage en attendant d'en savoir plus, il se décide à m'en dire d'avantage.

-Je viens d'apprendre que le premier et le second mécanicien, ont envoyé leur démission à l'armateur.

-Sans vous en faire part ?

-Eh non, fait l'homme en levant les bras au ciel.

-Pas d'inquiétude. Remplacez les !

-C'est que... ça a parlé. Ces hommes ont fait courir le bruit que le métier était très dur là-bas et surtout très dangereux. En plus, ils disent partout à qui veut les entendre que mon vieux rafiot ne passera pas la Méditerranée.

-Voulez-vous que je vous dise, Capitaine ?

-Dites, Commandant.

-Les temps sont durs, je suis sûr qu'ici, à Toulon, vous trouverez bien vite deux remplaçants ravis de quitter leur vie de misère et de voir du pays. Cherchez Capitaine ! Je vous fais confiance pour votre choix.

Comme Chabriot continue à tourner son chapeau entre ses mains et ne part pas, je l'interroge à nouveau.

-Autre chose, Capitaine ?

-Eh bien... Le cuisinier...

-Quoi, le cuisinier, il s'est empoisonné avec sa propre cuisine ?

Le capitaine ne peut retenir un sourire malgré son embarras puis reprend.

-Il est parti aussi, Capitaine.

Cette fois, c'est moi qui lui fais mon plus beau sourire. Je me tourne vers Babeau dont l'œil pétille de malice car je lui ai parlé de la piètre qualité de nos repas. Il s'adresse ravi à Chabriot et lui suggère :

-D'après ce que j'en ai entendu, vous me permettrez de garder mon cuisinier avec moi, Capitaine. Remplacez votre cuisinier par qui bon vous semble, je garde le mien que je mets à la disposition de mon ami et de vous même, avec plaisir, bien entendu. Mais faites vite, je ne tiens pas à retarder notre départ. Et comme dit le Capitaine Hallez, avec les temps qui courent, vous n'aurez pas de mal à trouver des mains volontaires.

Chabriot nous salue et s'éloigne vivement à la recherche de remplaçants. Il en est donc convenu ainsi. Babeau exige même que son cuisinier soit le seul à toucher à nos plats. Malheureusement, je doute que cela ne change beaucoup la situation, et que le seul changement à prévoir soit que son cuisinier s'y gâte la main.

Dimanche 18 mai
De Toulon à Port Saïd

Avant de quitter Toulon, la compagnie nous envoie un ingénieur pour comprendre la raison de nos avaries de machine. Pour le moment, tout semble arrangé et nous passons les bouches de Bonifacio à une vitesse de 9 nœuds. Nous franchissons le Déroit de Messine trois jours plus tard de très bonne heure par un temps splendide. Nous y avons la surprise de croiser le transport Binh Hoa de retour du Tonquin. Le lendemain, pour occuper mes hommes, je prends la décision d'organiser un exercice au fusil. Cela me semble d'autant plus nécessaire que huit d'entre eux n'ont jamais tiré un coup de fusil de leur vie et je crains que ce ne soit pas pendant l'armement de la Canonnière, une fois arrivé, qu'ils pourront s'entraîner. Nous risquerions même de nous trouver en mauvaise posture face aux "Pavillons Noirs" qui eux, s'y connaissent en tir.

Il est temps de vous expliquer un peu ce qui nous attend là-bas. Non seulement nous partons pour disputer aux Chinois cette terre Tonquinoise si convoitée, mais nous devons aussi affronter des soldats irréguliers qui sévissent là-bas sous la bannière des Pavillons Noirs. Ils sont menés par Liu Vinh Phuoc, chef des rebelles de la révolte Taïping. Ces derniers avaient été expulsés de Chine en 1864 après l'écrasement de leur soulèvement qui avait débuté en 1851. Le fondateur de ce mouvement, Hong Xiuquan, féru des brochures religieuses remises par les missionnaires, se proclamait frère cadet de Jésus Christ et promulguait l'égalité des sexes (avec cependant une séparation entre hommes et femmes), et la mise en commun des biens. D'autre part, il interdisait la consommation d'opium, de tabac et d'alcool. A leur arrivée au Tonquin, les Annamites les utilisèrent contre les tribus des montagnes et à ce titre Liu Vinh Phuoc obtint un titre à la cour. A l'arrivée des français, il s'était rangé du côté des chinois et harcelait l'armée française.

J'ignore totalement comment les choses se passent là bas, mais je ne tiens pas à être surpris, d'où ma décision de cet entraînement de tir. Seulement, nous n'avons pas un seul fusil. Je descends dans la cale avec un

membre de l'équipage de la Mutine, un bon et solide gaillard du nom de Kysäus. Un très bon sujet que j'avais vite repéré parmi ses compagnons. Nous partons donc tous deux à la recherche de fusils, et ce, malgré l'avis contraire de mon camarade Babeau qui considère que je ne dois pas ouvrir les caisses avant notre arrivée. Seulement, la cale est pleine et il est impossible, dans cet amoncellement, de mettre la main sur celle contenant les fusils de la Mutine, noyée au milieu des 270 caisses semblables. Pourtant, à force d'entêtement, je dénicher celle destinée à l'"Henri Rivière". Babeau descend à cet instant et me demande d'un ton un peu bourru si j'ai trouvé mon bonheur.

-Non. Je n'ai trouvé que les fusils de l'Henri Rivière.

-Alors n'insiste pas. Tu n'as aucune chance de les dénicher.

-Un fusil est un fusil, Babeau, ceux-là ou ceux de la Mutine !

-Tu ne vas pas faire ça ? S'indigne mon ami.

-Tu veux vraiment que mes hommes se fassent tirer comme des lapins dès notre débarquement ? On n'apprend pas à tirer en un jour. Il leur faut de l'entraînement. Et tu ne nieras pas que l'ennui génère les ennuis.

-Tu ne peux pas faire ça ! Insiste-t-il. Tu vas te faire taper sur les doigts par l'administration.

Je lance un regard à Kysäus qui demeure immobile, n'osant faire un geste sans un ordre clair. Finalement, je l'encourage d'un mouvement de tête à ouvrir la caisse, ignorant les reproches et menaces de Babeau

-Tu es fou, marmonne Babeau en me regardant sortir six fusils. Ne compte pas sur moi pour t'appuyer dans cette initiative.

-Laisse gémir l'administration. Elle me fera les reproches qu'elle voudra. Mais j'espère bien que mes chefs me couvriront en raison du but à atteindre.

Babeau hausse les épaules et s'éloigne, contrarié. Je lance un sourire au jeune Kysäus et lui envoie un fusil, ravi moi-même de pouvoir m'occuper en formant mes hommes à leur future mission.

Le vendredi 23 mai à une heure de l'après midi, nous longeons l'île de Crête et arrivons deux jours plus tard à Port Saïd, cette ville portuaire fondée en 1859 par Saïd Pacha, et qui se développa avec la construction du canal de Suez à l'embouchure duquel elle s'est érigée. Pendant qu'on charbonne, je pars faire un tour. La ville a peu d'intérêt. Elle a peu changé depuis ma dernière visite en 1876, date de l'instauration du système anglo-français. Ce système avait décidé qu'un officier britannique superviserait les recettes pendant que son homologue français contrôlerait les dépenses. Ce

contrôle avait conduit à l'internationalisation du chemin de fer. Il avait été décidé suite au rapport de Stephen Cave en 1875. Ce rapport déclarait que l'Égypte courait à la banqueroute et qu'il fallait y remédier. Les pays européens s'étaient alors empressés de profiter de cet endettement pour prendre le contrôle financier du pays. Son dirigeant, Tawfiq Pacha avait en effet hérité de son père d'un état en faillite.

Ce contrôle européen avait provoqué des soulèvements menés par le colonel Ahmad Arabi. Le peuple, mécontent, comptait chasser les britanniques mais la bataille de Tel el Kebir en 1882 en décida autrement. Les Anglais rétablirent Tawfiq Pacha au pouvoir et restèrent sur place en prétextant la nécessité de résoudre la situation financière du pays.

Construite sur un étroit cordon littoral, Port Saïd est un mélange de campement et de bâtisses carrées agencées sur un plan en damiers très rectilignes. Sa principale activité étant de ravitailler les bateaux franchissant le canal, la seule distraction qu'on y trouve est d'aller dans une brasserie écouter un orchestre de femmes autrichiennes (ou d'ailleurs). L'occupation anglaise se ressent sensiblement et j'observe un instant quelques soldats égyptiens manœuvrer sur une place sous la direction d'instructeurs britanniques. Je m'attarde quelques instants à les regarder en m'amusant du contraste de leur aspect nonchalant avec la rigidité de la garnison anglaise avant de reprendre la route vers la petite brasserie.

26 mai
Canal de Suez

Il nous faut attendre que La Sartre, de retour du Tonquin, sorte du canal de Suez pour nous y engager, c'est à dire pas avant cinq heures de l'après midi. Nous aurions pu le passer dans la matinée mais les mécaniciens nous ont demandé la journée pour refaire des joints et des serrages. Ils restent maîtres de la situation et il me semble qu'ils en abusent. D'autant que, s'ils ont retardé le départ pour éviter une panne, c'est raté. A peine avons-nous franchi la moitié du canal que la vapeur fait subitement défaut au servo-moteur. Je vois avec inquiétude le bâtiment grimper sur la berge après avoir perdu tout contrôle. Par chance, il se déséchoue aussitôt et la machine repart. Je croise les doigts pour que nous parvenions à franchir ce canal sans autres mauvaises surprises. Pourtant c'est trop compter sur ce vieux cargo et ses mécaniciens. Un quart d'heure plus tard, alors que je commence à me persuader que tout se passe bien, les mécaniciens demandent à stopper à cause d'une bielle qui s'échauffe. Le capitaine refuse net cette fois-ci et le cargo continue sa route à la vitesse de 4 nœuds et demi. Un comble !

L'épisode ne met pas les mécaniciens de notre côté et le pilote que nous avons depuis Ismaïlia profite de la situation. S'étant sans doute aperçu que notre bâtiment est peu sérieux, ou ne serait-ce en raison de sa propre insuffisance, il m'apparaît très vite très au-dessous de sa tâche. Son attitude confirme ce que j'ai déjà entendu dire avant d'embarquer. Le service de transit se fait nettement moins bien que pendant les premières années. Le lendemain de notre départ, cet énergumène menace même de nous laisser. Puisqu'on ne navigue pas encore la nuit, nous risquons de dormir au garage. L'homme dévoile toute sa fourberie à la fin de la journée en débarquant dans le carré et lâchant sans vergogne :

-Un anglais m'aurait déjà promis 3 livres sterling si je le faisais sortir ce soir, mais le français, lui, ne donne rien !"

Ce pilote est pourtant français lui même. Du moins, il est marié à une Bretonne du Touquet. A peine a-t-il achevé sa demande que Babeau se lève et se fâche contre lui. Mais le Capitaine s'interpose avec courtoisie, sans

doute effrayé de décevoir la Compagnie et nous-mêmes.

-Je vous offre 20 francs pour la traversée, propose-t-il au pilote.

L'homme réfléchit quelques secondes et accepte en tendant une main que le Capitaine ne s'abaisse pas à serrer. Il se contente de se tourner vers le bureau pour signer un bon de 20 francs payable par le consignataire de la compagnie nantaise. Puis il lui fait face et, avec un grand sourire, lui tend le papier en ajoutant :

-J'ai pris soin d'ajouter sur ce bon que je vous ai confié 4 lettres que vous serez tenu de déposer à la poste. Nous sommes d'accord ?

Le pilote ronchonne son approbation en attrapant le bon voracement puis sort du carré. Babeau félicite le capitaine qui lui répond :

-La confiance ne se commande pas.

D'ailleurs le capitaine surveille le pilote toute la nuit. Ce dernier fait de fréquentes visites à une bouteille de cognac laissée à sa disposition. Chabriot s'empresse de le déposer à terre une fois le passage du canal effectué. Nous arrivons sur la Mer Rouge après avoir croisé le Kessain, lui aussi de retour du Tonquin.

Mercredi 28 mai
De Suez à Aden

Nous sortons vers midi du Déroit de Jubal. La grosse chaleur commence. Elle est si intense que le carré et ma chambre, situés contre la chaufferie, deviennent inhabitables. Je propose à mon camarade Babeau de passer la journée sur le pont. Il me suggère d'y installer une tente de toile pour la nuit si la température rend l'habitable de ma chambre plus invivable qu'elle ne l'est déjà.

Ce soir là, alors que nous sirotions un grand verre d'eau sur le pont, le regard tourné vers l'horizon troublé par les nappes de chaleur, nous entendons un hurlement de douleur. Affolés, nous accourons sur le roof d'où semble provenir ce cri. Quelle n'est pas ma désolation d'y trouver le quartier-maître de timonerie Kysäus. Allongé sur le ventre, son pied disparaît à travers la vitre brisée d'un hublot. L'homme ne se plaint plus mais je devine à ses grimaces qu'il souffre énormément. Babeau s'agenouille près de lui et Kysäus lui explique qu'alors qu'il s'occupait du lavage du roof qui sert de logement à nos hommes, il a fait un faux mouvement. Pendant qu'il raconte sa mésaventure, un homme m'aide à dégager son pied. Nous retirons les bris de verre avant de le rentrer à l'intérieur évitant de le blesser davantage. Malheureusement, je ne peux que constater la gravité de sa blessure. En passant à travers la vitre, il s'est fait une affreuse et profonde entaille à l'arrière, juste au dessus de la cheville. Je regarde Babeau un peu décontenancé, conscient que les soins que nous pourrions lui donner seront absolument insuffisants. Babeau sourit au quartier-maître qui, toujours allongé sur le ventre, n'a aucune idée de la gravité de sa blessure. Nous le transportons sur une paille avec la consigne de rester dans cette position et de bouger le moins possible. J'envoie un des hommes chercher la trousse de soins et explique sans dramatiser à ce pauvre homme la gravité de la blessure, tentant de ne pas l'affoler. Mais Kysäus reste très digne. Avec l'aide du capitaine Babeau, j'applique consciencieusement des bandes sur la plaie tout en admirant le courage de ce brave garçon, qui, étendu sur le ventre, fume tranquillement une cigarette pendant que nous le soignons.

Et il lui en faut, du courage, à notre brave quartier-maître, autant qu'à nous. En effet, le lendemain de cette malencontreuse chute, la machine, ou plutôt les mécaniciens, recommencent à nous poser des problèmes. Cette fois-ci, ils nous demandent de stopper pendant une ou deux heures et notre agacement n'empêche pas que ces deux heures se transforment en quatre. Seul bénéficiaire, cet arrêt forcé nous permet d'apercevoir derrière nous, dans l'après-midi du 31, un vapeur français qui nous rattrape grâce à sa vitesse de 11 nœuds, soit deux nœuds supérieurs à la nôtre. Ce vapeur, c'est le Canton, de la compagnie nationale. Il fait le trajet de Marseille à Bombay. Le capitaine lui lance le signal "demande d'un médecin". On nous envoie un officier accompagné d'un médecin. Ils montent à bord d'une assez méchante humeur, irrités d'avoir été ainsi dérangés sur leur route.

-Où est votre blessé ? Ronchonne le médecin qui semble accablé par la chaleur.

-Dans le roof, je vous y conduis.

Tout en marchant, je leur explique les circonstances de l'accident qu'ils semblent écouter tous d'eux d'une oreille distraite. Cependant, ils changent d'attitude quand ils constatent la gravité de la blessure.

-Je vais refaire son pansement, nous dit le médecin, mais il faudrait qu'il débarque assez rapidement. Je crains qu'il ne puisse vous suivre jusqu'à destination.

-Il s'en remettra ?

-Oh ! C'est un fort gaillard, il devrait pouvoir s'en remettre.

Sur ces mots, le capitaine entre, le couvre-chef à la main.

-Un vapeur anglais qui a vu notre signal s'est dérangé de sa route et vient vers nous.

A la fois soulagé que le jeune homme puisse guérir et désappointé à l'idée de son débarquement, je monte sur le pont avec le capitaine. Un grand vapeur aux couleurs de l'Angleterre se rapproche bien de nous. Il stoppe à portée de voix. Un officier, fort serré dans son uniforme impeccable, nous lance un bonjour aimable dans un français parfait seulement marqué d'une légère pointe d'accent. Il nous propose de l'aide pour notre blessé.

-Qu'est-ce que je lui dis ? Me demande le capitaine qui semble un peu gêné à l'idée de renvoyer ce serviable anglais.

Je réponds moi-même que nous n'avons plus besoin de ses services car un médecin soigne déjà le blessé. L'homme marque son désappointement. Pour ma part, j'éprouve un certain soulagement au fait d'avoir rencontré le Canton avant eux. J'évite ainsi de quémander l'aide des Anglais qui avaient sans nul doute flairé, dans la possibilité de nous aider,

une bonne aubaine.

Le premier dimanche de juin, la chaleur devient si insupportable que je ne sais plus où me mettre. Le carré est devenu tout à fait inhabitable. Non seulement la chaleur y est insupportable, mais de plus, en raison de cette chaleur, la peinture des cloisons est devenue collante et répand une odeur désagréable. Nous installons sur la passerelle supérieure, en arrière de la barre, une table pour nos repas et une chambre de toile pour dormir sur trois matelas posés à plat pont, côte à côte, pour Babeau, le capitaine et moi.

Notre nouveau carré installé, nous prenons notre premier repas. Ce n'est pas sans une certaine appréhension car ici comme à l'intérieur, une chose ne change pas, la qualité pitoyable de la nourriture. Nous avons tenté de faire du pain mais cette coutume est tellement contraire aux habitudes de bord que le résultat est immangeable. On préfère encore manger le pain qui nous reste de Port Saïd qui, même vieux de huit jours lui est supérieur.

Seul le vin est bon. Du vin de bordeaux cacheté, c'est à dire dont le goulot et le bouchon sont cachetés à la cire et renferme un vin fin. Mais notre plus grand plaisir relève de la chance d'avoir de la glace grâce à l'appareil à sorbet Carey prêtée par Babeau. Seulement, aujourd'hui, voilà qu'au moment du dessert tant attendu, le capitaine nous annonce que les officiers l'ont détraquée pendant la nuit en profitant que nous ne soyons plus dans le carré pour le surveiller. Babeau se met en colère et ordonne, trop tard malheureusement pour protéger notre précieuse machine, que le carré soit fermé à clef pour empêcher les indiscretions de ces messieurs.

Bien entendu, la décision n'est pas populaire. Le lendemain, les officiers tâtent le terrain en demandant pour leur dessert des amandes que le capitaine détient dans un caisson du carré. Celui-ci leur fait répondre qu'ils ont dû fromage et que cela doit leur suffire. Malgré leur insistance, il ne cède pas, d'autant plus contrarié que cette nuit encore il a du veiller à leur place. En effet, si Babeau et moi vivons sur la passerelle nuit et jour, le Capitaine n'y vient presque jamais. Très investi de l'importance de son travail, il est obligé de veiller chaque nuit à la place de ses officiers de quart qui ne lui inspirent aucune confiance et qu'il surprend souvent endormis pendant la nuit.

Nous arrivons à Aden, au Yemen, le mardi 3 juin à cinq heures du matin pour repartir le soir à onze heures. Ce port, situé à l'entrée de la Mer Rouge, pittoresque ville entourée de montagnes abruptes, était à la base une petite bourgade de 500 habitants que les Anglais avaient transformé en un

port franc. C'était une dépendance de l'Inde qui connaissait une expansion et un développement économique faramineux depuis l'ouverture du canal de Suez. Nous devions appareiller à quatre heures mais les mécaniciens ont de nouveau exigé un répit pour refaire des serrages et des joints. Quand nous appareillons, la canonnière Etendard commandée par le lieutenant de vaisseau Boucher est au mouillage. Je décide de lui rendre visite pour tuer le temps. On m'y offre un petit déjeuner qui me change du goût détestable des nôtres. Je rencontre le second, un brillant officier qui, je peux le constater, tient très bien son navire. Il se nomme Slade. Mais le malheureux, de même que son commandant, ne sont guère enchantés par la campagne que fait leur bateau. Ils auraient volontiers échangé leur mission contre la nôtre. La leur ne consiste qu'à faire l'hydrographie de notre nouvelle colonie d'Obok. Elle appartient à la France depuis la signature de traités entre des commerçants français et les sultans d'Obock en 1868. Ce tout petit pays aride situé entre Somalie et Ethiopie ne possède aucune terre cultivable. Elle n'a d'intérêt que pour sa position sur la route du canal de Suez et la seule distraction des passagers de l'Etendard consiste à venir à Aden chercher le courrier. Leur médecin a l'amabilité de venir visiter notre blessé à bord. Il confirme les dires du médecin du Canton et décide du renvoi en France de Kysäus. C'est ce que nous avions prévu. Pourtant, c'est avec regret que je me sépare de ce brave matelot.

Malgré la chaleur, je descends avec Babeau vers 10 heures du matin pour faire quelques emplettes telles que des gargoulettes. Ce sont des vases poreux dans lequel les liquides se rafraîchissent par évaporation. On se procure aussi des éventails en feuilles de palmier. Le capitaine Chabriot qui nous accompagne fait également quelques emplettes pour le compte de la compagnie. Les marchands fort aimables rient de notre difficulté à supporter la chaleur. Ils nous offrent des rafraîchissements sur notre passage. L'un d'eux veut même donner une petite somme de la main à la main au capitaine et il est tout étonné de son refus de recevoir un pot de vin qui, pour lui, est un escompte.

D'Aden à Colombo

4 juin

Malgré la visite de la machine, nous sommes à nouveau obligés de stopper pendant près de dix heures et d'éteindre les feux pour refaire les joints des chaudières. Je commence sérieusement à me demander si nous arriverons un jour à bon port. Malgré tout, nous parvenons à l'aube tant bien que mal aux abords de Socotora, une île de l'Océan indien à 250 kilomètres de la Somalie. Au cours de l'après midi, nous démontons notre installation sur la passerelle pour réintégrer le carré et nos chambres. Nous venons d'entrer dans la mousson de sud-ouest qui nous apporte du mauvais temps et de la pluie ainsi qu'une fraîcheur relative qui nous permet de réintégrer nos quartiers redevenus à peu près habitables.

Mais le confort relatif de ma cabine ne m'assure pas une bonne nuit. Je suis réveillé par des chocs sourds qui se répètent. La machine fait encore des siennes et il faut croire que les mécaniciens de service ont le sommeil plus dur que moi car ce vacarme continue ainsi pendant 20 ou 40 tours avant de stopper. Ce n'est du reste certainement pas grand chose puisqu'ils remettent la machine en marche au bout de vingt minutes.

La journée du lendemain n'est pas plus agréable. Avec la fraîcheur, la mousson du sud-ouest nous a ramené un fort roulis qu'augmente le ballottage de l'eau douce dans le ballast à moitié vide. Il ne devrait pas l'être, mais les mécaniciens y ont tout puisé pour réparer les pertes des chaudières. Même avec le pied marin, ce ballottage devient chaque minute plus insupportable et sur mes instances et celles de Babeau, le capitaine se décide à le remplir d'eau de mer, ce qui diminue sensiblement le roulis.

Le 7 juin, le mauvais temps persiste. Pluies, orages. Un temps très désagréable. Il n'offre qu'un avantage, avec la fraîcheur relative, mes bourbouilles, une infection cutanée causée par une inflammation des glandes sudorales en raison du climat chaud et humide, ces bourbouilles donc, qui me démangeaient depuis les chaleurs de la Mer Rouge, ont disparu. Malgré le roulis et l'eau qui entre par mon hublot, je dors un peu mieux la nuit. Le lendemain, la pluie cesse enfin vers midi. La nourriture est

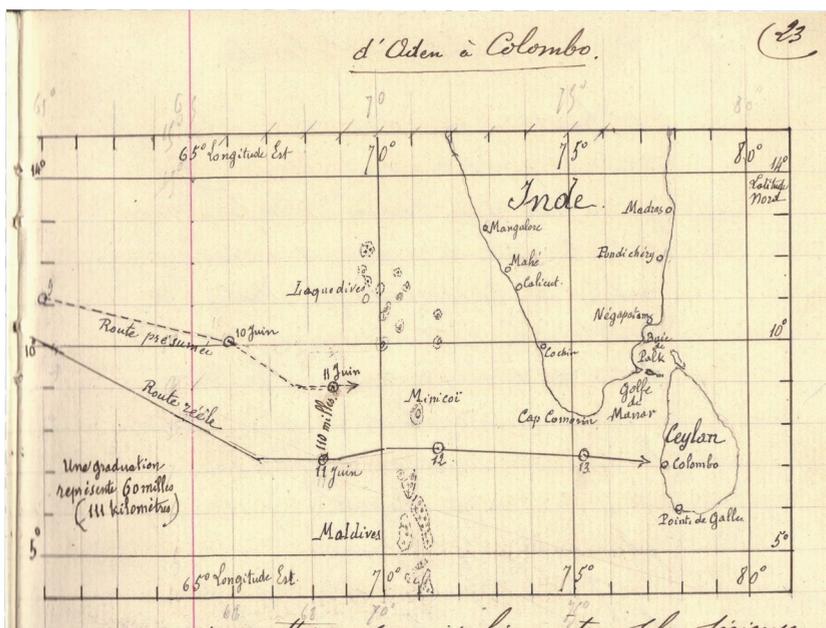
toujours abondante et mauvaise. On nous sert quatre à cinq plats à chaque repas mais je préférerais amplement n'en avoir qu'un seul accompagné de pain. Celui qu'on nous donne est toujours immangeable et je reste au biscuit. Le capitaine en est navré. Le pauvre homme n'est pas heureux à son bord et très conscient du peu de confort qu'il nous offre. Il nous avoue qu'il n'a jamais été aussi mal secondé et qu'il préférerait ne plus jamais naviguer que de recommencer dans de pareilles conditions. Il fait l'impossible pour nous contenter et suppléer à toutes les lacunes de son bâtiment. Il va jusqu'à aider à serrer les voiles, faire le quart jour et nuit parce qu'il sait que ses officiers dorment quand il n'est pas là et jette de temps à autres un coup d'œil timide sur la machine même si, malheureusement, il n'a aucune compétence en mécanique. C'est un vieux navigateur à voile qui a bourlingué surtout dans la Mer des Indes. De ce fait, comme nos mécaniciens ont conscience de leur supériorité technique, ils en abusent sans vergogne. Ce matin encore, le chef mécanicien, ancien quartier-maître de la Marine gagnant actuellement 400 francs par mois, est venu dans le carré, chapeau sur la tête, pour discuter avec le capitaine. Il s'est comporté d'égal à égal avec lui à l'image d'un gréviste vis à vis de son patron. J'en fus indigné.

Cinq jours ont passé depuis notre départ d'Aden et je commence à m'étonner des points que nous donnent le Capitaine et son second. Ils nous mettent en effet en arrière de la position que nous devrions avoir et, s'ils s'avèrent exacts, n'accusent qu'une vitesse moyenne de 8 nœuds sur le fond tandis que le courant de même que la mousson de sud-ouest auraient dû nous mettre en avance sur l'estime. Je me demande sérieusement si les mécaniciens, de peur de nouveaux échauffements, n'auraient pas, sans rien dire, réduit l'allure de leur machine pour ne donner que 7 nœuds. Le lendemain, je doute plus encore. Le 10, c'est à n'y rien comprendre. Nous avons un fort courant favorable. J'en avise le capitaine qui, en refaisant son calcul de la veille, s'aperçoit qu'il a fait une erreur de cinquante milles. Un peu après midi, il reprend une nouvelle hauteur du soleil et, comme son calcul ne lui donne aucun résultat admissible, je lui propose de calculer ses hauteurs de la journée par la méthode des droites de hauteur. Le Capitaine ne connaît que la vieille méthode de calcul par l'angle horaire et n'a pas appris celle du commandant Marc Saint-Hilaire de 1872 qu'on nous a enseigné. Cependant, mon résultat n'est guère plus satisfaisant que le sien. Cela tient sans doute à ses observations médiocres étant donné le temps bouché que nous avons depuis plusieurs jours. Je me demande aussi s'il ne s'est pas trompé d'une heure dans la lecture du chronomètre. Le Capitaine accepte de reprendre une troisième hauteur du soleil au milieu de l'après

midi qui lui donne un résultat un peu meilleur et qu'il adopte définitivement comme bon.

-La route suivie, me dit-il, devrait nous faire arriver droit sur le cap Comore à l'extrémité sud de la péninsule de l'Inde en passant un peu au nord de l'île Minicoï qui sépare en deux le canal compris entre les îles Laquadvives et Maldives. Pour plus de sécurité et comme je devine que nous sommes plus au sud que ne nous met le point, j'ai changé la route en venant sur la gauche. En faisant ainsi route à l'est, nous passerons franchement au milieu du canal, au nord de Minicoï. Nous devrions le franchir dans la nuit de demain.

Je devine, à son acharnement à faire de son mieux, son embarras pour cette incertitude de points. Babeau, quant à lui, plaisante d'un ton moqueur : -A moins que demain, nous ne soyons en plein sur les Maldives ou sur Minicoï ! Tenez, je crois que je vois déjà droit devant nous le cocotier sympathique qui abritera le "Nantes-Bordeaux" quand il sera sur la côte ! Je souris à la plaisanterie mais le Capitaine ne l'apprécie qu'à moitié.



Mille : Un mille est une unité de longueur ancienne, pré-métrique. Il ne fait pas partie du système international d'unités. De nos jours, le mille est principalement utilisé pour indiquer une longueur d'environ 1 609 mètres sur terre ou 1 852 mètres en mer et dans les airs.

Vers neuf heures du soir, alors que je discute avec Babeau debout sur la passerelle, le temps se dégage complètement et nous dévoile un magnifique ciel étoilé. Je distingue très rapidement l'étoile polaire et constate immédiatement qu'au lieu de me montrer que nous avons le cap à l'est comme le croyait le Capitaine, nous faisons une route d'environ dix degrés plus au sud. Je pose ma main sur le bras de Babeau et lui désigne l'étoile.

-Regarde l'étoile polaire.

Mon camarade lève les yeux vers l'astre et a un sourire ironique.

-Et bien, il est probable que nous fassions finalement connaissance avec notre sympathique cocotier.

-Je vais chercher mon sextant et nous ferons nos propres observations si tu veux bien.

-Tout à fait d'accord, me répondit-il. Les Maldives sont attirantes mais un peu loin de notre trajet. Je vais chercher le chronomètre.

Nous nous retrouvons sur la passerelle avec nos instruments quelques instants plus tard. L'horizon est assez bon mais l'étoile polaire trop basse pour me donner une bonne hauteur. Par contre je n'ai que l'embarras du choix pour prendre trois étoiles dont les gisements sont à 100 ou 150 degrés les uns des autres.

Malheureusement, le résultat de mon calcul est très mauvais. Mes trois droites de hauteur me donnent un triangle énorme absolument inadmissible. Babeau abandonne et regagne sa cabine. Quant à moi, je passe toute la soirée à refaire mes calculs sans découvrir d'erreur. Même en supposant que Babeau se soit trompé de cinq minutes dans la lecture de l'heure, ou bien moi de un degré dans la lecture d'une hauteur, le résultat reste inadmissible. Je rejoins le capitaine pour le prévenir et le pauvre homme en est plus ennuyé que jamais. Retournant à ma cabine, j'ai presque envie de faire trois nouvelles observations mais il est minuit, et ma foi, après tout, je finis par me dire qu'au final, ce n'est pas mon rôle. Après tout, "à chacun son métier", comme dit le proverbe "et les vaches seront bien gardées". Je vais donc me coucher.

Le lendemain matin, le soleil est resplendissant et l'horizon superbe. Aussi, dès qu'ils le peuvent, le Capitaine et son second observent les hauteurs de soleil qui leur donnent un point sur lequel on peut compter et qui nous explique les anomalies des jours précédents. Comme je veux en avoir le cœur net, j'observe à mon tour le soleil et mon calcul me donne exactement le même point qu'eux. Pas de doute possible, nous sommes à

110 milles du point estimé (200 kilomètres). Et voilà comment tant de navires de commerce se perdent ! Croyant passer franchement au nord de Minicoï, nous faisons route pour passer franchement au sud, ou même pour grimper sur les récifs des Maldives. Quand je m'en inquiète auprès du Capitaine, il me rassure en m'expliquant qu'il a préféré suivre son instinct de marin plutôt que de se ferrer sur les calculs astronomiques et donc, par une sage intuition, il a changé de route la veille. Nous franchissons donc le canal des Maldives dans la nuit même, heureusement sans voir un cocotier pas plus que le phare de Minocoï, puis nous mettons le cap sur Colombo où nous arrivons le surlendemain au lever du jour.

En réalité, la véritable cause de nos erreurs de point provient de ce que, depuis Socotora, on employait une variation du compas de plus en plus erronée, comme me l'avait indiqué d'un simple coup d'œil l'étoile polaire. Le Capitaine ne connaissant pas l'usage des tables de Labrosse et ne les possédant pas, ne calculait la variation que lorsque le soleil était visible à son lever ou à son coucher. Comme cela ne s'était pas présenté depuis Socotora, il ne l'avait pas calculé du tout, d'où une erreur d'environ 2° degrés puisque la déclinaison change de 3° degrés entre Aden et Minicoï. Ajoutez à cela que les compas étaient mal réglés, ou pour mieux dire pas réglés du tout et mal compensés, cela explique que nous suivions une route beaucoup plus sud qu'il ne le fallait. Quant à mon calcul du 10 au soir, il était faux parce que j'avais employé comme point rapproché, le point estimé qui se trouvait totalement faux lui-même et en dehors des limites permises pour ce genre de calcul.

Dans la journée, nous avons à nouveau un incident de nourriture. Depuis un moment, Babeau et le capitaine ont fait comme moi en préférant les biscuits au pain cuit à bord. Or, au repas de midi, le biscuit se révèle immangeable. Le capitaine en est réduit à aller en personne choisir une autre boîte qu'il fait ouvrir devant lui et mettre de côté pour nous.

Nous arrivons à Colombo au matin du 14 juin. Nous nous empressons, le Capitaine, Babeau et moi de descendre à terre. Le capitaine pour les affaires, nous pour fuir la chaleur du bord. Chabriot nous offre à l'hôtel un déjeuner acceptable avec du pain. Le lendemain, nous assistons à l'arrivée de la canonnière l'Aveyron. Partie de Toulouse après nous, je ne suis guère étonné qu'elle nous ait rattrapé après la traversée homérique que nous venons de faire ! Nous aurions pu repartir le soir même mais, avant

d'arriver à Colombo, le mécanicien a remis au Capitaine une longue liste de réparations, y compris le plein des chaudières à l'eau douce. 24 quantités à 11 francs le tonneau soit 264 francs. Cette opération nous retient jusqu'au lendemain à 6 heures du soir.

En sortant de Colombo, après avoir doublé la pointe de Galles nous sommes contraints de rouler bord sur bord à cause de la houle qui nous prend par le travers.

Le pauvre capitaine est de plus en plus navré de nous voir mécontents et il se plie en quatre pour y remédier. Ainsi, comme nous nous plaignons de la saleté de tout ce qui nous entoure, il s'est mis à faire lui même le ménage de la partie du navire que nous habitons. De même, il continue à faire le quart à la place de ses officiers. L'un d'eux, le second lieutenant, celui qui était tellement sale qu'au début je le prenais pour le maître d'hôtel, a la naïveté de lui répondre :

"Moi aussi, capitaine, je n'ai confiance que quand vous êtes à côté de moi sur la passerelle".

La machine fait toujours des siennes et nous stoppons deux fois pour refaire des serrages. Quant au chef mécanicien, il est tout étonné que nous n'apprécions pas ses hautes qualités.

Comme la chaleur est redevenue supportable, je me remets un peu au travail. J'examine les livrets des hommes de mon futur équipage et je prépare les rôles de la Mutine.

Le pain de Colombo est malheureusement épuisé quatre jours après notre départ et le biscuit fait sa réapparition sur notre table. Quant à la propreté, elle est toujours absente, autant sur notre table que sur les hommes et officiers du Nantes Bordeaux. De plus, les arrêts de machine se perpétuent et nous nous arrêtons encore pendant un quart d'heure, un quart d'heure seulement mais pour la quatrième fois depuis Colombo. Après avoir doublé la pointe d'Achem, le point de midi nous met pas mal en arrière de l'estime à cause du courant ouest dont parlent les instructions nautiques mais dont notre capitaine et son officier des montres, chargé de la navigation, ne se soucient guère.

Le soir même, après notre dîner, alors que le capitaine est descendu un instant dans la machine à cause d'un commencement d'échauffement, Babeau et moi restons à discuter sur la passerelle, profitant du temps calme et superbe. Vers huit heures du soir, d'un même geste, nous nous levons et nous approchons du bastingage. Une longue bande noire vient de surgir à

l'horizon. Elle s'apparente à un long banc de brumes et s'approche petit à petit. J'en fais la remarque à voix haute tout en braquant les jumelles dessus dans l'espoir d'être entendu mais, sans réaction de l'équipage, je la renouvelle. Ne voyant personne réagir, pas même l'officier de quart qui est à côté de nous mais nous ignore totalement, je m'exclame :

-Mais voyez donc comme ce banc de brume avance vite, on dirait la terre !

Par chance, au même moment, le capitaine sort de la machine et je lui répète mon observation alors qu'il est à mi-hauteur sur l'échelle de la passerelle. Il tourne la tête vers le banc de brume et me répond d'un ton sec.

-Non seulement ça ressemble à la terre, mais en montant sur le pont, je l'ai sentie

Et en effet, je hume moi aussi l'odeur des palétuviers qu'une légère brise de terre nous apporte.

D'un ton autoritaire, le Capitaine commande :

-A gauche toute ! Stop !

Il redescend à toute vitesse de l'échelle et nous le rejoignons alors qu'il sonde le fond. Nous trouvons 15 mètres au lieu des soixante ou quatre-vingt mètres que nous devrions avoir d'après l'estime. Quelques minutes plus tard, si le capitaine n'était pas monté par hasard, nous serions arrivés en plein dans la pointe Diamant.

Voici ce qui s'est passé : la première fois, nous avions aperçu une fausse pointe à 15 ou 20 milles à l'ouest de la pointe Diamant. Si on ne tenait pas compte du courant, nous devions doubler la pointe Diamant à la tombée de la nuit. Comme à ce moment là on n'apercevait que la fausse pointe, à quatre ou six milles par le travers et rien devant, le capitaine a cru doubler la vraie pointe et sa route a été donnée en conséquence pour entrer franchement dans le détroit de Malacca. Mais, une fois encore, son flair de vieux navigateur l'a aidé à se tirer d'affaires. Même si notre présence y a bien un peu contribué pour ne pas dire beaucoup. Quant à l'officier de quart il a eu une nouvelle occasion de nous démontrer son incompétence.

Après avoir marché pendant une heure vers le nord, nous reprenons la route normale en direction du détroit de Malacca. Ces divers incidents nous amènent à parler avec le capitaine du peu de confiance que nous inspirent ses points, ses routes, ses compas et son chronomètre. Le brave homme nous répond que son chronomètre a été très bien réglé par un habile

Nous quittons Singapour le 24 juin à midi. Notre traversée se poursuit dans les mêmes conditions et la malpropreté du bord est encore augmentée par les escarbilles, les fragments de houille incomplètement brûlés qui s'échappent de la cheminée de la machine à vapeur. Elles viennent sur l'avant depuis que nous sommes vent arrière. Comme les fortes chaleurs sont revenues, nous installons à nouveau notre campement sur la passerelle supérieure. Mais, pendant la nuit, nous sommes réveillés par un violent grain de pluie si subit que nous sommes trempés avant d'avoir pu déménager. De plus, presque toute la vaisselle est cassée et il ne reste plus que trois grands verres à bord. Messieurs les mécaniciens doivent prendre leur absinthe dans des tasses, et nous, notre verre de cognac dans des verres à bordeaux. C'est le capitaine qui est pourvoyeur pour toutes les tables qui se disputent la vaisselle et l'unique pot de moutarde. Certains lui subtilisent même l'absinthe en cachette et un adroit filou parvient à lui voler, non pas sa montre, mais le boîtier intérieur en or de sorte qu'il ne s'en aperçoit pas le jour même. Et pour ajouter à cette inconfortable situation, quoique le pont ait été re-calfaté à Toulon, c'est à recommencer car l'eau dégouline dans ma chambre. Plusieurs de nos marins sont malades, entre autre mon futur second, le second maître de manœuvre Lescop, qui est étendu avec une douleur à la jambe. Et pour couronner le tout, le pain de Singapour étant épuisé ou moisi au bout de cinq jours, nous devons revenir au biscuit. Trois jours plus tard, nous longeons les côtes d'Annam à sept ou huit milles de distance.

Dans la matinée du 30 juin, nous entrons enfin dans les eaux boueuses du Fleuve Rouge. On aperçoit déjà, au loin, les hautes terres du Tonquin. Dans l'après midi, nous embauchons un pilote à Do-Son. Ce dernier nous apprend le récent désastre de Bac Lé.

Depuis mon départ de France, les choses ont évolué au Tonquin. D'autres succès français, au printemps 1884, ont convaincu l'impératrice de Chine de se réconcilier avec les Français et un accord a été conclu à Tientsin le 11 mai 1884. Il prévoit un retrait des troupes chinoises du Tonquin en échange d'accords commerciaux. Seulement, la date de ce départ n'a pas été précisée. De plus l'idée est très impopulaire en Chine. Rapidement, des troupes sont envoyées pour conserver les positions. Début juin, la colonne, sous le commandement du lieutenant colonel Dugenne, progresse pour occuper les villes frontalières du Lang Son, Cao Bang et That Khe, quatre cent cinquante Français, trois cent cinquante Tonquinois accompagnés d'un

millier de porteurs vietnamiens et de deux cent quarante muletiers français. Mais cette colonne est prise en embuscade et a dû retourner sur Bac Lé, suivie, à distance respectueuse, des Chinois, qui occupent à présent une position défensive sur le Haut Plateau.

Nous entrons dans le Cua Cam qui traverse Haïphong et, à dix heures du soir, nous mouillons dans la ville, face la concession.



Concession française à Hanoi

Cette traversée mémorable peut donc se résumer ainsi :

Quarante huit jours de mer de Saint-Nazaire au Tonquin (trente huit depuis Toulon),

Une relâche forcée à Cascaès pour avaries de machine et chaudière,

Deux mouillages de quatre heures dans le détroit de Malacca pour cause d'orage,

Une douzaine de stoppage en pleine mer d'une durée de quinze minutes à huit heures,

Quatre hommes blessés dont un grièvement,

Enfin, par deux fois, nous avons manœuvré de façon à aller franchement sur la côte des Maldives, puis sur la pointe du Diamant au nord-est de Sumatra.

Nous sommes cependant arrivés sains et saufs mais d'autres difficultés d'un autre genre nous attendent sans doute à en juger par le désarroi, qui de l'avis de tous, règne au Tonquin et qui nous frappe dès le premier jour.

Haïphong et baie D'Along

1er juillet
Haïphong

Nous descendons à terre de bonne heure pour faire nos visites officielles et commençons par aller chez le Commandant d'Ormes, puis nous nous rendons chez le lieutenant colonel d'infanterie de marine Coronnat, qui achève son séjour au Tonquin. Après y avoir récolté grades et honneurs, ce dernier n'a plus qu'une pensée, repartir pour la France. Il faut ensuite se rendre chez le chef des services administratifs de la Marine, le Commissaire adjoint Charvein du cadre colonial, brave homme qui fait tout ce qu'il peut, mais serait bien mieux placé à la tête des dossiers de la Guadeloupe ou de la Guyane, ses pays d'origine. Enfin, nous faisons une visite au directeur du port qui est un de mes camarades, le lieutenant de vaisseau Bergevin. Il me salue avec un enthousiasme modéré et m'invite à m'asseoir alors que je viens aux renseignements. Le ton sur lequel il me répond est désabusé et j'y note une pointe de découragement.

-J'aimerais monter rapidement mes canonnières, lui avouai-je tout à mon désir de faire vite en besogne.

Mon ami soupire et me répond d'un ton las :

-On voit bien que tu arrives ! Tu en rabattras bientôt de ton ardeur.

Plus nous échangeons, plus mon camarade me semble déprimé. Le dévisageant, j'espère en silence ne jamais en arriver là. Heureusement, son voisin de bureau, l'ingénieur Lahite me promet :

-Envoyez-moi vos tranches de canonnières, je vous les monterai de suite.

Aimable proposition, mais comment les envoyer rapidement, avec les faibles moyens de la direction du port, quelques jonques et chalands que les Commandants de canonnières se disputent, deux canots à vapeur plus ou moins boiteux, et pour toute main d'oeuvre deux officiers qui ne demandent qu'à faire la sieste. Le service des approvisionnements, mieux outillé avec

ses chalands et ses quatre bonnes chaloupes à vapeur, marche beaucoup mieux. Je réalise rapidement que ce sera lui qui nous tirera souvent d'affaires. Il se trouve aussi dans ce service, un agent comptable, Mr Le Pogom, envoyé de Cherbourg pour l'expédition du Tonquin. C'est un homme intelligent, capable et actif. Au dessus de lui se trouve le Capitaine d'artillerie Kampf de l'Etat Major, Général du Tonquin, envoyé d'Hanoï pour recevoir et répartir les multiples arrivages de matériel et de vivres destinées au corps expéditionnaire. C'est un homme intelligent ayant su comprendre son rôle dont il s'acquitte en bon camarade autant qu'en délégué de l'autorité supérieure. C'est lui, en réalité, qui donne tous les ordres relatifs aux transports de l'Etat et navires affrétés. En réalité, c'est lui le seul chef de la Marine. Grâce à lui, nous pourrions nous sortir du désordre qui règne en maître à Haïphong. Quel désordre ! Quel chaos ! Je ne m'étais jamais rien imaginé de semblable ! C'était donc cela une expédition ? Chacun tirait la couverture à soi et c'était au plus débrouillard pour se tirer d'affaire ! En effet, il ne se distingue aucun chef. Le Commandant de la marine, Capitaine de vaisseau Galache est à Hanoï, près du soleil, mais on n'entend jamais parler de lui.

Par chance, l'Adour, transport atelier, est arrivé de France depuis deux jours et a amené à son bord son commandant, le capitaine de frégate Lombard. Il doit rester ici comme commandant de la Marine à Haïphong à la grande satisfaction du Commandant Galache qui, sans cette présence, aurait pu être forcé d'y venir malgré lui au moins de temps à autre, ne serait-ce que pour mettre d'accord les nombreux commandants de canonnières qui, tout en ayant entre eux d'excellentes relations de camaraderie, ont le légitime désir d'être prêts sinon les premiers, du moins le plus tôt possible. Malheureusement un des premiers actes du Commandant Lombard est de nous prendre sur le Nantes Bordeaux tous nos mécaniciens et charpentiers dont nous aurions pourtant grand besoin pour monter nos canonnières. D'après la Charte ; c'est la Marine qui doit débarquer les canonnières et le matériel apporté par le Nantes Bordeaux. Or, à Haïphong, la Marine, sous ce rapport, consiste en tout et pour tout à Babeau, moi et nos équipages. Ce serait donc à nous de faire marcher les treuils et palans pour débarquer tout cela, l'envoyer à terre, sous les yeux bienveillants de l'équipage du cargo boat. Tant mieux sous certains rapports puisque nous tenions à aller vite, mais au moins qu'on nous laisse nos moyens ! De plus, mon second est encore malade, ainsi que le quartier-maître canonnier. Il faut que j'y supplée en agissant par moi-même. Quand on veut aussi me prendre mon sergent-fourrier, le marin comptable chargé de l'administration du personnel sur le

plan financier ainsi que de la gestion du matériel et qui m'est donc indispensable pour pointer les colis qui débarquent, je proteste fortement et grâce à l'influence du service d'approvisionnement, j'obtiens qu'on me le laisse. Je croise les doigts pour que tout cela finisse par se tasser !

Cependant, des difficultés particulières d'un autre genre m'attendent à terre pour mes affaires personnelles. Je suis débarqué administrativement du Nantes Bordeaux et mis en vacation à terre afin de m'y installer. La grande question est : où ? Pour la pension, c'est facile, il suffit d'ajouter un couvert à l'une des tables de l'unique hôtel de l'endroit surnommé l'Abreuvoir et dirigé par la mère Carbonel. Cette femme d'une cinquantaine d'années qui le tenait m'accueille avec chaleur. Elle fut sans nul doute une très jolie jeune femme et garde de beaux restes auxquels les pensionnaires ne semblent pas insensibles. Elle-même ne refuse pas les avances de ces messieurs et ne tente pas même de repousser les ardeurs de ses nombreux pensionnaires, officiers du corps expéditionnaires.

Malheureusement, elle s'excuse de ne pouvoir me donner une chambre car toutes sont occupées. Elle me sert un verre que je vide avec plaisir.

-Je voudrais faire agrandir mon hôtel, m'explique-t-elle, seulement il n'y a plus de chaux à Haïphong pour bâtir.

-Y a-t-il d'autres logements ? Lui demandais-je un peu inquiet pour mes prochaines nuits.

-A vrai dire, il y a bien les cases des pilotes, mais toutes sont louées à des gens qui doivent séjourner un certain temps à Haïphong. Mais vous pouvez toujours essayer.

Je lui demande un autre verre pour me rafraîchir et sors pour partir à la recherche de ces cases. Située au centre du delta du Fleuve Rouge, sur sa rive droite, Hanoi s'est implantée dans une plaine marécageuse. Elle est ponctuée de nombreux lacs et mares. Jusqu'à la fin des années 1870, elle était essentiellement composée d'une citadelle, lieu de puissance politique, religieuse et militaire et d'un ensemble de petits villages artisanaux et commerciaux, chaque quartier regroupant une corporation artisanale. Chaque rue portait un nom d'activité ou de marchandise. Un réseau de rues et ruelles étroites permettaient de circuler dans ces quartiers denses. Peu à peu ses villages se sont transformés en quartiers des trente six rues.

Les cases des pilotes ne sont pas longues à trouver mais les pilotes me donnent la même réponse que la tenancière de l'Abreuvoir. La femme de

l'un d'eux m'explique que les pilotes comptent en faire construire d'autres mais ils attendent pour cela qu'on ait arrêté les plans de la future ville. Ces pilotes sont quasiment presque tous frères de la côte, cette sorte de fraternité rassemblant des flibustiers et des boucaniers et qui s'étaient fixés des règles et des codes d'honneurs. Ces derniers vécurent longtemps en marge de la société. Leur nom fait référence à la côte de Saint Domingue à laquelle ils étaient, à l'origine, principalement implantés. Beaucoup sont d'anciens officiers marinières de canonnières. Ils sont arrivés au Tonquin avec les premiers bateaux français en 1882. Aujourd'hui ils sont un peu devenus les capitalistes de la colonie. Ainsi, les tarifs du pilotage, fixés au début à un taux élevé quand il n'arrivait à Haïphong qu'un bâtiment de loin en loin, sont restés les mêmes alors qu'il en débarque à présent tous les jours. C'est ainsi que leurs énormes bénéfices leur permettent d'acheter des terrains et de faire bâtir.

Quoiqu'il en soit, en attendant qu'on apporte de la chaux à Haïphong, ou qu'on arrête le tracé de la future ville, je reste sans logement et je me vois mal dormir à la belle étoile. On finit par m'envoyer à l'annexe de l'abreuvoir où un officier rentrant en France y aurait libéré une chambre. A vrai dire, plutôt qu'un logement, je découvre une vieille masure située à l'extrémité de la ville, à la frontière du village des indigènes. Un lamentable taudis que je me dois d'accepter puisque c'est la seule chambre que je trouve à louer. De plus, mon charmant prédécesseur a laissé derrière lui un amas de vieilles caisses et de bouteilles vides, mais aussi des lances et des nippes capturées aux pirates. Ce joli taudis est meublé de deux chaises, une table en bois et un lit de sangle. Le sol en terre est en contrebas de la chaussée et la pièce est éclairée par une lucarne sans vitre qui ne se ferme que par un volet en bois. Je retourne au bateau prendre quelques affaires et croise Babeau qui, de son côté, a trouvé un logement du même genre, un peu plus confortable mais guère plus. Quant aux hommes d'équipages, ils sont logés dans de mauvais cagnas de la direction du port, à l'hygiène détestable si bien que beaucoup tomberont malades dans les jours à venir. Un mois plus tard, il me restera encore deux hommes à l'hôpital d'Hanoï et cinq à celui d'Haïphong.

Le lendemain matin, je suis réveillé par un vacarme de rue, d'objets entrechoqués et de conversations bruyantes. Je me redresse pour jeter un coup d'œil au dehors. Je constate l'arrivée de marchands annamites qui s'installent pour le marché. Plusieurs ont pris place contre le mur de ma chambre, si près de mon lit que, sans sortir je peux, par la fenêtre, les attraper par les cheveux pour leur faire comprendre d'aller plus loin et de faire moins de bruit.

Marché



Deux jours se sont écoulés depuis notre arrivée et nous avons entamé le débarquement des tranches de canonnières et du multiple matériel apporté par le Nantes Bordeaux. Mais dans quelles conditions ! Le cargo-boat, mouillé dans le fleuve Song Kinh Thay devant la concession, est au milieu du courant dans ce qu'on pourrait appeler la Rade d'Haiphong. Le Song Tom Bac, arroyo* reliant le Song Kinh Thay au Lach Tray en est le port. Dans cet arroyo, grouillent multitude de jonques et de sampans, deux formes d'embarcations à fond plat marchant à la godille ou à l'aviron et comportant, au centre, un dôme en bambou tressé pour abriter les passagers. Parmi elles, sont remisées les canonnières en achèvement ou en réparation à côté de ce qu'on a baptisé l'Arsenal. C'est là que se trouve la direction du port et les constructions navales. Là, on y a bâti à faux frais, sur un sol boueux, une cale où s'assemblent les tranches de nos canonnières. Le problème est que Lahitte ne peut recevoir qu'une tranche à la fois, en commençant par celle de l'avant. Malheureusement, comme l'arrimage sur le Nantes-Bordeaux n'a pas été fait dans ce but, il nous faut débarquer d'abord celles qui s'empilent devant, de sorte que ces caisses font chaque fois la navette entre le Som Tom Bac et le Nantes-Bordeaux jusqu'à ce que vienne leur tour d'être assemblées. Ainsi, comme nous commençons par monter la Rafale et que nous avons été obligé de débarquer une tranche de la Mutine, celle ci fera un nombre indéfini de voyage. C'est d'autant plus gênant que la direction du port n'ayant souvent pas les moyens de remorquer avant la nuit les chalands chargés, ceux-ci restent le long du bord. Ainsi, le deuxième jour, au moment du changement de marées, un chaland mal amarré derrière le Nantes-Bordeaux part à la dérive. C'est un baleinier de la Saône qui le rattrape à deux milles en aval. La veille, c'était un autre chaland qui avait coulé, ne contenant heureusement que du matériel pour les colonies ; rails de chemins de fer et glènes de filin (rouleau de cordage).

Les discussions vont bon train au sujet du désastre de Bac Lé, dont les détails plus précis nous arrivent le 4 juillet par les blessés envoyés ici : ils sont navrants. Je vais moi-même aux nouvelles à l'hôpital. J'y rencontre le docteur Borius, médecin de première classe de la Marine qui a soigné le colonel Dugenne pour une blessure reçue au Rocher de Tray Sou à une vingtaine de kilomètres au nord ouest.

Arroyo : petit ruisseau ou petit canal permettant de circuler dans le delta entre les différents bras de fleuve.

Il m'apprend que, par son entêtement à vouloir passer, il s'était engagé dans des défilés imprenables de vive force avec une aussi petite troupe que la sienne. A vrai dire les traducteurs vietnamiens ne saisissant pas les subtilités de la langue chinoise, avaient rapporté à Dugenne que les chinois ne bougeraient pas car ils n'avaient pas reçu l'ordre de se retirer. Les mandarins lui avaient avancé : "il est possible que vous ayez des ordres, mais nous n'en avons pas. Vous êtes militaire. A notre place vous feriez comme nous qui ne connaissons que notre consigne." Au lieu de signaler la présence des chinois à Hanoï et de demander de nouvelles instructions, Dugenne a informé les chinois qu'il allait continuer sa marche, persuadé que les chinois les laisseraient passer. Il ordonna même de ne pas ouvrir le feu. Les chinois les ont attaqués sur deux flans. Le lendemain matin, Dugenne se voit obligé de partir en retraite. Résultat vingt-deux morts, Dont le capitaine Jeannin, le lieutenant Genin et le capitaine Clémenceau et 70 blessés.

Le colonel, contrairement à l'avis du médecin, est parti sous le prétexte qu'on tenait à avoir un homme de sa trempe pour cette mission délicate et aventureuse qui s'est, malgré tout, soldée sur une déroute de nos troupes.

Quatre jours plus tard, pendant l'heure de la sieste, le temps se gâte. Je tente de retourner à bord du Nantes-Bordeaux vers une heure et demie. La pluie commence à tomber et le vent se lève. Sur le port, on annonce l'arrivée d'un Typhon. Comme le courant est trop mauvais dans le fleuve pour regagner le cargo-boat sur un sampan, je décide de traverser le Song Tom Bac pour aller demander un canot à vapeur à l'Arsenal. La pluie s'amplifie ce qui n'empêche pas de me faire attendre une demi heure sous ce déluge avant qu'un sampan ne consente à me transporter de l'autre côté. Seulement, le typhon fait déjà rage et il s'avère impossible d'aller en rade. Je m'inquiète pour nos tranches de canonnières restées sur le raz, la petite embarcation utilisée pour se rendre à terre. Par chance, elles sont le long du bord et je suis fort satisfait d'avoir pu obtenir, le matin même, de faire rentrer dans le Song Tom Bac une mauvaise jonque contenant une tranche de la Mutine. Avec ce typhon, elle aurait infailliblement coulé.

Babeau, lui, parti un peu avant moi, a pu regagner le navire avec le capitaine Aubriot. Aussitôt arrivé sur le cargo boat, il essaie de ré-embarquer les trois tranches restées sur le raz, mais il est forcé d'y renoncer. Même, pour que le raz ne se démolisse pas le long du bord, il le laisse filer derrière, attendant les événements. Quant à moi, Lahitte m'offre l'hospitalité. Il est en effet devenu impossible de rester dehors.

A 5h30 de l'après midi, la pluie cesse. Nous nous trouvons au centre du typhon. Je décide de profiter du calme momentané pour rallier le bord, mais je constate que le Nantes-Bordeaux a chassé sur ses ancres. Le cargo s'est échoué, ainsi que le raz et j'aperçois son signal "demande d'un remorqueur". Je cours à la direction du port et suis navré de n'y trouver d'abord que le sous-directeur que je reconnais immédiatement pour l'avoir eu sous mes ordres sur la Flore. Il était alors aspirant de deuxième classe et j'avais remarqué ce jeune enseigne du nom de Flot en raison de sa nullité. Le gamin ne devait son grade qu'à sa veine de se trouver à la prise de Sontay avec une compagnie de marins, prise qui avait mené aux accords de Tienstsin. Cette victoire lui avait valu d'être nommé enseigne de vaisseau sur le Chain, passant ainsi sur le dos de toute la promotion dont il était avant-dernier. Ce bellâtre ne songeait à présent qu'à se reposer sur ses lauriers et à faire la sieste. Puisque je n'ai pas le choix, je viens à lui pour lui fait part du signal du Nantes-Bordeaux. L'insolent me rit au nez et me répond d'un ton narquois :

-Que voulez vous que j'y fasse !

Sur ces mots, Bergevin entre en lui lançant un regard noir :

-Tu peux prendre mes deux canots à vapeur, si tu veux, me dit-il. Le souci est que l'un a éteint ses feux et l'autre n'a pas de pression. Enfin tu peux toujours aller voir son équipage, il est parti souper.

Je retrouve en effet les hommes autour de la table et ne suis pas très bien reçu. On me rabroue même et on n'entend pas plus ma demande ici que ne l'avait fait le freluquet Flot. Je sermonne le patron comme il le mérite et, n'ayant pas de résultat, cours vers les approvisionnements. J'y retrouve l'agent comptable Mr Le Pogom. Il me salue poliment et prend immédiatement conscience de l'importance de ma demande.

-Ne vous inquiétez pas, m'assure-t-il, je me mets à votre disposition. Seulement, mes chaloupes à vapeur ont été réquisitionnées par Pescin, le Commandant du Yatagan qui s'est laissé surprendre dans le fleuve avec sa machine démontée. Venez avec moi, nous allons voir où il en est.

Je le suis sur la rade d'où nous pouvons observer les manœuvres des chaloupes. Par des efforts inouïs, elles sont parvenues à rentrer le Yatagan dans le Song Tom Bac où il se trouve un peu plus en sûreté. Je saute dans une de ces chaloupes dont de Pescin n'a à présent plus besoin. Son patron, homme de devoir, m'assure immédiatement de son aide et nous filons à toutes vapeur vers le fleuve. Seulement, j'ai perdu un temps précieux. La période de calme central touche à sa fin. Je m'en rends compte à la vue d'une

immense couronne noire faisant le tour de l'horizon et tranchant sur le ciel gris. Elle marche en s'abaissant dans le nord ouest et s'élevant au sud. Au moment d'arriver près du Nantes-Bordeaux que la crue des eaux a déséchoué, le vent succède subitement au calme venant d'une direction diamétralement opposée à celle qu'il avait une heure auparavant. Pour compléter le tout, la nuit arrive et je n'ai que le temps de crier au patron de ne pas accoster et de revenir vers le Song Tom Bac dans lequel nous nous engouffrons je ne sais comment. Il fait nuit noire. Le vent, soufflant avec rage, emporte la paillote de notre pauvre chaloupe qui vient faire tête contre l'avant du Yatagan. Ce dernier, n'ayant pas eu le temps de s'amarrer correctement, recommence à être en perdition. Le vent et la mer nous ballottent ainsi comme une coquille de noix toute la nuit, nous échouant et nous déséchouant l'un l'autre, nous séparant pour revenir nous cogner l'un contre l'autre sans qu'aucune force humaine ne puisse rien faire.

A cinq heures du matin, le temps s'étant un peu embelli, je parviens à repartir avec la chaloupe à vapeur et à ramener dans le Song Tom Bac le raz et ses trois tranches. Babeau et moi complimentons le patron qui, dans cette circonstance, a fait preuve de beaucoup de zèle et de dévouement et d'un excellent esprit, bien différent de celui qui règne chez bien des gens du corps expéditionnaire. Dans l'après midi, la pluie ayant cessé, je descends à terre pour me rendre compte des dégâts causés par le typhon de la veille. De nombreux abris d'indigènes ont été détruits, quelques maisons se sont écroulées, et la ville a subi une inondation générale. Bien entendu, ma chambre est à présent totalement inhabitable. Le sol s'est transformé en cloaque et il y pleut par de nombreux trous de la toiture. La chambre de Babeau étant comme la mienne, il accepte de Lahitte l'unique chambre dont il dispose. Quant à moi, le Capitaine Aubriot y met une telle insistance et amabilité que j'accepte de retourner loger sur le Nantes-Bordeaux malgré les tristes souvenirs de la traversée. J'y resterai jusqu'à ce que la mère Carbonel ait enfin pu libérer une de ses chambres à l'Abreuvoir.

Le déchargement a repris et se déroule bien, quoique trop lentement à mon gré, retardé par de fréquentes anicroches. Ainsi, la journée suivante, nous n'avons pour ainsi dire rien fait, le commandant de l'Adour ayant gardé nos équipages pour changer son bâtiment de mouillage. A partir de demain, l'État devra à la Compagnie Nantaise les surestaries (sommés payées par le chargeur en compensation du temps pendant lequel il immobilise le bâtiment de navigation) à raison de 1200 francs par jour. Voilà un

changement de mouillage qui aura coûté cher. Au soir du 11 juin, cependant, on a déjà mis à terre 3 tranches de la Rafale. Neuf autres, dont deux de la Mutine continuent à faire, sur les raz, les va et vient entre le Nantes-Bordeaux et le Song Tom Bac. Mais soudain, nous voilà arrêtés pas le manque de boulons et de rivets. Lahitte n'en a plus et réclame à grands cris les nôtres. Je me glisse à fond de cale à plat ventre entre les caisses et les tranches et finis par les découvrir à grand peine. Du coup, je retrouve aussi les caisses contenant les bandes de caoutchouc devant assurer l'étanchéité entre les tranches.

Mais voilà qu'un nouvel incident nous retarde. En effet, dans les chantiers de St Nazaire, on avait déposé les couples (pièces de charpente en bois, joignant la quille au plat-bords), lisses (raidisseur longitudinal du fond du navire), quilles (partie axiale inférieure de la coque) et fausses quilles (pièce additionnelle en dessous de la quille destinée à la défendre des chocs) de façon à ce que le même outil perce simultanément les deux, trois ou quatre trous devant être traversés par un même boulon ou un même écrou. Or, voici que, par suite des dilatations inégales ou des déformations de transport, les trous ne concordent souvent plus. Il faut en percer d'autres. Quand ils ne coïncident pas du tout, on perce facilement dans la tranche du métal ; s'ils coïncident presque, on s'en tire en mettant des boulons ou rivets un peu plus petits ; la grande difficulté se présente quand ils concordent à moitié. Alors, il faut ovaliser les trous. Les ouvriers de Lahitte étant en nombre insuffisant pour cette longue besogne fastidieuse, nous sommes contraints d'employer nos matelots, bien étonnés de se voir transformés en ouvriers perceurs ou riveurs.

Voilà 17 jours que nous sommes arrivés et je sens l'atteinte de mon premier accès de fièvre, heureusement très bénin. Dieu merci, je m'en tire avec une purge d'Ipeca (anti nauséux, anti vomitif et expectorant issu d'un arbrisseau d'Amérique du sud), un peu de quinine et du repos. Quand je retourne au chantier le 18 au matin, j'apprends qu'on a encore voulu nous prendre nos fourriers. Cette fois par un ordre écrit du commandant en chef, le général Millot, qui prescrivait de les prendre non pas jusqu'à l'ouverture du rôle d'équipage, c'est à dire l'obtention du titre de navigation dont doit être pourvu tout navire avec des marins professionnels, mais jusqu'au départ d'Haïphong. Je m'inquiète sérieusement de savoir qui tiendra notre comptabilité et je suis donc fort soulagé d'apprendre qu'un autre ordre, ministériel celui là est arrivé en nous plaçant jusqu'après les essais, sous les ordres de l'amiral Courbet actuellement en Chine. Ce qui revient à dire que

c'est à lui que nous obéissons et nous conservons donc nos fourriers. Le mien est fort occupé, maintenant que tout le matériel est débarqué et qu'il n'a plus de pointage à faire. Il doit à présent rechercher dans la boue de l'Arsenal les caisses de la Mutine, dont quelques unes sont à la belle étoile depuis le typhon. Il finit par trouver celles contenant les registres et imprimés dont naturellement il en manque quelques uns.



Rue d'Hanoï démolie par un typhon

Dimanche 20 juillet

Depuis le typhon, nous avons presque quotidiennement de violents orages qui entretiennent sur le sol une boue d'argile des plus désagréables. Ils me provoquent aussi quelques nouveaux accès de fièvre, ainsi qu'à Babeau ; nous payons notre tribut d'acclimatement. Se bousculent de nombreuses canonnières à Haïphong ! Et toutes ayant plus ou moins besoin de réparations, ce qui n'est pas fait pour accélérer le montage des nôtres, quelle que soit la bonne volonté de Lahitte. De plus que, en outre, des canonnières de rivière, sont arrivés deux autres navires : la "Surprise" qui nous ramène de Nam Dinh le général Brière de Lisle, notre nouveau commandant d'armes, le Nagotna, un bateau à roue acheté aux anglais en Inde, commandé par Philibert, mais aussi la Saône et le Drac, de la division navale de Chine, qui eux, vont et viennent d'ici à la baie D'Along.

Le 22 juillet, à cinq heures du soir, on assiste enfin au lancement de la "Rafale". Elle hésite légèrement à partir à cause d'un frottement un peu trop fort sur sa cale mais bientôt, la voilà à l'eau. Nous nous attaquons donc à la Mutine. Le travail avance plus vite à l'arsenal parce que cette fois, Babeau et moi l'activons en surveillant tout nous-mêmes mais aussi grâce à la présence d'ouvriers de la maison Claparède, envoyés de France pour monter les six canonnières mono-roue type Henri Rivière, ce commandant mort l'an passé après la prise de Nam Dinh. Ces ouvriers étant arrivés à Haïphong une quinzaine de jours avant le matériel qu'ils devaient monter, l'ingénieur de l'entreprise Claparède, Mr Fréville, s'est entendu avec Lahitte, à la grande satisfaction de tous, car, de cette manière, la maison Claparède n'aura pas à leur payer leurs journées de travail. Ainsi le 24 juillet, nous montons en une journée les premières parties de la Mutine et en débarquons huit du Nantes-Bordeaux, les huit dernières. Nous allons en effet beaucoup plus vite à force d'habitude et aussi parce que les cales sont à présent bien dégagées. Il ne reste plus à bord que nos deux chaudières pour lesquelles il faudra accoster l'Adour et utiliser sa mâture, celle du Nantes-Bordeaux n'étant pas assez puissante. Il est prévu de les charger sur des jonques en

attente de les installer sur les canonnères. Nous nous y attelons le 28 juillet en fin de journée. Tout se passe bien pour la première, mais, en soulevant la seconde, une caliorne, qui est en fait un gros palan, se casse. De la berge, je vois la chaudière retomber de tout son poids à fond de cale. Par chance, la machine qui pèse près de dix mille kilos, a été à peine soulevée et ne cause aucun dommage.



La surprise

La fin du mois nous apporte une queue de typhon dont le centre passe entre Hong Kong et Haïphong. Aussi s'empresse-t-on de monter la dernière tranche de la Mutine, afin de la fermer par l'arrière pour qu'elle ne soit pas envahie par les eaux du Song Tom Bac. Ce typhon s'étire dans la nuit, et le 31 juillet dans la matinée, il occasionne pas mal de dégâts à la direction du port et chez Lahitte. Pour ma part, je suis heureux que, cette fois-ci, la chambre où je viens d'emménager à l'Abreuvoir soit indemne malgré la pluie torrentielle qui perdure encore plus de vingt-quatre heures.

2 août

C'est aujourd'hui l'anniversaire de ma naissance, 36 ans. J'ai fait valoir ce motif pour activer Lahitte et tout le monde afin que le lancement de la Mutine ait lieu ce jour-là. Tous y ont mis tellement d'ardeur et de bonne volonté que nous sommes prêts, ou presque. Il était indispensable que le lancement ait lieu au plus tard vers deux heures et demie à cause de la marée. Mais à dix heures du matin, à la fin du travail, il reste encore à mettre en place, sur une longueur de 12 mètres à l'avant, 4 morceaux de semelles et de glissières, à compléter des ventrières (sangles) et à enlever les accores (pièces de bois soutenant la quille en cale sèche). C'est pour cette raison que quelques ouvriers annamites reviennent travailler pendant l'heure de la sieste. Comme je tiens à être lancé sur mon bateau, je reste déjeuner chez Lahitte. Mais, à midi et demi, alors que nous sommes tous deux allongés sur une chaise longue, nous entendons des cris d'Annamites venant de la direction où se trouve la cale. Nous nous précipitons sur les lieux avec la crainte que la Mutine nous ait joué le tour de partir toute seule. Nous ne pouvons malheureusement que constater que c'est en effet le cas. Afin d'éviter ce qu'on avait eu pour la Rafale, on avait mis un excès de suif sur la glissière et, alors que les ouvriers posaient le quatrième avant dernier morceau, la Mutine s'était élancée toute seule dans les flots, avec personne à bord et plusieurs hommes travaillant en dessous. C'est un miracle que personne n'ait été blessé par les accores ou les tains, et que la canonnière n'ait carambolé aucun des nombreux sampans qui fourmillaient dans le Song Tom Bac. Grâce au ciel, il n'y a pas une égratignure, pas une avarie. Une crainte m'envahit cependant car, quand j'ai quitté le bord, le matin à dix heures, on avait pas encore remis en place le robinet de prise d'eau. En effet, nous avons constaté que la pièce originelle nous avait été dérobée et nous attendions un robinet de rechange. La Mutine est sans doute en train de couler sous mes yeux. Sans plus hésiter, je saute dans une plate, embarcation à fond plat, avec Lahitte et un de mes hommes, lequel, en chemin, taille un morceau de bois pour tamponner la prise d'eau s'il y avait. Je grimpe à bord en toute hâte et cours dans le compartiment de la machine. Pas une goutte

d'eau. Quel n'est pas mon soulagement de constater que le robinet a été remis en place en fin de matinée. La direction du port et mon équipage combinant leurs efforts, nous parvenons à amarrer la Mutine et chacun retourne à la sieste jusqu'à deux heures et demie.

Conformément à l'ordre de l'amiral Courbet, c'est le 3 août, lendemain du lancement, que la Mutine prend armement. Je deviens donc Commandant. Il reste encore un énorme travail à faire pour achever le montage mais mon équipage, quelques ouvriers et contremaîtres venus de Saïgon font de leur mieux pour avancer le travail. Malheureusement, beaucoup tombent malades et nous avons le regret de perdre un contremaître, enlevé en deux heures par un insolation. Lahitte prend la décision de partir pour Hong Kong afin de recruter des ouvriers et d'acheter ce qui nous manque encore. Il nous faut en effet, entre autre, six fours à pains pour nos six canonnières et des fanaux (grosses lanternes). Il me semble même invraisemblable qu'en préparant nos feuilles d'armement, il ait été fait de telles omissions ! Malheureusement, la Mutine ne recevra jamais son four à pain... On doit aussi construire un roof à l'arrière. Cette installation a été ordonnée de Paris à la suite du rapport de la commission d'essais de Nantes. Les six roofs ont été faits à Saïgon sur un modèle très étudié et confortable... Ils n'ont qu'un défaut, ils sont placés à l'arrière... et sont comparables à un appartement de poupée ! Sur le plan, si on ne fait pas attention aux mesures, il paraît très beau et complet : salle à manger, office, bureau, chambre à coucher, cabinet de toilette et cabinet. Mais tout cela est si petit qu'il en est inhabitable dans un pays chaud. Non seulement il est situé dans le faux pont, plancher mobile en dessous du pont supérieur, mais de plus, le cabinet, pour exemple, est juste assez grand pour un seau hygiénique dont l'emploi est inimaginable dans ce pays. Nous serons donc réduits à faire comme les Annamites dans leur jonques ; c'est à dire par dessus bord. Mais Babeau, lui ne l'entend pas de cette oreille. Il présente au commandant Lombard un plan de bouteille (toilettes pour officiers) placée à l'arrière. Mais le commandant Lombard, écrasé par la responsabilité, hésite un peu sous le prétexte qu'il faudrait un tuyau en cuivre qui coûterait cher. Imperturbable, Babeau fait tout de même percer le trou dans la coque et obtient qu'on lui délivre le tuyau, ainsi qu'à la Mutine. Les quatre autres canonnières l'installeront plus tard car elles sont trop près de leur départ.

Le lieutenant de vaisseau Gouin, à la suite de l'incident du traité de Tiensin qui a amené le désastre de Bac Lé, revient de Hué le 4 août après avoir accompagné Mr Patenôtre en Chine, comme secrétaire. D'après lui, nous avons été joué par la diplomatie chinoise et le lieutenant colonel Dugennes a eu tort de vouloir aller de l'avant malgré les avertissements des chefs de l'armée chinoise qui demandaient de parts et d'autres qu'on en réfère à l'autorité supérieure car eux n'avaient pas reçu d'avis au sujet de ce traité.

Les deux premières canonnières Arquebuse (commandant Harion) et Avalanche (commandant de Romain) ont enfin terminé leurs essais et partent le 6 août pour Hanoï. Les deux suivantes, Alerte (commandant Dussaud) et Bourrasque (commandant Du Crano) sont à la baie d'Along pour leurs essais qui ont lieu sous la direction d'une commission composée d'officiers de la division navale de Chine. Notre table à l'Abreuvoir commence à se vider. J'y trouve cependant quelquefois des camarades commandant les autres canonnières : de Percin du Yatagan, Fortin du Mousqueton, et parfois, je vais déjeuner à leur bord.

La Mutine accoste l'Adour le 8 août pour embarquer sa chaudière. Bien entendu, les inconvénients de boulons et rivets qui s'étaient posés pour les Cornières et les tôles se renouvellent pour le tuyautage, mais ce fut plus facile pour y remédier car il suffit soit de changer la courbure du tuyau, soit d'utiliser des rajouts.

Le lendemain, nous voyons arriver la Trombe, une canonnière monoroue commandée par le lieutenant de vaisseau Cappeter. Elle transporte un bataillon d'infanterie de marine mené par le colonel Guerrier, chef de l'état-major du Corps expéditionnaire, qui fait parler de lui... Pour les uns, ce bataillon se rend à Hué pour châtier les ministres qui ont emprisonné l'Empereur que nous avons mis sur le trône ; pour les autres, il y vont pour couronner le nouvel Empereur. En effet, avant sa mort des suites d'une maladie le 17 juillet 1883, l'empereur Tu Duc avait désigné comme successeur, l'aîné de ses trois fils adoptifs, le prince Zuc Duc, intelligent mais débauché, et confié le régime à trois mandarins. Il régnera trois jours ! Deux des mandarins, Tôn That Thuyet et Ngguyën van Tuong, détiennent réellement le pouvoir. Tu Duc disparu, ils ont déposé le nouveau roi, l'ont emprisonné, prétextant qu'il avait falsifié le testament. Ils se sont ensuite contenté de le laisser mourir de faim dans sa cellule.

Ils mettent alors à sa place un jeune frère de Tu Duc, Hiep Hôa. Pas plus heureux que le précédent, Il est empoisonné le 30 novembre 1883, soit trois mois plus tard. Plus simplement, il est forcé par Tuong et Thuyet d'abdiquer et de choisir le glaive, le lacet de soie ou la fiole d'opium. Il choisit l'opium.

Les régents le remplacent de force par le troisième fils adoptif de Tu Duc, Khien Phuc, un garçon de quinze ans, qui prend le nom de Kien Phuc. Les deux régents peuvent ainsi régner contre les intérêts de la France. Thuyet, brutal, toujours prêt à tuer et Tuong, homme de talent mais corrompu et sans pitié, chargé de l'autorité civile. Mais voilà que Kien Phuc meurt à son tour en mai 1884, soit six mois plus tard. Certainement empoisonné.

Le trône aurait dû revenir au second fils adoptif de Tu Duc, le prince Chanh Mong, mais les régents, de peur de voir leur autorité disparaître avec un personnage aussi "âgé", 21 ans, ont choisi le frère cadet du souverain défunt, Ung Lich, âgé de 13 ans. Il est proclamé empereur sous le nom de Ham Nghi. La nomination s'est faite sans l'accord des autorités françaises et les relations avec la cour de Hué s'enveniment. Les clauses du traité de 1883 stipulant que la Cochinchine, l'Annam et le Tonquin sont sous le contrôle des français ne sont pas respectées.

J'apprends à connaître le général Guerrier. Il est en si mauvais termes avec le général Brière de l'Isle, qu'il n'est pas retenu à dîner par ce dernier. Il vient donc nous rejoindre à notre table de l'Abreuvoir et nous donne des nouvelles des deux premières canonnières à deux hélices parties pour Hanoï. Elles ne sont pas fameuses. L'Arquebuse, avec son commandant Marion, y est arrivé avec son gouvernail de l'avant démoli et une baleinière enlevée en frôlant une berge. Quant à l'Avalanche et son commandant de Romain, il l'avait croisé dans le canal des Rapides, échouée et déjàugée de 1 mètre, c'est à dire que sa coque s'est élevée au dessus de sa ligne de flottaison. Elle y restera durant neuf jours.

-C'est un bien mauvais début pour les canonnières, s'exclama-t-il. Néanmoins, à l'état-major général, on les attend toutes les six avec impatience pour la colonne qui devrait aller occuper Laokaï à la frontière de la Chine sur le fleuve Rouge. Vous serez prêt Lahitte ?

L'interpellé acquiesce et ajoute :

-Pas d'inquiétude, colonel, je m'engage à livrer la sixième canonnière pour le 15 septembre, date projetée pour le départ de la colonne.

-Tant mieux ! M'écriai-je, cela va activer mon achèvement puis nous

pourrons prendre part à une vraie répétition.

-Ne soyez pas trop pressé, modéra le colonel, je crains qu'il y ait peu à attendre de ces fameuses canonnières à deux hélices qui ne promettent pas grand chose de bon. Savez vous que en outre des anicroches de l'Arquebuse et de l'Avalanche, on dit que l'Alerte, en passant par la petite brèche pour se rendre dans la baie d'Along, y a démolé son youyou, petite embarcation de service manœuvrée à la godille et ses porte-manteaux (bossoirs, poutres saillant à l'extérieur de la coque, d'embarcation, installés sur le pont) contre la muraille à pic de la passe.

-Eh bien ! Qui vivra verra, concluais-je.

Le 10 août, soit plus de quarante jours après notre arrivée à Haïphong, je mets la main sur la caisse contenant les cartes nautiques de la Mutine et je profite de l'heure de la sieste pour les étudier un peu et essayer de me fourrer dans la tête le dédales d'arroyos qui sillonnent le Tonquin. Mais, à l'heure du repas, mes camarades me préviennent qu'il ne faut pas s'y fier surtout pour les cartes du fleuve Rouge pour lequel elles sont totalement fausses. Ainsi, le commandant de l'Adour, Capeter, me montre un point sur la carte que j'ai emportée avec moi :

-Tu vois ! ici, par exemple, cet îlot situé à quelques mètres au sud d'Hanoï. La carte indique que le chenal est profond entre l'îlot et la rive gauche. Et bien non ! Il faut au contraire longer la rive droite, car l'îlot est aujourd'hui relié à la rive par une bande de terre habitée. Et le reste à l'avenant !

-Ce n'est pas très encourageant, dis-je. Mais pourquoi ne corrige-t-on pas les cartes ? Pourquoi le chef de la division navale ne se préoccupe-t-il pas de nous envoyer au moins des croquis de cartes autographiés ?

Je n'ai pour toute réponse que le geste désabusé de mes camarades qui ne peuvent, pour me rassurer, que me proposer de me prêter quelques cartes qu'ils ont pour leur usage personnel. De retour dans ma chambre, je calque ces quelques croquis empruntés principalement à Thiesmar, le commandant de l'Éclair.

Le soir avant l'heure du dîner au lieu d'aller à l'Absinthe comme tant d'autres, je fais généralement une petite promenade aux environs immédiats d'Haïphong quand le temps le permet et que le sol n'est pas trop détrempé par les pluies. C'est au cours de ces promenades, tout comme au contact des ouvriers qui travaillent sur la Mutine que je commence à me rendre compte du caractère de l'Annamite. Il se révèle, surtout parmi le peuple, souple,