

Les Opérations
de la
R I V I E R E C L A I R E
(TONKIN, oct-déc. 1947)

Conférence faite à l'Ecole Navale

le 1er Juin 1950

Par le Capitaine de Corvette Jean LANDROT
de l'Etat - Major Général de la Marine
Ancien Commandant de la
Première Division Navale d'Assaut

Les Opérations
de la
R I V I E R E C L A I R E
(TONKIN, oct-déc. 1947)

Conférence faite à l'Ecole Navale

le 1er Juin 1950

Par le Capitaine de Corvette Jean LANDROT
de l'Etat - Major Général de la Marine
Ancien Commandant de la
Première Division Navale d'Assaut

Commandant,

Avant de commencer ma conférence sur les Opérations de la RIVIERE CLAIRE, je dois vous présenter bien des remerciements respectueux pour l'honneur et la joie que vous me procurez aujourd'hui en me rappelant à l'Ecole Navale. Elle fut notre berceau de marin et nous lui conservons une reconnaissance pleine de vie et d'affection, qui ne s'éteindra qu'avec nous.

Messieurs,

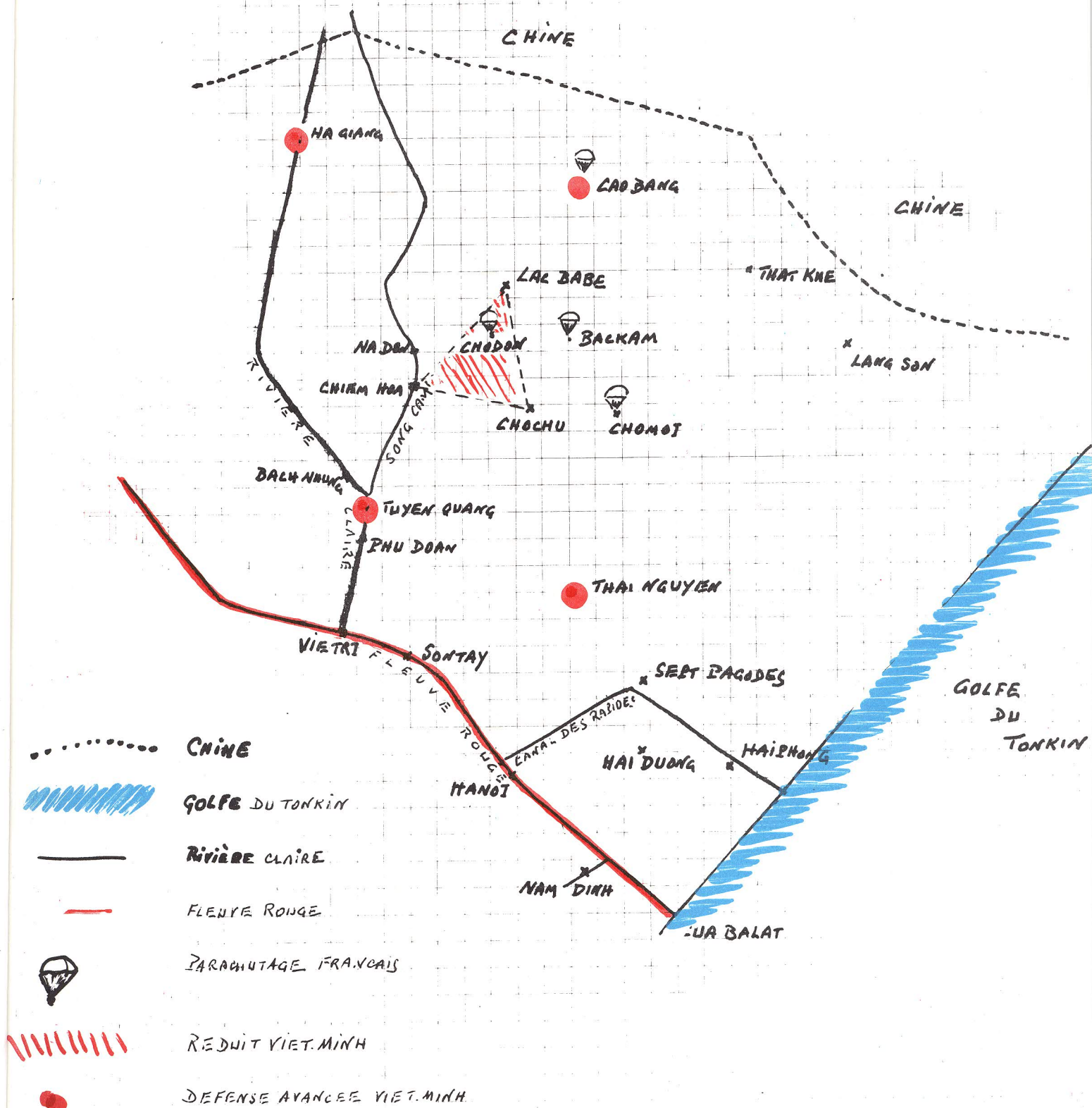
Si je suis venu de Paris aujourd'hui, ce n'est pas pour vous apporter des leçons . . . ni de tactique, ni d'opérations fluviales, ni de courage, c'est encore bien moins pour vous faire cette vilaine chose, que l'on appelle d'un vilain nom et qui n'a guère cours dans la Marine, je veux dire du "baratin".

Je viens pour vous raconter quelques pages de ce que l'on pourrait appeler la guerre des Enseignes. Ces pages furent écrites dans le sang par des jeunes et par conséquent avant tout pour des jeunes et je crois juste que les élèves de l'Ecole Navale en aient une large connaissance.

Je viens parce que ces choses que je vais vous dire se sont réalisées dans un cadre grandiose, dans une ambiance d'automne propre à faire rêver tous ceux d'entre vous qui ont l'âme des grands voyageurs, parce que sur la RIVIERE CLAIRE, on s'est battu, beaucoup et bien battu, presque au corps à corps ; on a coulé, on a brûlé, on s'est noyé, on a été décapité, tué ou blessé au chant de la Marseillaise.

Je viens enfin parce que ceux qui sont morts, là haut, dans les montagnes du TONKIN, en cette fin d'octobre 1947 . . . eh bien ! je vais vous le dire, Messieurs, ils étaient vraiment magnifiques à voir mourir !

Il m'arrivera de parler trop souvent à la première personne du singulier. Je sais que cela ne se fait pas. Je sais que cela est même fort désagréable. Et cependant je le ferai, dans le seul but de rendre mon récit ce qu'il doit être avant tout, un récit vivant.



— SCHEMA POUR COMPRENDRE
L'OPERATION "LEA" —

Situation Générale

C'est à l'automne 1947, au TONKIN. La chaleur intense de l'été s'éteint peu à peu. On vit de belles journées d'arrière-saison, avec une lumière dorée ; une légère brume bleutée règne au loin sur les montagnes couvertes de forêt très dense, qui se font de plus en plus hautes et impénétrables quand on remonte du delta vers la frontière de CHINE.

Le FLEUVE ROUGE roule des eaux puissantes, colorées et pleines d'épaves mais, quoique déjà en baisse, il est très large dans la platitude absolue de son delta ; à perte de vue, des pagodes entourées d'un bouquet de bambous, des églises vastes comme des cathédrales, des aréquiers filiformes..... Les rizières **sont** pleines de paysans au travail. Parfois des zones de mort sans âme qui vive, sans mouvement, dans un silence complet et angoissant, terre abandonnée, villages sinistres, ce sont les lieux où rôdent les forces VIET-MINH et que les villageois ont fuis en prévision des batailles futures.

L'état-major VIET-MINH a organisé un réduit en région montagneuse, dans le triangle CHIEM-HOA, LAC BADE, CHO-CHU ; il l'a entouré d'une ligne de défenses avancées : HA-GIANG, TUYEN-QUANG, THAI-NGUYEN, CAO-BANG. Le gouvernement, l'état-major, les administrations se sont retirés dans ce bastion, où l'on a stocké l'essentiel des réserves en vivres, en munitions, en matériels de toute sorte et où l'on a transporté de nombreux ateliers d'armement.

Des troupes d'élite, régiments ANNAMITES et TÑOS, le défendent. Ce sont des unités conservées en vase clos, dans une ambiance de propagande et d'enthousiasme VIET-MINH, la plupart n'ont pas encore combattu. Quelques bandes communistes chinoises se sont jointes à elles.

Les habitants sont au contraire en majorité hostiles aux ANNAMITES et aux VIET-MINH, plutôt favorables à notre action.

Organisation de l'Opération LEA.

Une vaste opération que l'on a baptisée LEA est décidée par le commandement français.

Elle a pour but la réduction du bastion VIET-MINH et pour se faire : "par des opérations militaires, détruire les forces adverses, essayer de faire prisonnier le gouvernement VIET-MINH, récupérer ou détruire les stocks et les machines-outils, par une action politique, rallier les populations".

L'idée de manoeuvre est l'attaque simultanée de trois directions :

- attaque des faces Est et Nord-Est,
- attaque des faces Ouest et Nord-Ouest,
- attaque de quelques centres par parachutages de troupes.

Trois groupements sont constitués :

- un groupement de parachutistes dont la mission est de prendre par surprise certains points importants : BAC-KAM, CHO-MOI, CHO-DON, CAO-BANG,
- un groupement Est, rassemblé dans la région de LANGSON, chargé de verrouiller les faces Est et Nord-Est du réduit puis de ratisser en direction de l'Ouest et du Sud,
- un groupement Ouest, dit groupement C, qui, transporté par bateau de HANOI à TUYEN-QUANG et, partiellement, jusqu'à CHIEM-HOA, a pour mission de clore les faces Ouest et Nord-Ouest et de ratisser vers l'Est. C'est à ce groupement que la Marine apporte un très large concours.

Climat Moral de la Préparation.

Pendant tout l'été, l'ambiance dans la Marine à HAI-PHONG avait été extraordinaire. On savait qu'à l'automne serait entreprise l'opération fluviale la plus importante que l'on pouvait imaginer dans cette guerre, que tous les officiers, que tous les bateaux disponibles en seraient, qu'on remonterait dans les rivières à peine explorées par moyens flottants, qu'on s'attaquerait à ce que le VIET-MINH avait de plus coriace, qu'HO-CHI-MINH et son gouvernement pouvaient être l'enjeu de l'expédition et enfin que beaucoup n'en reviendraient jamais.

On préparait activement coques, moteurs, appareillages^{aux} et approvisionnements. On consacrait toutes les heures creuses à la toilette des engins afin que, le jour du départ venu, chacun fût digne d'une telle mission.

Enfin, ceux des bases, officiers ou marins, intriguaient patiemment, discrètement et gentiment pour obtenir la faveur d'être embarqués. En fait, à la suite des pertes, chacun fut appelé tour à tour à rallier HANOI et à jouer sa partition dans le grand ensemble de la RIVIERE CLAIRE.

Pour consacrer tant d'enthousiasme, un grand cocktail dansant fut organisé avec les rares jeunes femmes présentes, quand tout fut prêt, à la veille des premiers départs.

La Marine concentre ses moyens à HANOI.

Le premier travail qui s'impose à la Marine est de rassembler à HANOI les engins flottants appelés à constituer les groupements tactiques nommés Divisions Navales d'Assaut ou DINASAU. Leur lieu de séjour normal est HAIPHONG où se trouvent les ateliers, les magasins et le bassin mais, en permanence, beaucoup d'entre eux sont soit en opérations soit détachés temporairement en BAIE D'A-LONG, à HAI-DUONG ou à NAM-DINH.

Les petits engins, commandés par le Lieutenant de Vaisseau GARNIER quittent HAIPHONG le 29 septembre par la voie fluviale du CANAL DES RAPIDES. Ils sont au nombre de huit :

- 2 LCA de 9 tonnes, marchant 6 noeuds, armés de 2x7, 7 et 1x12, 7 et pouvant transporter une section. Très légers - coque en contreplaqué -
- 1 LCSM qui est un LCA ponté, armé d'une tourelle double de 12, 7.
- 2 LCVP de 10 tonnes, marchant 9 noeuds, armés de 1x20 et de 3x7, 7, transportant moins d'une section.
- 3 LCM de 25 à 30 tonnes, marchant 7 noeuds, armés de 2 mitrailleuses et d'un F. M., pouvant transporter au moins trois sections chacun. Ce sont de grandes cuves, sans compartimentage, avec une porte rabattable qui tient toute la largeur de l'avant.

Le 30 septembre, lendemain du départ, le convoi est par deux fois, l'objet d'une vive fusillade. Le Lieutenant de Vaisseau GARNIER voit le Second-Maître de manoeuvre OLLIVIER qui, à ses côtés, barre le LCM 1, éventré et projeté à l'eau d'un coup de bazooka. On recherche son corps, mais en vain. Les coups de feu cessent au bout d'une heure dix et le convoi arrive à HANOI avec cette seule perte.

Les gros engins que je commande partent d'HAIPHONG le 1er octobre par la voie maritime et le FLEUVE ROUGE. Ils sont au nombre de six, escortés par un LCM.

- 2 LCI de 250 tonnes, marchant 11 noeuds, armés de 1x75, 1x40, 2x20, 1x12, 7 ; pouvant transporter chacun 200 hommes et 50 tonnes de matériel. Ce sont de véritables petites canonnières.
- 4 LCT de 250 tonnes, marchant 8 noeuds, armés de 2x20, 2x12, 7, 2x7, 7 ; pouvant transporter 300 hommes ou 250 tonnes de matériel. L'un des quatre possède un canon de 40.

Tous sont chargés à refus de personnel de l'Armée et de la Marine, de matériels militaires et de mulets.

Le lendemain du départ, 2 octobre, nous sommes pris à parti sans résultat. Par contre, un matelot est tué accidentellement par l'éclatement d'un tube de 20 au cours d'un essai d'armes.

Vers 20h 30, nous faisons une arrivée très spectaculaire à HANOI, à la lumière de nos projecteurs.

Constitution de la Flotille qui doit participer à l'Opération LEA.

L'ensemble de la flotille qui aura à forcer le passage de HANOI à TUYEN-QUANG est placée sous le commandement du Capitaine de Frégate LE GOUAS. Elle comprend les DINASAU 1, 3, 5, ainsi constitués :

<u>DINASAU 1 - C. C. LANDROT</u>	<u>DINASAU 3 - L. V. GARNIER</u>
1 LCSM	2 LCA
2 LCVP - dragueurs -	2 LCM
2 LCM	1 LCM - atelier
LCI 263	LCI 202
LCT 1329	LCT 1139

DINASAU 5 - L. V. NIVET - DOUMER
2 LCA
2 LCM
LCT 1157
LCT SAN JUAN

Soit, au total, 20 engins, faits pour s'échouer en douceur sur les immenses plages de l'OCEAN PACIFIQUE, conçus pour tourner trois heures de suite et que nous allons tenter de conduire dans de véritables torrents, jusqu'à la limite du possible où beaucoup couleront, après des marches de trente heures de façon courante.

Derniers Préparatifs.

Et voici que l'armée s'empare de tous nos moyens flottants. Officiers et sous-officiers sont arrivés à bord, d'abord avec un mètre pour tout mesurer, puis avec leurs malles et leurs valises, enfin avec des camions, des tentes, des munitions, des vivres, du foin, des mulets que l'on embarque in extremis... il y a tout ! Bientôt les bateaux sont pleins, débordent, penchent les uns sur tribord, les autres sur babord, s'enfoncent de l'avant ou s'enfoncent de l'arrière. Horrible pour un marin, mais un amphibie s'accommode de tout ! Et il reste sur la berge des tas hauts comme des montagnes. Les Colonels insistent... Les Enseignes invoquent le principe d'Archimède, la courbe de baisse du FLEUVE ROUGE, les ordres du Commandant... Le Capitaine d'Armes vide discrètement certains trop pleins qu'un dégourdi

rembarquera à la faveur de la nuit Seul l'appareillage règlera définitivement la question du chargement des DINASAU.

En amont d'HANOI, le pont DOUMER qui barre le fleuve avec son immense longueur est un factionnaire inflexible. C'est lui qui détient véritablement la clef de notre activité. Quand le fleuve est trop haut, on ne peut le franchir car lui est trop bas sur l'eau et quand sa silhouette est élégamment profilée dans les airs, l'eau manque sous les engins.

On mesure, on sonde. On calcule et on s'inquiète. On devise. On prédit. On parie . . . Le Haut Commissaire, M. BOLLAERT est là, l'Amiral BATTET est là. Ils surveillent les engins, les files de camions, les monceaux de caisses, les troupes, arme au pied, les mulets devant leur foin. On les reconnaît dans la foule, on s'écarte, on les salue. Eux questionnent, encouragent Mais leur pensée secrète va modestement au fleuve et au pont. Toutes les pensées secrètes de tous les marins vont au fleuve et au pont.

Le 7 Octobre, le pont dit non.

Le 8 Octobre, le pont répète non.

Enfin le 9 Octobre, dans l'après-midi, en présence de toutes les autorités qui le foulent, penchés sur sa rambarde aval, en surplomb sur l'eau, le pont est affronté par l'engin le plus haut donc le plus difficile à faire passer ; c'est le LCT 1139 qui s'avance très lentement au milieu de l'émotion générale ; on retient son souffle

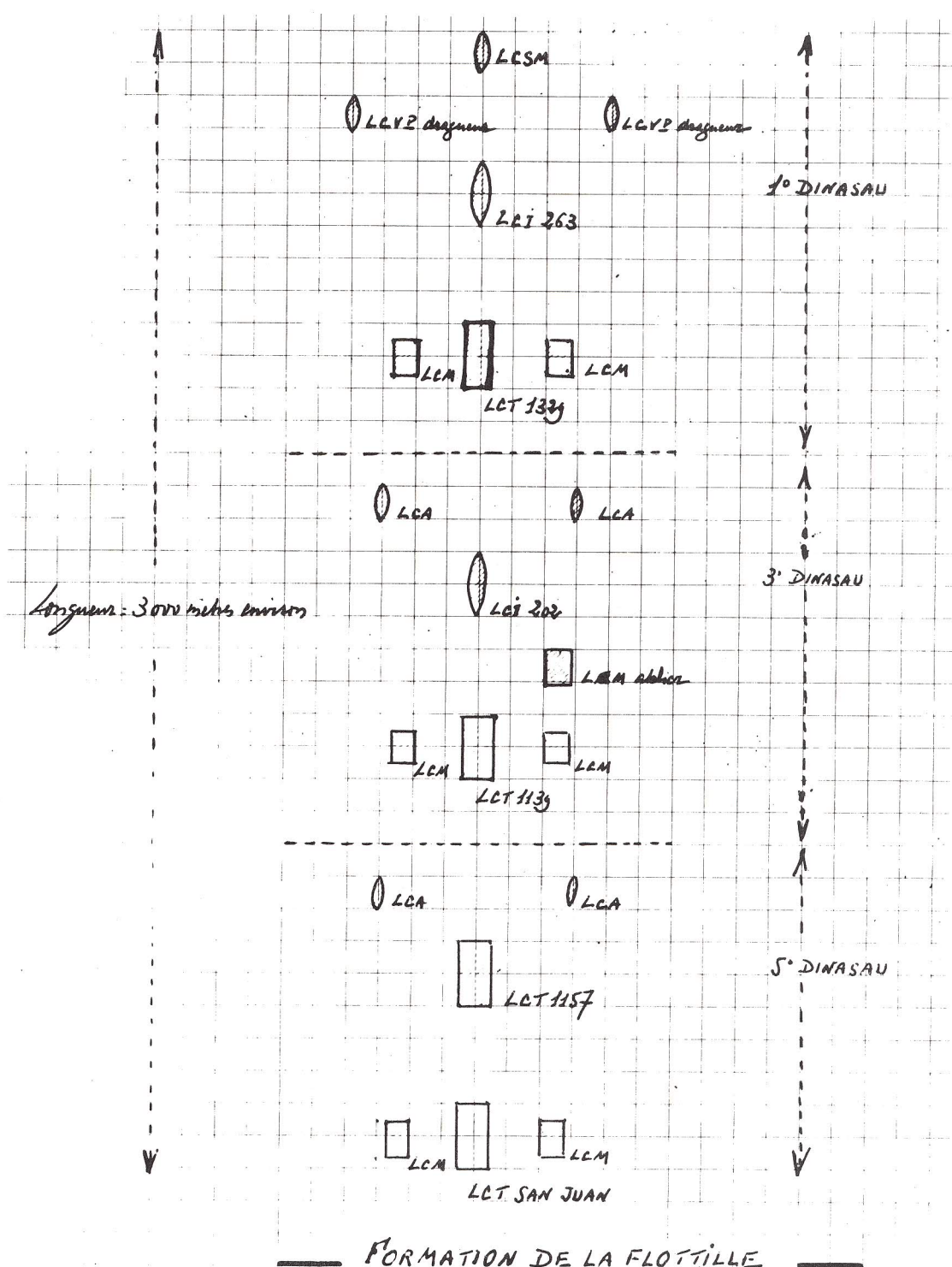
Et le pont dit oui . . .

L'allégresse éclate partout. On sonne l'appareillage général L'une des opérations amphibies les plus vastes, les plus audacieuses et qui se révèlera des plus coûteuses pour la Marine, parmi toutes celles de la guerre d'Indochine, va commencer.

Départ de la flotille et difficultés éprouvées par la DINASAU 5.

La flotille est formée au bout d'une heure. Son aspect est très imposant. Six gros engins et quatorze petits ; trois bataillons d'infanterie, deux cents mulets, de l'artillerie, des munitions, deux antennes chirurgicales, des véhicules, en tout 2300 hommes pour lesquels il va falloir transporter à TUYEN - QUANG, 60 jours de vivres, soit environ 2500 tonnes de matériel.

Elle remonte le courant lentement, dans un ordre impeccable, chaque engin suivant l'axe du chenal à quelques décimètres près, de grands pavillons français tout neufs en tête de mât, enveloppée dans le nuage bleu des échappements des moteurs, dont l'ensemble émet un bruit de fond impressionnant, qui porte certainement très loin dans la plaine. Un CATALINA, oiseau de mer aux ailes blanches immenses, étrange dans ce paysage, éclaire sur l'avant, signale, protège. Personne ne croit au danger. La nature est calme. On se sent fort.



La nuit noire arrive très tôt. Et ce n'est qu'au kilomètre 8 que l'ensemble mouille en ordre mais avec une lenteur décourageante pour ceux qui en sont témoins. Un rodage sera nécessaire. Les lumières d'HANOI sont toujours en vue ; le pont vaincu, également. Et déjà , la zone n'est plus amie. Nuit d'impatience et d'angoisse.

On décide, pour essayer de gagner du temps, d'appareiller au lever de la lune. Celle-ci n'est en fait qu'un pâle croissant qui n'éclaire pas et le convoi, après avoir fait quelques centaines de mètres est contraint de mouiller à nouveau pour attendre le jour. Mais, cette fois, les bateaux n'ont pu choisir leur point de mouillage car la nuit est très sombre; ils chassent sur leurs ancres, le courant se joue d'eux, les lignes de mouillage s'entremêlent et l'on est obligé parfois d'user du burin et du marteau pour s'en sortir.

Enfin, le jour se lève. L'appel de l'inconnu est à son comble d'intensité. La lourde machine de guerre fluviale repart vers amont mais elle est déjà plus souple.

C'est le 10 Octobre.

A 13 h. 30, le LCT 1157 de la DINASAU 5 s'échoue sur un banc de sable. Le fleuve baisse. Sa situation devient vite assez grave. Deux solutions s'offrent au commandant de la flotille : consacrer tous les moyens voulus au déséchouage du LCT et retarder la progression d'une journée probablement Ou bien laisser la DINASAU à ses seuls efforts et continuer la route à la cadence prévue. Le temps presse. C'est la seconde solution qui est choisie et on laisse la 5e DINASAU , abondamment pourvue de bons conseils sur la façon de se déséchouer en rivière, suivre son destin particulier. Elle continuera sa route avec trois jours de retard, rencontrera des difficultés de tous ordres, se battra, sera harcelée et perdra deux tués et trois blessés, détruira un dépôt de munitions ennemi et arrivera à TUYEN-QUANG très fatiguée par ses efforts. Elle redescendra enfin sur HANOI pour être dissoute.

La flotille amputée de la DINASAU 5, remonte pour prendre TUYEN-QUANG et y établir les troupes.

La 1e et 3e DINASAU continuent seules.

Le 11 octobre, on arrive à VIETRI. A droite, sur la rive gauche, arrive la RIVIERE CLAIRE. Eau limpide qui vient se mêler avec calme à la turbulence colorée du FLEUVE ROUGE. Impression de paix, de quiétude, d'harmonie. Navigation facile. Peu à peu des hauteurs apparaissent, d'abord modérées et lointaines, puis rapprochées progressivement ; elles imposent bientôt à la rivière son cours sinueux, puis elles provoquent de véritables rapides. On sait qu'après TUYEN-QUANG, elles refuseront le passage aux gros engins car la RIVIERE CLAIRE n'est plus alors qu'un torrent fantaisiste dans les montagnes du HAUT TONKIN, auquel il faut donner l'assaut dans des conditions toujours plus dures avec des engins toujours plus légers. Forêts vierges. Villages minuscules dans des gorges sauvages, routes étroites, sentiers difficiles et propres aux embuscades. Bois de lataniers qui luisent au soleil comme s'ils étaient d'acier poli. Beaucoup de moustiques, de papillons vésicants, de lucioles... La guerre a épargné la région... aucun cadavre de village ; partout la paix, le calme, la joie de vivre.

Le 12 octobre, à PHU-DOAN, la flotille est reçue à coups de canon mais les canonniers VIET-MINH, trop pressés, tirent trop court, à hausse maximum. Ils se font repérer et détruire par le LCI 263. Un sampan piégé dérive à notre rencontre. Son aviron est fixé par le travers comme une antenne qui commande un jeu astucieux de leviers en bambou, de ficelles, de poulies qui aboutit à un cylindre métallique suspect. On fait un signal et chaque engin évite le sampan. Les plus méfiants décèlent des nageurs de combat !

On débarque des troupes et l'on prend la ville de PHU-DOAN, presque complètement vide. Le central téléphonique VIET-MINH est détruit par nos soins.

Le 13 octobre, la flotille aborde pour la première fois un bief de rivière où la navigation devient compliquée et délicate. Le Capitaine de Vaisseau, commandant la Marine au TONKIN avait écrit, à la veille de ces opérations : "Nous connaissons les grandes difficultés qui vont échoir aux exécutants dans la RIVIERE CLAIRE avec des seuils et des coudes très raides et où jamais à notre connaissance, ne sont passés de navires à aussi fort tirant d'eau que les LCI en charge et a fortiori dans le SONG CAM qui n'est qu'un torrent".

La flotille arrive au pied du premier rapide. On le voit mal car la rivière est coudée à cet endroit précis et l'eau dévale très vite en tourbillonnant entre les roches ; une seule moitié est visible ; une photographie aérienne donne une vague indication sur ce qui est caché. Sur la droite, un bras, plus long mais plus calme, offre un passage bien attirant ; on le fait sonder par LCM ; il n'a pas le fond nécessaire au passage des gros engins.

La flotille est stoppée.

On décide que le LCT 1329, commandé par l'Enseigne de Vaisseau BIENFAIT, tentera le passage. Je me rends à bord et je répète à son commandant les vieilles leçons apprises autrefois sur le HAUT YANG-TSE : regarder toujours vers l'avant, manoeuvrer très rapidement barre et machines, sans demi-mesure... comme dans un rêve de fou, pour lutter contre le rapide avec brutalité. L'E. V. BIENFAIT s'arcboute sur son porte-voix, colle son regard aux berges et se met à débiter une suite d'ordres qui semble incohérente, mais qui maintient le bateau oscillant en équilibre au milieu des rochers. Il gagne lentement. Il menace de tosser. Tout le monde est dehors, anxieux, vibrant. Un quart d'heure à peine et le LCT 1329 mouille en amont. Je redescends par LCM, embarque sur le LCI 263 qui fait la manoeuvre à son tour et avec succès. Puis, on signale au reste de la flotille de suivre. Un seul engin ne réussira pas parfaitement le passage.

Vers la fin de l'après-midi, nous nous présentons devant l'épingle à cheveux de BINH-CA, dominée par une haute muraille couverte de forêt impénétrable. Quelques coups de feu nous saluent. Une détonation éclate en haut des montagnes et un projectile tombe à cinq cents mètres de nous ; c'est un canon fantaisiste qui tire très loin. Les troupes des premiers engins débarquent et la bataille s'engage à la mitraillette et au mortier. Les engins qui ne peuvent tirer avec sécurité dans cette masse verte où se mêlent amis et rebelles, reçoivent des rafales d'origine incertaine. Bientôt, on demande des brancards. Quatre tués et huit blessés sont sortis de la forêt tandis que les explosions s'espacent jusqu'au soir qui ramène le calme complet.

Les bateaux restent au fond de l'épingle à cheveux, collés à la muraille ; ils fument et dorment paisiblement, enveloppés par une nuit douce, parfumée et silencieuse. Les flammes des bivouacs à terre s'agitent doucement sous de grandes colonnes de fumées noires qui montent toutes droites et se perdent dans le ciel.

Demain, on prendra TUYEN-QUANG.

Le 14 Octobre à midi, les deux branches d'une énorme tenaille se referment sur la ville. Les troupes ont été débarquées à sa vue et deux bataillons l'enserrent tandis que la flotte, où règne une émotion digne de celle des Croisés découvrant les murs de Jérusalem, vient mouiller majestueusement devant TUYEN - QUANG. Le but est atteint. L'allégresse est à son comble. Cette malheureuse cité, jadis si jolie et si fraîche, aujourd'hui vidée, démolie, abandonnée et sinistre, est aussitôt transformée en un véritable camp retranché et en un tremplin opérationnel pour les jours suivants.

Après avoir atteint TUYEN-QUANG, la flotille est dissociée :
Gros engins avec C. C. LANDROT - Petits engins avec L. V. GARNIER.

Dès lors la flotille est dissociée. Son Commandant, le ^{LE} C. F. GOUAS, s'établit à terre auprès du Colonel COMMUNAL, commandant le groupement C. Les engins sont partagés. Le LCI 263 et les 1139 et 1329, escortés de LCM, doivent faire deux navettes sur HANOI pour amener des renforts. J'en ai le commandement. (°) Le reste des petits engins s'élanceront à l'assaut des torrents jusqu'à la limite la plus reculée de l'audace en cette matière, sous les ordres du L. V. GARNIER.

Première navette des gros engins sur HANOI.

La descente des gros engins sur HANOI est rapide, confiante... LCI et LCT ont des ailes. Qui n'est pressé de faire le récit de cette première aventure ? Pas un seul coup de feu de terre ; les rives semblent mortes.

A HANOI où notre rapidité a surpris tout le monde, les monceaux de chargement sont à pied d'oeuvre sur la berge. On travaille de nuit. Le 17 Octobre, les gros engins très chargés remontent vers la RIVIERE CLAIRE.

Le 18, ils dépassent VIETRI. A 15 H. 30, ce jour là, ils arrivent devant un village appelé KHOAN - BO. Le LCI n'a pu suivre, faute d'assez d'eau sous la quille. Je lui ai donné l'ordre de nous attendre à l'entrée de la RIVIERE CLAIRE. Les LCT 1329 et 1139 sont seuls en ligne de file à 300 mètres, très lourdement chargés, escortés d'une section de la Compagnie JAUBERT et des arrière-gardes des bataillons qui rejoignent le Groupement C. Pour augmenter notre vitesse, je suis parti sans LCM. On entend au loin un coup sourd. Une gerbe s'élève sur l'avant du LCT 1329. D'autres coups, d'autres gerbes, très près à droite et à gauche. On riposte au 40, au 20 et bientôt de toutes les armes. Le LCT 1329 est terriblement secoué, une fumée noire s'élève de son avant. Un coup au but. On vient m'annoncer qu'il y a des morts.

(°) - Ils reprennent le baptême de première DINASAU -

Des armes automatiques postées sur la rive droite, nous prennent à parti. Le maître pilote NGUYEN - DU signale à tribord avant une lueur de départ de canon rebelle. Il dit vrai. Le projectile siffle et tombe à nos côtés. On concentre le feu du 40 sur le point indiqué, au pied d'un gros arbre en boule. Le 40 est terriblement précis ; notre premier coup apparaît au but. Le canon rebelle cesse le feu. La DINASAU qui tire sans arrêt, passe à toucher l'arbre en boule. Je fais appeler le capitaine de l'Armée et lui propose de le faire débarquer pour s'emparer du canon. Il connaît mal ses hommes et se montre très opposé à cette idée. Notre 40 n'est plus battant. On cesse le feu. Le canon rebelle le reprend et nous encadre, mais sans plus nous atteindre, jusqu'au moment où nous disparaissions vers amont.

On dresse le bilan des pertes : un premier-maître et trois soldats tués. Un soldat volatilisé et dispersé au travers du bord porté disparu. Trois matelots et trois soldats blessés.

La DINASAU a pu passer ; partout ailleurs, le calme est complet.

A la nuit, les engins sont échoués, l'avant à la berge ; Une garde est mise à terre pour leur sécurité comme chaque soir. Les hommes nettoient les traces du combat. Les grands fanaux de cuve éclairent jusqu'aux bambous à terre qui cachent le paysage vers l'intérieur du pays. Une douzaine d'hommes piochent activement la berge, d'autres enlèvent de larges pelletées, quatre fosses se creusent quatre brancards passent . . . un camarade ou deux, des officiers, l'aumonier . . . Les têtes nues au bord des trous et un peu plus tard, dans la nuit, sur la terre fraîchement remuée pour en masquer les traces, un grand feu d'abord, puis les derniers tisons fumants qui veillent entre les morts et les vivants jusqu'à l'appareillage en silence, dans la fraîcheur de l'aube brumeuse des bâtiments qui glissent vers amont.

La DINASAU arrive à TUYEN - QUANG pour la seconde fois. Tout les records de vitesse ont été battus. Les bouchons de champagne sautent à la table du colonel et l'on boit déjà au succès de la seconde navette.

Seconde navette des gros engins sur HANOI - L'engagement de KHOAN - BO.

Et cependant les fronts sont soucieux car le jeu de ping-pong de KHOAN - BO reste présent à la mémoire de tous ceux qui l'ont joué. Pour redescendre, je m'assure un plafond de chasse. Le voyage s'exécute sans autre incident que des rafales isolées

qui font à peine quelques trous dans nos superstructures. Et nous voilà une troisième fois à HANOI, destinés à repartir encore. L'opération présente de gros risques, chacun s'en rend compte.

Je fais prendre des précautions supplémentaires : on embarque une compagnie de chasseurs-parachutistes, troupe d'élite, uniquement chargée de notre sécurité ; on renforce les moyens de feu d'un 40 BOFORS sur camion dans la cuve du LCT 1139 ; on m'assure d'un CATALINA et d'une couverture de chasse, enfin le LCM suivra le LCT pour mettre rapidement les troupes à terre.

Le fleuve baisse beaucoup. Il est peu probable que les gros engins puissent, cette fois, atteindre TUYEN-QUANG ; il faudra transborder un peu au-dessous de PHU-DOAN, hommes, animaux et matériel sur une flotille de 4 LCM escortés d'un LCV qui descendront de TUYEN-QUANG pour prendre les chargements montants et donner en échange un certain nombre de blessés à évacuer sur HANOI. L'opération se fera au kilomètre 124.

Le convoi repart le 22 octobre, un peu avant la nuit, mouille dans le FLEUVE ROUGE et reprend normalement sa route à l'aube. A 14h, on arrive en vue de KHOAN-BO. Les équipages ont faits un repas copieux, l'ambiance est bonne. On a rappelé aux postes de combat. Les troupes sont prêtes à débarquer : parachutistes sur le LCT 1329, marins de la Compagnie Jaubert dans le LCM à couple du LCT 1139 qui suit à 300 mètres ; en l'air, le CATALINA fait sa ronde ; on est en liaison phonie permanente avec lui ; deux avions de chasse patrouillent sans arrêt la rive gauche. Les bâtiments sont relativement peu chargés, cette fois ; ils marchent bien et manoeuvrent correctement.

KHOAN-BO approche. On distingue le fameux arbre en boule. Je donne l'ordre aux deux LCT et au LCM d'ouvrir un feu préventif. A peine l'avais-je fait que les événements que je vais rapporter se succèdent avec une rapidité incroyable :

Une explosion sourde secoue la passerelle du LCT 1329 sur laquelle nous nous trouvons. Le Quartier-Maître timonier CHANTOISEAU crie et s'écroule les jambes pulvérisées. Nouvelle explosion, plus sèche. L'Enseigne de Vaisseau BIENFAIT, commandant le LCT 1329, crie, m'appelle, s'accroche à moi et s'écroule. Je le décroche doucement et le dépose à mes pieds. Le Maître pilote NGUYEN-DU tourne sur lui-même et s'écroule près de son commandant. Je sens une brûlure à la jambe gauche, y porte la main et la retire en sang. J'appelle l'homme de barre par le porte-voix ; aucune réponse. Je bondis hors de la baignoire légèrement protégée, passe sur les corps du Lieutenant de Vaisseau MOUNIER et du Capitaine d'Artillerie CORDA, couchés en

sang, l'un et l'autre, les vêtements déchirés ; ils sont apparemment très abîmés. La porte du local de barre est barrée par le cadavre du matelot radio LE BAGOUSE qui gît au pied du MARTINI. L'homme de barre (matelot Gabier YGONNETTE) a eu le bras gauche à peu près complètement arraché, l'infirmier détache ce qu'il en reste et l'emporte à la rivière. La barre est abandonnée. Je comprends alors que, sauf moi, toute la passerelle est défalquée.

La barre est toute à droite. Je la balance. Je balance le MARTINI. Aucune avarie de matériel. Je remonte au courant tant bien que mal, en surveillant la rive que l'on aperçoit sur quelques mètres de sa longueur par un hublot. Par devant et à tribord, la vue est complètement bouchée par les canonnières que j'ex^cite à tirer. Les canons de 40 et de 20 tirent sans arrêt. Les avions font du straffing. Une fumée assez dense enveloppe le spectacle. Le feu rebelle est violent et très ajusté. Des trous mouchètent les superstructures de seconde en seconde.

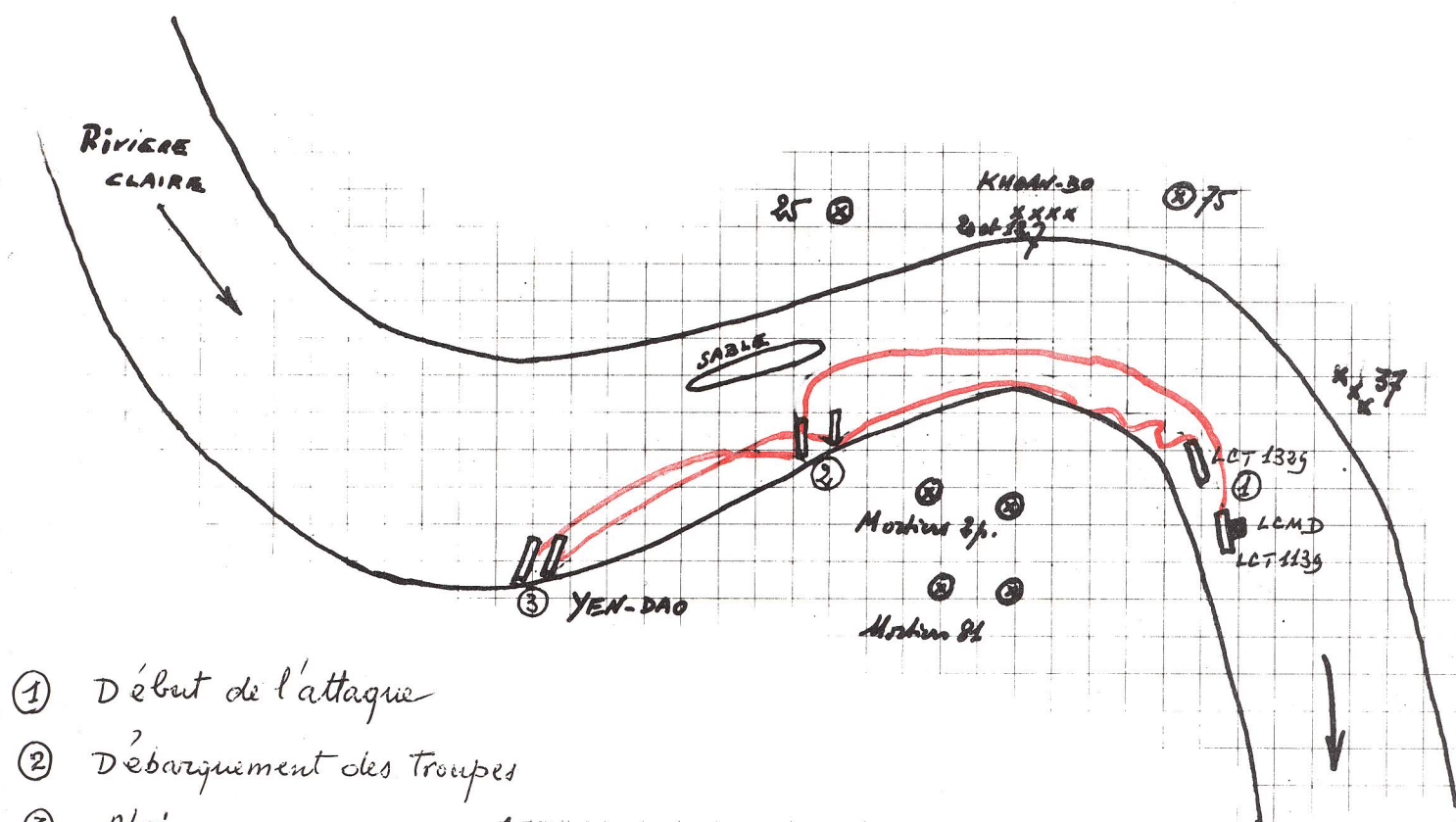
Le Lieutenant GAZIN, commandant les parachutistes, qui me cherchait depuis un moment, me retrouve à la barre. Il est prêt à sauter à terre avec ses hommes. J'amène l'avant du LCT 1329 à la berge ; les troupes débarquent comme des ressorts qui se détendent, sur la rive droite. Immédiatement, les rebelles transfèrent leur tir sur les troupes qui les menaçaient directement. A bord, nous commençons à respirer un peu.

Je sors sur le pont et j'ai la satisfaction de voir la masse du LCT 1139 s'approcher de nous et, par une manoeuvre à l'imitation très calme et réussie, venir débarquer ses propres troupes à côté des nôtres. Et cependant, à son bord, des événements analogues à ceux du LCT 1329 avaient lieu en synchronisme absolu : Explosion à la barre où tout le monde est atteint. Explosion sur la passerelle. Le Commandant, E. V. CLECH, est blessé à la jambe. Le L. V. St. JOHN DE CREVECOEUR se porte au local de barre, en parfait marin qu'il est ; il y trouve un homme qui perd son sang par le bras ; il ordonne à l'homme de barre de lui faire un garrot, prend sa place et s'écroule, tué net, la poitrine absolument broyée. Le LCMD est à couple du LCT 1139, sa cuve pleine de marins ; on va le larguer pour diminuer les risques mais un projectile de 75 arrive de plein fouet, décapite le Chef de Section, E. V. ROUCHAUD, tue le Second-maître RICHEN et trois matelots, blesse deux autres Seconds-maîtres et huit hommes.

L'E. V. CLECH manoeuvre son bâtiment à mon imitation. Après un crochet très prononcé vers un banc dangereux sur la rive gauche, au moment où mourait DE CREVECOEUR, il rallie la rive droite. Cramponné à son compas, il sent sa vue le trahir ; il fait appeler le médecin ; on lui administre une

piqure et le voilà ranimé. Il accoste son bâtiment en amont de nous pour débarquer ses troupes.

Les troupes nettoient la rive droite. Elles manoeuvrent bien. Les avions continuent leur strafing sur la rive gauche, ce qui gêne le tir des rebelles. Nous jouissons d'un calme relatif.



- ① Début de l'attaque
- ② Débarquement des troupes
- ③ Abri

— L'ENGAGEMENT DE KHOAN-BO —
23 octobre 1947
De 14^h à la nuit.

Je fais appeler l'E. V. CLEUET, commandant le LCMD et le nomme commandant par intérim du LCT 1329. On évacue les blessés vers les fonds et les morts vers l'arrière. Ils passent sur leur brancard dans des couvertures grises. Je m'inquiète de BIENFAIT. Personne ne sait où il est. On le retrouve au fond de sa baignoire de commandant, on le descend, on veut le coucher dans son lit dans sa chambre personnelle, mais il refuse. Il veut rester à sa porte, au milieu des autres pour mourir avec eux. Je lui passe la main sur le front affectueusement : " Le coup est dur, BIENFAIT, mais courage . Vous en sortirez. " Il ne peut déjà plus parler. Il est blême. Il me sourit avec un regard déjà de l'au-delà. Il a l'air de me dire avec quelque reproche : " Commandant, pourquoi cherchez-vous à me tromper ? Vous ne me croiriez donc plus capable de suivre mon destin en souriant ? " Et je le laisse passer dans toute sa beauté, au milieu des autres.

- 14 h. 30 - La rive droite est à peu près nettoyée, pour l'immédiat tout au moins . La rive gauche donne de nouveau des signes d'activité rebelle. Je fais appareiller la Première DINASAU pour rechercher un abri. Elle avance très lentement avec une extrême prudence. J'ai la hantise de trouver une nouvelle organisation offensive dans la boucle vers l'amont. D'autre part, il ne faut pas songer à redescendre. Le feu reprend, très violent, sur les bâtiments dès que les rebelles se rendent compte qu'ils appareillent. Ce sera la phase des dégâts matériels. Deux incendies éclatent sur le 1329, l'un au poste d'équipage, l'autre dans la machine. Nos pièces ne sont plus battantes sur l'arrière. Nous tirons sur l'avant préventivement. Nous disparaissions au plus vite derrière la berge de la rive droite qui nous ménage un havre de sécurité providentiel.

- 15 h. 00 - Les bâtiments sont échoués de l'avant à YEN - DAO .

- 17 h. 00 - Rassemblement des troupes débarquées sur la rive droite.

- 17 h. 45 - Une partie des troupes débarquées passe sur la rive gauche par le LCMD et nettoie cette rive jusqu'à 2000 mètres à l'intérieur. Les rebelles ont décroché ; avec de grandes précautions, ils ont disparu dans la brousse : des équipes de balayeurs ont tenté d'effacer leurs traces et malgré ces mesures, on a vu les empreintes de roues à bandages caout-

choutés neuves et de mulets ou de petits chevaux. Un pourvoyeur VIET-MINH, peu au courant de ce qui se passe, croit rejoindre sa pièce avec des bandes de mitrailleuses 12, 7 ; il est tué. On retrouve, en plusieurs endroits, de faux emplacements de canon ; certaines pièces postiches ont un système ingénieux en bambou qui produit des lâchers de fumée, imitant le tir d'artillerie ; l'aviation s'était un peu épuisée sur ces engins de bois.

- 19h 00 - La nuit tombe. On prend de grandes précautions. On passe les aussières en double pour être à même de les filer facilement ; on laisse les moteurs en route ; on double les factionnaires ; on dort au poste de combat.

- 22h 00 - Le Lieutenant GAZIN vient à bord me rendre compte que ^{des} deux rives à notre hauteur sont nettoyées et gardées puis il va rejoindre ses hommes à terre.

A 4h 30, le lendemain 24 octobre, l'infirmier me réveille : "le Commandant vient de mourir. " BIENFAIT est mort. Je ~~lui~~^{lais} faire sa toilette : "Cette fois, mettez le dans sa chambre". Et on le recouvre d'un grand pavillon tricolore.

- 5h 30 - Branlebas de combat. Le lever du jour est le moment le plus critique qui soit. Il donne à l'attaquant des possibilités énormes.

La première DINASAU n'a plus de pilotes. La moitié de ses officiers sont hors de combat. Les bâtiments sont criblés de trous de projectiles. Le dispositif VIET-MINH n'est pas connu. Continuer c'est s'exposer à offrir à l'adversaire l'occasion d'une victoire retentissante sans bénéfice suffisant pour nous. Je décide donc de redescendre à HANOI pour prendre certaines mesures qui permettront de recommencer cette seconde navette en tenant compte de la leçon des faits.

Dès la veille au soir, j'avais télégraphié à l'Etat-Major un bref compte-rendu des événements, mon idée de faire demi-tour et, de toute urgence une demande d'envoi d'une antenne chirurgicale.

Le message avait été reçu normalement.

Les gros engins se replient sur HANOI.

A l'heure des couleurs du matin, le 24 octobre, nous sommes tous très fatigués à bord ; la journée commence dans une atmosphère de plomb. L'état des blessés empire. Le médecin se montre très réservé sur le sort de plusieurs d'entre eux.

Mais une lueur d'espoir éclaire notre ciel : le LCI 263 s'efforde de remonter vers nous avec son 75, son 40, ses 20 et une antenne chirurgicale renforcée. Toute la nuit, il a dû lutter contre la malchance pour se frayer une route au travers des sables ; l'eau baisse et cependant la limite de l'impossible n'est peut-être pas atteinte. des messages d'espoir sont captés. Tous les hommes valides sont employés à effacer les traces de la bataille ; ils ont au coeur beaucoup d'espérance pour ceux qui risquent de mourir.

Et voilà qu'un grand cri retentit, se répercute d'engin en engin et sème une folle allégresse. On se précipite, on applaudit en direction de celui qui avance. Lentement, prudemment, le LCI 263 remonte ; il n'est bientôt qu'à deux cent, mètres de nous, plein de majesté avec ses sondeurs ruisselants qui font des moulinets avec leurs longs bambous, son équipage exténué, son commandant très haut sur sa passerelle, la file blanche de ses chirurgiens et de ses infirmières aux manches relevées, ses tables d'opération toutes prêtes sur le pont, sa peinture impeccable, ses cuivres coquets comme aux beaux jours de fête. Les blessés sont déjà sur le LCMD qui court au devant des LCI. On les hisse à bord, on découpe leurs vêtements, on les examine, on tranche bientôt dans les chairs abimées ; ils reprennent vie et pendant ce temps là, je fais rappeler aux postes d'appareillage.

Les troupes à terre, formées en deux colonnes, une sur chaque berge, redescendent la RIVIERE CLAIRE et la Première DINASAU ainsi encadrée se replie, en sécurité relative. Quelques kilomètres plus loin, les troupes sont rembarquées. La DINASAU file vers HANOI, très rapidement, saluée à la mitrailleuse et ripostant au canon.

L'arrivée se fait au milieu d'une grosse émotion. Les autorités et des renforts sont attendus de Saïgon. L'Etat-Major prépare déjà des mesures nouvelles qui permettront de partir vers amont tandis que l'hôpital se remplit et que de belles funérailles sont faites aux onze officiers et marins tués à KHOAN-BO.

Les petits engins descendent de TUYEN-QUANG pour rencontrer les gros engins au Km 124, malgré le coup d'arrêt de KHOAN-BO.

Ce n'était là qu'une première manche.

On se souvient que des éléments basés sur TUYEN-QUANG devaient descendre au Km 124, à la rencontre de la Première DINASAU pour transborder le matériel montant. Bien qu'HANOI eut été tenu au courant des événements par le CATA-

LINA et par son message, les engins de TUYEN-QUANG ne furent pas arrêtés dans leur descente.

Le 24 Octobre, au matin, 1 LCVP et 4 LCM commandés par le L. V. GARNIER avec quinze blessés couchés à évacuer, assistés par S. F. F. ODILE MORIER, 120 Hommes du 43ème R.I.C. en escorte, descendant la RIVIERE CLAIRE à la rencontre des LCT. Peu après le départ, le LCMB tombe en avarie totale de ses deux moteurs ; le LCMA le prend à couple mais le convoi perd beaucoup en souplesse. Il continue néanmoins sa route.

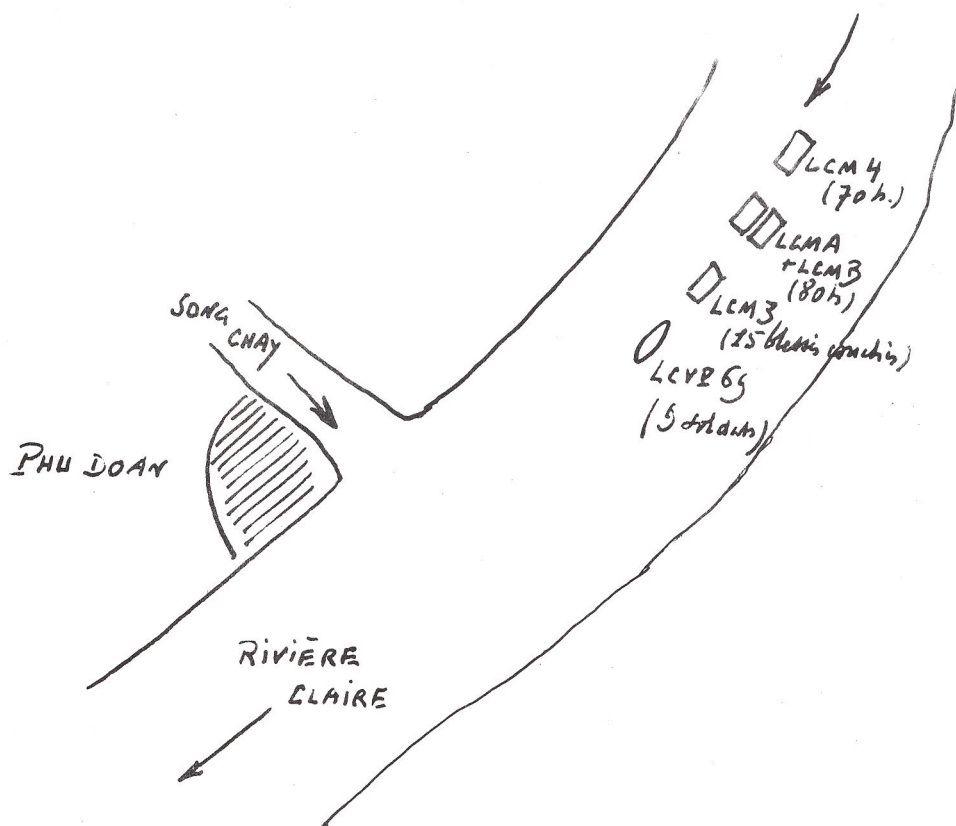
A 12 H. 28, le convoi arrive près de PHU - DOAN. Le L. V. GARNIER voit un éclatement bleu très loin. Il croit que c'est un coup de 20 tiré par l'un des LCT amis du C. C. LANDROT qui doivent être là.

A 12 H. 30, il se trouve en présence d'un violent barrage d'artillerie qu'il estime produit par deux canons de 75, deux mortiers de 81, cinq ou six mitrailleuses et de nombreux fusils. Le convoi est rapidement encadré. Le L. V. GARNIER demande la chasse et confiant dans la présence des LCT qu'il croit tout près et dans l'appui qu'ils lui donneront, il décide de traverser le barrage.

A 12 H. 45, le LCM 4 atteint au canon, prend feu. Ses troupes se jettent à l'eau. Le LCVP du L. V. GARNIER continue en faisant des zig-zags pour pouvoir tirer, alternativement au canon de 20 par tribord et par babord, sur une pièce d'artillerie nettement visible sur la rive droite, à trois kilomètres environ en amont de PHU - DOAN.

Le L. V. GARNIER signale : " Se préparer à débarquer " mais les engins ne répètent pas ce signal.

A 12 H. 50, le LCVP 69 reçoit un obus de 75 à babord arrière qui tue le mécanicien, blesse le L. V. GARNIER, le patron et deux matelots et sectionne la drosse. Le LCVP désarmé s'évite cap pour cap. Le Quartier Maître CURTIL bien que très sérieusement blessé, réussit à mettre en place la barre franche. Le L. V. GARNIER se dirige vers l'épave du LCM pour sauver les survivants, tandis que les trois autres LCM foncent sur l'aval.



L'ENGAGEMENT DE PHU DOAN
24 octobre 1947
De 12^h30 à la nuit.

Le Q. M. CURTIL tombe alors dans la chambre des machines, le bras droit arraché. Le Matelot Gabier LOCHOUARN seul indemne à bord du LCVP, prend la barre franche à son tour et ne la quittera plus. Il conduit l'engin sur les lieux du naufrage du LCM 4 où il stoppe. Des bouts sont lancés aux hommes qui se trouvent dans l'eau mais, malgré les efforts du L. V. GARNIER

deux soldats seulement s'approchent du bord et peuvent être repêchés. Tous les autres sont morts, grièvement blessés, ou très choqués. Ils brûlent, ils se noient, ils dérivent à la berge. Un coup de 75 tombe le long de la coque à babord milieu et inonde tout ; un projectile explosif de 37 perce la coque à babord milieu et tue 4 Soldats. Il y a maintenant à bord du LCVP cinq morts et six blessés dont quatre dans un état grave.

Le LCM 4 est définitivement perdu. Ses hommes, soldats et marins qui allaient mourir, fraternellement unis au seuil de la mort comme ils l'avaient été auparavant, ont sombré en chantant la Marseillaise : 38 morts et disparus, une trentaine de blessés.

Le LCVP 69 remonte à TUYEN-QUANG. Deux LCM accostent l'épave du LCM 4 pour prendre les blessés.

Vers le soir, le CATALINA signale les 3 LCM, A, B et 3, groupés au kilomètre 122 et protégés par une patrouille à terre.

Les Autorités s'occupent de secourir les trois petits engins bloqués au Km 122 qui se laisseront dériver jusqu'au Km 112.

Il y avait à ce point du Km 122, 80 hommes valides et les blessés couchés qu'assistait S. F. F. ODILE MORIER. Le personnel était isolé vers amont et vers aval. Il ne lui restait qu'à attendre du secours. L'impatience était grande.

Le soir même, sur le rapport du CATALINA, il fut décidé qu'une colonne mulâtière circulant à pied à partir de TUYEN-QUANG, irait secourir les trois petits engins à PHU-DOAN.

Le 25 octobre, un Colonel de l'Etat-Major des TFIN qui se rendait à TUYEN-QUANG à bord d'un MORANE, trouve un terrain de fortune au Km 109, s'y pose et prend contact avec le groupement bloqué au Km 112 où il s'était laissé dériver.

Le lendemain, 26 octobre, une navette d'avions sanitaires évacue tout les blessés à partir du terrain de fortune. Des munitions et des vivres sont parachutés.

Le 27 octobre, la colonne de secours est en face de PHU-DOAN mais le SONG-CHAY l'arrête car il est infranchissable pour elle à cet endroit. Les LCM tentent de la rejoindre mais à peine appareillent-ils qu'une réaction VIET-MINH très vive les contraint à ne pas bouger. Ils devront attendre encore. On leur parachute des troupes de renfort dans la matinée et le

Capitaine ARBUS qui commande sur place, signale qu'il peut attendre désormais en toute sécurité l'arrivée d'une expédition montante qui doit le délivrer.

Un convoi solidement encadré est envoyé d'HANOI vers TUYEN-QUANG sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau JAUME.

Ce même jour, 27 octobre, un convoi solidement muni de troupes de débarquement quitte HANOI. Il a été constitué avec les restes de la Première DINASAU ; il comprend le LCI 263, les LCT 1139 et 1157, deux LCM et un LCA. Il porte un demi-bataillon de Légion, 130 hommes et 50 mulets destinés au groupement C et deux sections de la Compagnie JAUBERT. L'un des LCT est armé d'un canon de 105. Le Lieutenant de Vaisseau JAUME en a le commandement.

Le 28 octobre, le convoi mouille pour la nuit en aval de VIETRI.

Le 29 octobre, le LCT 1157, 2 LCM et 1 LCA s'engagent dans la RIVIERE CLAIRE. Le LCT pourra remonter jusqu'à TUYEN-QUANG mais la progression est lente : vingt kilomètres par jour en moyenne.

Et puis, le LCT tombe en panne d'une ligne d'arbre ; les LCM sont très fatigués.

Le 31 octobre, à 20h 30, au Km 109, la jonction est faite avec le détachement ARBUS.

L'état mécanique du LCT rend très aléatoire le franchissement des rapides en amont de HOA-MUC (Km 147). D'autre part, la Rivière baisse très brutalement, 1m 50 en 48 heures, les 30 octobre et 1er novembre.

Le 2 novembre, une importante voie d'eau se déclare dans le LCMA ; les bâtiments sont arrêtés à 4 Km en aval de PHU-DOAN ; des éléments à pied font leur jonction avec eux ; ils arrivent de TUYEN-QUANG. A 16h, le convoi atteint PHU-DOAN sans incidents. Le L. V. JAUME compte remonter le lendemain sur HOA-MUC qu'il considère comme à la limite extrême de ses possibilités.

Mais l'Armée de terre insiste : la route terrestre est coupée entre HOA-MUC et TUYEN-QUANG ; il sera impossible d'acheminer jusqu'au bout le matériel précieux que l'on sera obligé de détruire. Le LCT doit essayer de forcer le passage pour atteindre le but initialement prévu. Le Commandant de la

Marine à TUYEN-QUANG signale ce point de vue au L. V. JAUME et le laisse juge de sa décision. Solidement protégé par des troupes qui lui nettoient les rives, le L. V. JAUME décide de tenter sa chance. Laissant à PHU-DOAN tous les engins en état douteux, ne concervant avec lui que le LCT 1157 et les LCM 3 et F, il repart vers amont.

Le 4 novembre, à 15h 30, il termine à TUYEN-QUANG la seconde navette si tragiquement interrompue le 23 octobre devant KHOAN-BO.

De l'armement VIET-MINH a été saisi : un canon de 75 avec 200 coups, des munitions pour armes légères ; de nombreux soldats ont été tués au cours d'embuscades tendues à terre. Finalement, la mission a été remplie quand même.

Pendant que se déroulaient ces opérations en aval de TUYEN-QUANG, une activité intense règnait en amont.

Je voudrais maintenant vous relater l'activité de la Flotille des petits engins basés sur TUYEN-QUANG et qui avaient pour mission principale de ravitailler CHIEM-HOA et BAC-NHUNG.

Il m'est impossible d'entrer dans le détail de ces multiples rotations et vous les résumer serait à peu près aussi difficile que de vouloir vous décrire les mouvements d'autobus de la Région Parisienne. Je vais donc schématiser.

La Flotille de TUYEN-QUANG, composée de 7 LCM, 4 LCA, 2 LCVP et 1 LCSM, n'a cessé d'être en action ; à peine arrivés au mouillage, les bâtiments rechargent et repartent. Officiers et équipages travaillent sans relâche, affrontent des rivières absolument inconnues où jamais un engin de guerre français, ni même aucune embarcation à moteur annamite ou chinoise, n'a pénétré avant eux. On sait qu'on pourra peut-être remonter mais la descente dans ces torrents, avec la violence du courant, c'est l'aléa complet, le risque évident d'empaler sur des rochers des bateaux à l'utilité considérable, avec la menace pour ceux qui les montent de tomber aux mains des VIET-MINH.

Qu'importe ! Il faut le faire et cela sera tenté. Les camarades de l'Armée aident de façon inestimable, partageant angoisses et joies, n'abandonnant jamais personne dans les moments pénibles car ils savent que les marins, eux aussi, resteront avec eux.

Le 19 octobre, CHIEM-HOA est atteint.

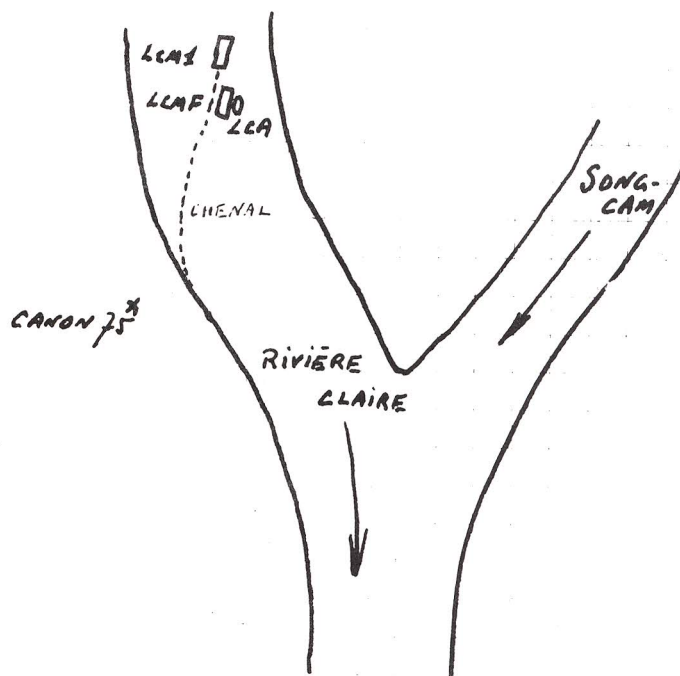
Le 20 Octobre, BAC - NHUNG l'est, à son tour.

Le 2 Novembre; NA - DON, en plein coeur de la HAUTE REGION, est atteint par 1 LCA et 1 LCVP commandés par le Lieutenant de Vaisseau CLUZEL; aucun des deux engins n'est revenu de la bataille et des embûches du torrent.

Voici maintenant l'histoire de l'une de ces journées, à titre d'exemple, celle du 10 Novembre, la plus tragique probablement sur ces hautes rivières.

Il s'agit, ce jour-là, de replier un bataillon de BAC-NHUNG sur TUYEN - QUANG. Le parcours est dangereux et le VIET- MINH accroit sa pression sur les berges. Pour assurer la sécurité de l'opération, on décide de mettre à terre des troupes aux endroits jugés menaçants à priori, spécialement au confluent du SONG - CAM et de la RIVIERE CLAIRE.

Un convoi composé des LCM F et 1 et d'un LCA, appareille de BAC - NHUNG vers aval à 14 h. 35. L'enseigne de Vaisseau PIERRE - DUPLAIX le commande et l'enseigne de Vaisseau RUQUET assure le pilotage. Les engins sont bondés; 120 hommes par LCM. Bientôt, le LCA tombe en panne d'un moteur et le LCM F le prend à couple.



— L'ENGAGEMENT DU CONFLUENT
SONG-CAM et RIVIERE CLAIRE
10 novembre 1947.
De 16^h15 à la nuit. —

Une heure après l'appareillage, à 15 h. 37, le convoi essuie quelques coups de feu, généralement trop courts.

A 15 h. 53, les deux bateaux à couple sont pris dans un remou violent et vont heurter les roches. Le LCA prend l'eau. Ses troupes sont évacuées sur les LCM F et 1 mais ceux-ci sont déjà pleins. les nouveaux-venus doivent rester à l'extérieur, très exposés.

A 16 h. 15, le confluent est à moins d'un kilomètre. Le chenal fait traverser la rivière de la rive gauche à la rive droite. Un canon de 75 ouvre le feu sur le groupe LCM - LCA. La bataille s'engage. Le canon est repéré sur la rive droite, à 300 mètres ou 400 environ, bien dissimulé par des arbres et des taillis, approximativement à 10 mètres au-dessus du niveau de l'eau. L'E. V. PIERRE - DUPLAIX fait concentrer sur lui le feu de toutes ses armes.

Une minute plus tard, le LCM F s'échoue dans la vase. Il manoeuvre et embarde beaucoup, ce qui semble troubler le tir du 75. La voie d'eau du LCA et son avarie de moteur interdisent de le larguer. Un projectile de 75 explose à l'arrière du LCM. Le Matelot mécanicien LAPASIN tombe dans une mare de sang, le visage déchiqueté. L' E. V. PIERRE - DUPLAIX, un lieutenant et trois marins sont blessés. Sur le LCA un Lieutenant est tué. Il se produit du flottement dans la section de l'Armée qui ne tarde pas du reste à se ressaisir et à tirer au fusil mitrailleur.

- 16 h. 17 - Il ne peut être question de tenter le passage vers le confluent car le chenal conduit directement sur le canon VIET - MINH. Deux solutions s'offrent à L'E. V. PIERRE - DUPLAIX

- Débarquer sur la rive droite, sous le feu, mais le 75 et les mortiers ne laisseront pas faire l'opération .
- Débarquer sur la rive gauche, en remontant un peu.

Derrière, suit toujours le LCM 1. Il reçoit l'ordre de débarquer. L'E. V. BEAUCHARD fait signe qu'il s'est échoué. Les trois engins sont sous le feu ennemi et tirent tant bien que mal à la 12, 7.

- 16 H. 30 - Le LCM 1 déséchoué exécute l'ordre de débarquement.

Sur le LCM F, les mitrailleuses s'enrayent l'une après l'autre. Et voici qu'un projectile de 75 tombe au milieu des hommes

Le patron fait de larges embardées pour dérégler le tir adverse.

- 16 H. 24 - Un second coup tombe à l'intérieur du LCMF et un troisième à l'extérieur.

- 16 H. 25 - Coup au but sur la porte.

- 16 H. 27 - Coup sur le tableau arrière.

L'E. V. PIERRE - DUPLAIX qui redoute une explosion se jette à la berge.

- 16 H. 30 - Le LCMF est à la berge mais sa porte est coincée et refuse de tomber ; les hommes sont pris au fond de la cuve. Les valides débarquent relativement vite ; des corvées s'organisent pour prendre les blessés. Le spectacle à l'intérieur est effrayant. Tout est couvert de sang. Il y a environ 25 morts et 60 blessés. Les extincteurs sont mis en fonction.

Cependant les hommes tombent toujours.

L'E. V. PIERRE - DUPLAIX, à terre, regroupe son personnel perdu au milieu des roseaux, fait réparer le poste de radio et alerte BAC - NHUNG.

La nuit vient. Les hommes à demi-nus, ensanglantés, fatigués et tremblants de froid, se cherchent, s'appellent, s'organisent sur la défensive. Sur la rivière, les épaves du LCMF et du LCA dérivent doucement en illuminant le paysage. Le spectacle est extraordinaire. Nuit coupée de fusillades et d'explosions, d'exhortations à se rendre faites par les VIET - MINH en excellent français, certaines même avec l'accent des faubourgs parisiens.

Le lendemain, au jour, parachutage de vivres, de munitions, de médicaments. Deux colonnes de secours arrivent de TUYEN - QUANG et, peu après, une flotille de renfort.

Les restes du bataillon à évacuer de BAC - NHUNG arrivent finalement à destination sous les ordres du L. V. CLUZEL, celui-là même qui avait remonté le pavillon français à l'extrême limite de NA - DON.

- 22 Novembre 1947 - La petite flotille est rassemblée à TUYEN - QUANG. L'heure du repli est venue car l'eau baisse et le travail est achevé. Cinq bateaux manquent à l'appel, cinq officiers aussi sur sept qui s'étaient risqués au-delà de TUYEN - QUANG, tous blessés...

Les restes de la flotille qui a participé à l'opération LEA redescendent à HANOI.

A TUYEN - QUANG, un étrange convoi est formé sous les ordres du L. V. JAUME ; 4 LCM ; 1 LCA ; 1 LCSM ; 1 propulseur du Génie, 3 radeaux de chacun six éléments où se combinent bambous et jerricans vides, 2 chalands et des jonques récupérées. Le tout est monté par des soldats et des marins qui guident la dérive sur des eaux entièrement basses. Des blessés, des malades, des familles réfugiées qui fuient le VIET-MINH.

Encadré par des troupes à terre, le convoi descend lentement la rivière, porté presque exclusivement par le courant. Quelques accrochages ont lieu qui se terminent à notre avantage mais un tragique accident vient encore endeuiller cet ultime parcours. Le LCM 3, venu en renfort de NAM-DINH, rescapé de PHU-DOAN et dont l'équipage et les moteurs, depuis six mois qu'ils n'ont aucun repos, sont exténués, prend feu au lancement et brûle en totalité ; le mécanicien meurt des suites de ses brûlures.

Derrière la flotille, il ne reste plus rien de français, que des tombes et des dépôts de matériels sans intérêt et incendiés.

Bilan de l'opération fluviale sur la RIVIERE CLAIRE.

- 8 Décembre 1947 - La flotille est rentrée à HANOI. Elle a perdu le quart des effectifs engagés en hommes et en matériel : 28 morts, plus de 50 blessés, 6 bateaux coulés.

A-t-elle rempli sa mission ? ...

Je laisse ici la parole au Lieutenant-Colonel COMMUNAL qui commandait le groupement C :

" Transports de troupes, de munitions, d'armement lourd et de vivres ; évacuations massives et rapides des blessés ; passage d'une rive à l'autre des mulets et des troupes ; soutiens immédiats d'actions de nettoyage des rives : telle fut l'aide apportée par la Marine. Cette aide fut donnée sans pilotes indigènes, sur des rivières torrentielles, coupées de rapides, aux écueils inconnus, aux berges dangereuses, rivières animées d'un courant sauvage (5 à 6 noeuds), rivières extraordinairement capricieuses et cela au coeur du pays VIET - MINH, repaire des troupes nombreuses, bien armées, fanatiques et bien commandées avec des cadres japonais. La flotille de TUYEN - QUANG a été l'élément de l'action du groupement C dans l'accomplissement de sa mission ".

Messieurs,

Je voudrais retirer de ces choses un enseignement qui puisse vous apporter quelque profit.

Quelques mois encore et vous allez quitter l'ambiance extrêmement tonique de l'Ecole Navale et de l'Ecole d'Application pour vous trouver chacun en face de votre destinée personnelle de marin. Soyez assurés que quelle qu'elle soit, cette destinée vous offrira une fois au moins, l'occasion de briser la croûte de la médiocrité habituelle des jours qui passent. Vous tous qui êtes ici, vous aurez un jour votre chance. L'heure de l'épreuve viendra... L'heure bénie de l'épreuve viendra. Peut-être, l'attendrez-vous longtemps. Peut-être ne la reconnaîtrez-vous pas quand elle se présentera à vous. Peut-être l'aurez-vous imaginée belle et chevaleresque, comme la mort à vingt deux ans, à la tête de vos hommes dans l'accomplissement de votre devoir, au milieu des montagnes lointaines, avec du beau sang rouge qui coule... et sera-t-elle une agonie à l'ombre dans la solitude morale ou l'anonymat avec de l'amertume au coeur... Qui sait le mystère des destinées ?

Qu'importe ? L'épreuve est l'épreuve bénie et tous vos anciens peuvent vous dire qu'elle viendra. Et quand l'épreuve est là, il n'est plus temps de s'y préparer, plus question de se composer une attitude. Tout ce qui est artificiel dans l'homme tombe à son insu et l'homme reste nu sur sa seule charpente pour supporter ce que le ciel lui envoie.

Et tout cela est fort encourageant pour vous, Messieurs, qui n'êtes entrés ici ni pour l'argent, ni pour des facilités de vie, ni pour la sécurité que les hommes cherchent d'ordinaire avec tant d'acharnement dans la profession qu'ils se sont donnée mais avec le besoin, je le sais bien, de briser la tiède médiocrité de tous les jours et de réaliser une existence de grande qualité.

Il n'appartient pas à ceux qui ont vécu les journées de la RIVIERE CLAIRE de conclure autrement leur récit qu'en évoquant la mémoire de ceux d'entr'eux qui n'en sont pas revenus.

L. V. SAINT-JOHN DE CREVECOEUR, si attaché à son métier d'officier de marine et si amoureux des fleuves d'Indochine qu'il était soucieux qu'aucune mission importante ne se fît sans lui. Véritablement tourmenté par l'idée que sa campagne aurait une fin, le jour du rapatriement.

E. V. BIENFAIT, jeune et toujours serein, mort en souriant, en pleine connaissance de sa situation, au milieu des autres blessés, à la porte de sa chambre de Commandant où il avait refusé de se laisser transporter.

E. V. ROUCHAUD, décapité dans sa prime jeunesse, en plein élan, à la tête de sa section.

Et les autres, solides, gradés ou jeunes matelots, ils avaient comme trait commun, une inépuisable activité confiante qui les poussait toujours à suivre les très jeunes chefs qu'on leur avait donnés, sans regarder en arrière, sans éclat ni fanterie, sans même peut-être s'en rendre compte et quand ils sont morts au milieu de nous, c'est avec la suprême élégance chez eux d'accomplir, en l'acceptant, le devoir le plus simple du monde.

LANVEOC - POULMIC,
le 1er Juin 1950

J. LANDROT.

