

LE PASTEUR.

Un rouage essentiel du transport des troupes dans la guerre d'Indochine, 1945-1956

Michel Bodin

P.U.F. | *Guerres mondiales et conflits contemporains*

2004/4 - n° 216
pages 59 à 69

ISSN 0984-2292

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2004-4-page-59.htm>

Pour citer cet article :

Bodin Michel, « Le pasteur. » Un rouage essentiel du transport des troupes dans la guerre d'Indochine, 1945-1956, *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2004/4 n° 216, p. 59-69. DOI : 10.3917/gmcc.216.0059

Distribution électronique Cairn.info pour P.U.F..

© P.U.F.. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

LE PASTEUR. UN ROUAGE ESSENTIEL DU TRANSPORT DES TROUPES DANS LA GUERRE D'INDOCHINE, 1945-1956

Quand on consulte les souvenirs des combattants du Corps expéditionnaire français d'Indochine, un nom revient fréquemment, celui du transport de troupes : le *Pasteur*. Un sous-officier des troupes coloniales, embarqué en 1947, le décrit comme « une véritable tour de Babel ou plutôt comme une espèce de cour des Miracles ». Un autre parle du « mastodonte qui engloutissait 4 500 hommes vers des lieux inconnus et incertains ». Sa notoriété parmi les Anciens d'Indochine lui confère une place à part dans la mémoire collective des combattants des TFCO tout autant que ses caractéristiques. De 1945 à 1956 sur la ligne d'Indochine, il fut un des rouages essentiels des départs vers l'Extrême-Orient et des rapatriements vers la France ou l'AFN. Pourtant rien lors de son lancement ne prédisposait ce navire à devenir ce transport de troupes, symbole d'une époque, comme en témoignent les protestations qui, en juillet 1957, s'élevèrent lorsqu'il fut question de le vendre à une compagnie allemande.

Lorsque, le 15 février 1938, les chantiers de Penhoët (Saint-Nazaire) lancent le *Pasteur* pour la Compagnie de navigation sud-atlantique, il s'agissait dans l'esprit de ses propriétaires de la mise à la mer d'un paquebot de luxe capable de rivaliser avec ceux des compagnies anglaises ou américaines. Véritable vitrine du savoir-faire et d'une qualité à la française, le navire fit l'objet d'une finition attentive pour apporter le plus de confort possible aux passagers : vastes garde-robes pour les cabines de 1^{re} classe, lambris, vaisselle fine, mobilier de style, installations de loisirs peuvent en témoigner. Tout cet appareil n'eut pas l'occasion de servir car, au lieu de prendre la mer pour l'Amérique latine avec à son bord une clientèle heureuse et riche, le *Pasteur* fut dirigé le 25 août 1939 vers Brest. Réquisitionné du fait de ses capacités (30 477 tonnes, 26 nœuds), il reçut un armement de guerre : 2 canons de 90 mm et 4 mitrailleuses anti-aériennes. Le 1^{er} juin 1940, il partit pour le Canada avec dans ses soutes 213 329 kg d'or destinés à acheter des armes. Il gagna ainsi Halifax puis rejoignit New York où il chargea 95 canons de 75 mm, du matériel

d'artillerie, ensuite il se dirigea de nouveau vers Halifax. Là, du fait de la signature de l'armistice par le gouvernement français, il fut confisqué par les Canadiens au nom du Royaume-Uni. Sa carrière de paquebot de luxe était terminée, commençait alors celle de transport de troupes.

Réaménagé, doté d'un équipage britannique, le grand navire devint le transporteur de troupes le plus rapide de la marine anglaise. Il transporta environ 280 000 hommes, avec, en particulier, des voyages entre la Grande-Bretagne et le Québec et des rotations entre l'Afrique du Sud et l'Égypte juste avant la bataille d'El Alamein. Le gouvernement anglais le restitua à la France le 13 avril 1946 mais ses équipements particuliers conduisirent les autorités françaises à le conserver comme transport de troupes. Il participa d'abord aux rapatriements des soldats des troupes coloniales venant de Métropole vers leurs pays, puis à celui des combattants maghrébins et pieds-noirs vers l'AFN, avant d'être affecté à la ligne d'Indochine à la fin de 1945. Grâce au prolongement fictif de l'état de guerre contre le Japon, le Bureau militaire des transports maritimes et aériens (BMTMA) prit sous son autorité le *Pasteur* pour acheminer dans les délais les plus courts et aux meilleurs prix les combattants des TFCO. Le paquebot avait l'avantage d'un coût réduit par passager, d'autant qu'un système de ristourne diminuait le prix de 10 à 15 % par voyage.

Le certificat de sécurité avait accepté son armement pour 4 888 hommes en incluant l'équipage mais le BMTMA l'affréta dès 1945 pour environ 5 000. Cependant, en 1948, le commandement n'hésita pas à dépasser ce chiffre : deux traversées se firent avec 5 173 et 5 201 passagers (équipage compris). En théorie, 6 ponts étaient attribués aux militaires en fonction de leur grade ; ainsi les hommes de troupe et les sous-officiers se répartissaient les compartiments des ponts A, C, D, E et F. Ceux-ci dormaient dans d'immenses cales qui servaient aussi de réfectoires, une fois les hamacs pliés ou les matelas déplacés. Certains cantonnements pouvaient recevoir 250 hommes comme le compartiment E9, d'autres avaient été conçus pour 120 embarqués comme la cale A9. Les sous-officiers n'avaient pas de meilleures conditions ; ils étaient souvent regroupés dans des dortoirs pour 30 et les officiers voyageaient dans des cabines plus ou moins vastes (de 2 à 24 places selon les grades). Les officiers supérieurs étaient 2 par cabine, les capitaines 4 et les lieutenants 9 à 12. Ils avaient droit à des couchettes superposées, alors que la troupe dormait sur des paillasses ou dans des hamacs. Théoriquement, les voyages étaient strictement réglementés. Les officiers et les personnels féminins bénéficiaient du régime des 1^{res} classes, c'est-à-dire plus de confort, plus de place et une nourriture améliorée prise dans des salles à manger. Les voyages s'effectuaient sous le signe de la ségrégation ; on ne mélangeait pas les troupes d'origines différentes. À cause de ce principe, des unités constituées firent le trajet dans un véritable entassement comme le 8^e GESAP qui, en 1949, gagna l'Indochine dans des conditions détestables car on ne voulait pas mêler des Nord-Africains à des Européens. Compte tenu des moyens maritimes français, les autorités savaient d'avance qu'elles ne respecte-

raient pas les règlements ; aussi avaient-elles prévu des indemnités compensatoires pour tout passager qui ne pouvait jouir du régime correspondant à son grade. En effet, elles estimaient que le confort du navire et ses performances techniques, en particulier sa vitesse, rendaient les traversées peu pénibles. Pour faire face aux besoins du corps expéditionnaire, elles n'hésitaient donc pas à dépasser les capacités du grand paquebot et donc à outrepasser les normes officielles. En 1951, un officier voyageant en 2^e classe recevait une indemnité compensatoire de 11 000 F ou de 52 000 F s'il logeait et prenait ses repas en 3^e. La troupe vivait en 4^e classe ; les sergents et les sergents-chefs en 3^e et les adjudants, adjudants-chefs ou les sergents-majors en seconde. Parfois des personnels qui normalement devaient partir en cabine, étaient contraints de faire le trajet dans des compartiments collectifs dans lesquels ils devaient tendre des hamacs. Cette situation, fréquente au début du conflit, perdura jusqu'en 1951. Au début de la guerre, on n'avait pas prévu de locaux particuliers pour les sous-officiers féminins ; les PFAT logeaient en dortoirs pour 40, avec interdiction de changer de ponts sauf pour rejoindre les salles à manger. Selon les cadres qui ont effectué plusieurs voyages sur le *Pasteur*, il valait mieux dormir dans des hamacs plutôt que sur une couchette, surtout si les locaux se trouvaient au-dessus des machines.

Le *Pasteur* était doté d'un état-major composé d'un commandant d'armes, le plus souvent un colonel, d'un officier adjoint, de trois ou quatre sous-officiers et de cinq secrétaires ; il avait à sa disposition une compagnie de sécurité puisée dans les effectifs embarqués, un service social réduit de trois ou quatre assistantes sociales et des équipements sanitaires. Le navire possédait deux hôpitaux.

L'hôpital-arrière ou hôpital des troupes disposait de 50 lits au pont C et de trois cabines d'isolement pour 14 malades au pont D. Les médecins et les infirmiers à destination de l'Indochine ou en revenant, requis ou volontaires, par roulement, s'occupaient des patients venant consulter pour des problèmes médicaux ou des pansements. En septembre 1948, 5 médecins et 14 infirmiers en cours de rapatriement s'occupèrent ainsi de 1 336 soldats. L'hôpital arrière traitait des pathologies acquises avant l'embarquement comme des maladies infectieuses ou vénériennes, les conséquences du voyage comme les dermatoses, les troubles digestifs et les résultats des rixes assez nombreuses sur certaines traversées. Les personnels de santé terminaient ou commençaient les séries de vaccins, entreprenaient la prophylaxie antipaludéenne et ils opéraient des contrôles inopinés pour détecter les maladies vénériennes non signalées. Ils faisaient face en moyenne à 1 300 consultations par rotation.

L'hôpital avant était tenu par une mission médicale composée d'une vingtaine d'infirmiers et d'infirmières de la Marine en prévision des rapatriements sanitaires. À l'aller, elle s'occupait de la médecine de spécialité : opérations d'appendicite ou de réduction de fractures, de la radiologie, des examens de laboratoire et des problèmes stomatologiques. Dans ce dernier domaine, il y avait beaucoup à faire en particulier parmi les natifs

de l'AFN. En effet, plus de 50 % d'entre eux présentaient de sévères déficiences dentaires. Il traitait aussi les contagieux et les malades gravement atteints. À l'aller, cette mission médicale venait en aide aux personnels de l'hôpital arrière ; en revanche, au retour, l'afflux de rapatriés sanitaires et d'hommes fatigués dépassait souvent les possibilités de ces personnels, si bien qu'ils demandaient une aide à tous les membres du Service de santé rapatriés. L'hôpital avant fonctionnait avec normalement 35 lits mais en cas d'afflux de rapatriés sévèrement touchés, il y avait un embouteillage. On paraît alors au plus pressé en montant des lits provisoires. Fin 1950, on en installa 13 sur un pont couvert mais ils se trouvaient au-dessus des hélices, ce qui rendit illusoire toute utilisation du stéthoscope.

Tous les gendarmes étaient affectés à la compagnie de sécurité mais lorsqu'ils venaient à manquer, on faisait appel à des sous-officiers et parfois à des vétérans de la Légion étrangère en particulier pour surveiller les ponts, les couloirs et les escaliers lors du franchissement du canal de Suez et du détroit de Malacca. En effet à chaque voyage, des légionnaires tentaient de désertir pour rejoindre les côtes. Le *Pasteur* disposait aussi de locaux disciplinaires qui servaient non seulement à ceux qui avaient commis des fautes au cours de leur trajet mais aussi à des rapatriés disciplinaires, condamnés en Indochine à de lourdes peines qu'ils devaient effectuer en Métropole. C'était donc une sorte de caserne flottante disposant de services complets.

Chaque mois en France, une conférence fixait les plans d'embarquement que la base militaire de Marseille et le commandant d'armes vérifiaient, tandis que dans le sens Indochine-Métropole, les plans de rapatriement étaient confiés à l'état-major des TFEO. Les missions du *Pasteur* s'effectuaient par rotations qui duraient environ cinq semaines : quinze à seize jours pour le trajet aller, deux à sept jours pour le débarquement, les embarquements d'hommes, de courrier et de matériels, seize à dix-sept jours pour le retour. Après une période de dix à quinze jours à Marseille pour les vérifications, les réparations, la désinfection, le réapprovisionnement, la remise en état et les permissions de l'équipage, le navire pouvait reprendre son service.

L'emploi du Pasteur en 1952

<i>Départs de Marseille</i>	<i>Arrivées en Indochine</i>	<i>Départs d'Indochine</i>	<i>Arrivées à Marseille</i>
			8 janvier
29 janvier	18 février	19 février	8 mars
21 mars	9 avril	11 avril	29 avril
12 mai	30 mai	1 ^{er} juin	19 juin
3 juillet	22 juillet	24 juillet	12 août
19 septembre	5 octobre	7 octobre	25 octobre
7 novembre	26 novembre	28 novembre	16 décembre

Les rotations se déroulaient paisiblement. Néanmoins, à partir de 1948, on prit des précautions lors du franchissement du canal de Suez à cause de la guerre entre Israël et l'Égypte. Des incidents imprévus ralentirent certains voyages comme l'évacuation de malades à opérer d'urgence, la récupération de patients guéris ou la recherche de légionnaires qui avaient déserté en sautant à l'eau.

De 1945 à 1956, on relève 81 rotations. Pour le voyage aller, le bâtiment partit la plupart du temps de Marseille d'un quai isolé de l'Estaque ou de La Joliette. Cependant pour éviter des grèves et de trop violentes manifestations, le BMTMA prit en plusieurs occasions la décision de détourner le *Pasteur* sur Cherbourg ou sur Toulon. Au printemps 1950, à cause d'un blocage du port phocéén par les dockers grévistes, le *Pasteur* gagna Toulon pour fuir la violence des manifestations ; les troupes quittèrent les quais par le train alors que des compagnies de gendarmes mobiles contenaient la foule hostile. Un départ de Cherbourg allongea le voyage de cinq jours environ. Ainsi le *Pasteur*, parti de la ville normande, toucha la baie d'Along le 21 avril après avoir fait escale à Mers el-Kébir puis à Toulon. En principe, le transport naviguait vers l'Indochine via Port-Saïd, Aden et Singapour où il faisait du mazout mais il existait des variantes selon les circonstances : des escales à Alger, à Oran, à Mers el-Kébir et à Bizerte pour déposer des Maghrébins libérés en Métropole et de jeunes légionnaires qui rejoignaient Sidi-Bel-Abbès et pour prendre à son bord des tirailleurs, des goumiers ou des légionnaires, à Suez, à Djibouti ou à Colombo. À titre d'exemple, le 20 octobre 1950, le *Pasteur* largua les amarres de Marseille avec 2 252 Nord-Africains à destination d'Oran. Là, 3 319 hommes montèrent à son bord ; devant le cap Saint-Jacques, 1 943 militaires le quittèrent mais 267 le rejoignirent. Les Africains étaient embarqués à Marseille après avoir séjourné dans les centres de rassemblement des troupes coloniales ou au Centre d'instruction précoloniale, situés aux environs de Fréjus. En partaient aussi des Nord-Africains dont les unités étaient en France ou en Allemagne. Le *Pasteur* débarquait ses premiers passagers au large de cap Saint-Jacques car son tirant d'eau ne lui permettait pas de remonter la Rivière de Saïgon. Des barges de débarquement ou de petits cargos comme le *Saint-Michel* ou l'*Île d'Oléron* prenaient le relais. Mais, dans le même temps, s'embarquaient des hommes à destination du centre Annam et du Tonkin. Toutes les arrivées du grand transport mobilisaient les forces de sécurité et on prenait certaines précautions : un périmètre de 1 000 m était en principe établi autour du navire. On essayait d'interdire l'accostage des embarcations des marchands ambulants et des pêcheurs, des patrouilles de vedettes de la Marine croisaient au large et des sections de fusiliers marins se tenant prêtes à intervenir. Puis le *Pasteur* remontait vers le Nord en longeant les côtes pour mouiller souvent à Tourane avant de gagner le nord-Viêt-Nam où il arrivait en baie d'Along. Là, au mouillage du Puceron ou de La Noix, il fallait deux jours pour faire descendre les hommes, en prendre d'autres, rapatriés sanitaires ou non, à destination de la Métropole, de la Cochinchine ou de l'AFN,

convoyer de grands blessés vers les centres spécialisés de la région de Saïgon et mazouter. Après un jour de navigation parfois deux, il atteignait Tourane où il attendait généralement une journée au mouillage de Can Giao.

Avant son départ de Tourane, les membres de la commission médicale et le commandant d'armes mettaient au point le cabinage des rapatriés sanitaires en tenant compte de leur état et on préparait les tickets qui précisait les conditions du retour, notamment le type de classe. En juillet 1954, le médecin-chef de la mission médicale, aidé par un médecin régulateur, improvisa 4 hôpitaux pour faire face aux besoins de 299 rapatriés sanitaires gravement touchés. Le 20 novembre 1950, en baie d'Along, il prit en compte 144 blessés et malades à rapatrier en France, 149 autres à évacuer sur les formations hospitalières de Saïgon et 1 668 valides. Le 22, après avoir déchargé les 149 patients sur le *Tétard*, il reçut 434 nouveaux « sanitaires » et 857 autres militaires. Il fit donc route vers l'Estaque avec 587 blessés et malades et 2 552 combattants. Il ramenait aussi des civils, des familles de militaires comme ce fut le cas à la fin de 1950 après la défaite de la RC4. En général, le nombre des rapatriés était toujours inférieur aux capacités du navire car on tenait compte des rapatriés sanitaires ; en outre les plans de départ n'avaient pas le même caractère d'urgence que ceux du sens aller. Dans sa rotation commencée le 4 avril 1948, le *Pasteur* arriva avec 4 056 hommes mais il repartit avec seulement 1 336 dont 287 « sanitaires », ce qui procura aux militaires un certain confort par rapport aux conditions habituelles. À l'inverse, d'autres traversées se firent avec un afflux de rapatriés sanitaires, si bien qu'on logeait les hommes comme on le pouvait sur des paillasses ou même sur des brancards sur les ponts C et D.

L'arrivée et le départ du *Pasteur* ne passaient pas inaperçus dans Marseille. Ils déclenchaient une agitation intense. Si, dans les premiers mois du conflit, les embarquements prenaient l'allure de départ de colonies de vacances, avec des chants et des fanfares qui accompagnaient les montées à bord, progressivement l'ambiance se tendit. Les opposants à la guerre, des manifestants de la CGT et du PCF, organisèrent des démonstrations d'hostilité. Boulons, insultes, lancers de tomates couvraient les militaires qui répondaient par des injures. Et, dans plus d'une circonstance, il fallut l'intervention des cadres pour empêcher les embarqués de redescendre à quai pour faire le coup de poing. Les tirailleurs, en particulier, ne comprenaient pas ces attitudes et devaient être calmés par leurs officiers. De la même façon, les arrivées se déroulèrent sous les huées et on vit de grands blessés chahutés et couverts de crachats. Embarquements et débarquements se firent donc sous protection policière et on essaya de les cantonner aux quais les plus éloignés du centre de Marseille. Certaines opérations se firent même de nuit. En revanche en Afrique du Nord, les escales du *Pasteur* ne provoquaient pas ces tumultes. Tout y était bien préparé par les autorités militaires. Des musiques rendaient les honneurs à ceux qui partaient et tout se passait dans l'ordre. Il fallait donner encore plus de

tonus aux Maghrébins qui quittaient leur pays. Les retours se déroulaient dans une sérénité identique : des fanfares attendaient les rapatriés, les services sociaux distribuaient des boissons fraîches et parfois de petits cadeaux et des camions étaient prêts à conduire les militaires dans les casernements. Cette ambiance réchauffait le cœur de tous ceux qui avaient connu les désordres marseillais ; pour un officier le spectacle affligeant de son départ protégé par les CRS avait été atténué par celui du calme et de la discipline qui entourait l'embarquement des légionnaires à Mers el-Kébir.

Au total, en incluant les transferts entre les divers territoires du Viet Nam, le *Pasteur* convoya 500 000 hommes. Dans le sens France-Afrique-Indochine, il prit en charge 24,2 % des effectifs et 30 % pour la seule année 1954. Si on comptabilise les doubles et les triples séjours, près de la moitié des combattants des TFEO connurent ce bâtiment. Ainsi naquit le mythe du *Pasteur*.

Les rapports de traversée et ceux sur le moral ainsi que les comptes rendus du Service de santé que complètent les souvenirs des anciens combattants permettent de suivre ce qu'était la vie sur le *Pasteur*.

À peine débarqués des camions ou des trains, les hommes étaient pris en charge par la prévôté qui vérifiait les identités et marquait à la craie sur les casques les numéros de pont ou de compartiment. Dans d'autres occasions, au pied des passerelles ou sur les ponts, des partants reçurent des mains des matelots de petits cartons qui leur indiquaient le pont ou le numéro de la cabine qui leur avait été attribué. Puis c'était le désordre des militaires qui couraient partout cherchant leur cantonnement, se trompant, se heurtant à des marins à peine aimables, parfois bourrus, d'autant que certains étaient des sympathisants ou des membres de la CGT, farouchement hostiles à la guerre. Si les légionnaires montraient un calme à toute épreuve, les tirailleurs étaient perdus. Dans les grandes cales, chacun tentait de trouver le meilleur emplacement pour pendre son hamac ; une place près d'un hublot était particulièrement convoitée. Après avoir déposé les paquetages dans les locaux, assignés c'était la ruée sur les ponts autorisés pour regarder le spectacle des opérations d'embarquement, de la levée des amarres et du départ. Une foule s'accouddait ainsi au bastingage et souvent elle chantait *La Marseillaise* pour couvrir les huées des manifestants. Des groupes perçurent des plats pour les repas du soir, d'autres découvrirent qu'ils dormiraient dans les locaux hospitaliers.

Dans les dortoirs des hommes de troupe, les soldats vécurent dans la promiscuité la plus totale, serrés comme des sardines, abrutis par le bruit des machines, gênés par les mouvements du bateau. Il y régnait des odeurs nauséabondes de sueur confinée, de remugle, parfois de mazout. Tout cela déclenchait des sautes de mauvaise humeur, des rixes et des atteintes à l'état d'esprit. Cela amplifiait encore les rumeurs ; en octobre 1948, les conditions de voyage furent si déplorables qu'il se disait que le *Pasteur* avait embarqué 8 000 hommes. Les sous-officiers connurent des situations identiques : des dortoirs où il n'était pas facile de bouger sans heurter le

voisin, les odeurs et la chaleur. Les officiers n'étaient guère mieux lotis des cabines exigües où on logeait 10 à 12 lieutenants et capitaines, alors qu'elles avaient été conçues pour 6. Cantines et sacs étaient entassés comme on le pouvait. Dans les entrepôts mal ventilés, dans les cales dor-toirs des hommes de troupe, la chaleur devenait vite insupportable dès qu'on atteignait l'Égypte. Il était fréquent que les températures y dépassent les 40 °C. À Aden, il y avait 40 dans les salles à manger et toujours plus de 35 sur les ponts. Les conditions d'hygiène laissaient parfois à désirer chez les tirailleurs mais, dans l'ensemble, elles étaient jugées satisfaisantes par le Service de santé. Dans les cabines pour 12 officiers, il n'y avait qu'un seul lavabo et qu'une seule douche, ce qui impliquait un roulement pour se laver ou se raser. Seule la jeunesse des hommes, leur insouciance, parfois leur satisfaction de quitter une métropole en ruine et l'enthousiasme pour un vie aventureuse permirent aux embarqués de tenir moralement. Beaucoup d'hommes, en particulier les tirailleurs, souffraient de nausopathies amplifiées par les relents et les odeurs des machines.

On trouvait à bord tout ce que pouvait compter l'armée française : des Métropolitains, des natifs des territoires d'outre-mer, des Maghrébins, des Africains, des étrangers de toute nationalité, des marins, des aviateurs, des cavaliers, des artilleurs, des fantassins...

La promiscuité, l'étroitesse des locaux, l'incompréhension des règlements, les heurts entre soldats d'origines différentes, les oppositions traditionnelles consécutives à la rivalité et à l'esprit de corps provoquaient des conflits, parfois, violents avec usage d'armes blanches parmi les tirailleurs. En octobre 1948, il y eut des bagarres entre les parachutistes du 1^{er} BEP et ceux du 3^e BCCP. En 1949, des tirailleurs algériens se battirent avec des légionnaires pour une question de jeu. Généralement, tout cela disparaissait en cours de traversée. Les interdictions faites à telle ou telle composante de fréquenter tel ou tel pont engendraient une mauvaise humeur et des accrochages avec les piquets de sécurité. Les hommes du rang avaient interdiction de monter sur les ponts supérieurs et les PFAT de descendre aux ponts inférieurs. Néanmoins, on tolérait une entorse à la règle pour les musulmans lors du passage de la mer Rouge. On les autorisait à se rendre sur les ponts supérieurs pour qu'ils puissent prier plus facilement en direction de La Mecque. Des gardes surveillaient les escaliers d'entreponts et essayaient de canaliser les passagers qui ne comprenaient pas toujours les restrictions. Dans le canal de Suez, à Djibouti, dans le détroit de Malacca, des groupes de vieux légionnaires prenaient position pour interdire les sorties de leurs camarades susceptibles de sauter à la mer pour désertir.

La vie à bord était rythmée par les appels, les inspections, des appels de service par haut-parleur, des exercices d'alerte ou d'évacuation, les corvées et les servitudes militaires. Chaque matin et chaque soir, comme sur tous les navires de guerre français, on rendait les honneurs au pavillon. On profitait du voyage pour faire une information sur les conditions de la vie en Indochine avec des conférences sur les dangers du pays, de la nourriture autochtone, de l'eau, et sur les maladies vénériennes. Ces causeries

avaient peu d'effet sur les hommes partant individuellement, d'autant que dans les troupes coloniales, de nombreux détachements étaient encadrés par des sous-officiers ou des officiers qui ne les commandaient que durant le voyage. Par contre dans les unités constituées, le trajet permettait d'approfondir les relations entre les hommes et leurs cadres, parfois de reprendre une instruction technique ; tout cela renforçait la cohésion.

Les autorités avaient essayé de penser aux distractions et au confort des passagers dans la mesure de leurs possibilités. Pour limiter les effets de la chaleur, on avait installé des douches à eau de mer disponibles à certaines heures par roulement. Des bars fonctionnaient selon les grades : bars de 1^{re} classe pour les officiers et les PFAT, de 2^e pour les sous-officiers. Cependant, les hommes du rang devaient faire d'interminables queues pour obtenir des boissons fraîches. Sur certaines traversées, l'eau délivrée dans ces bars était si mauvaise que seule la bière apportait un rafraîchissement réel. Quant à la piscine, elle n'était pas toujours en service ; on la vit même remplie de pommes de terre en septembre 1952. Il existait un coin presse mis à jour régulièrement par les marins du bord qui affichaient les nouvelles reçues par radio. Le dimanche, la messe avait lieu sur le pont habituellement réservé au sport. Ce dernier consistait en des séances de culture physique et en matchs de volley-ball. Deux fois par semaine, on organisait des séances de cinéma qui projetaient avant tout des actualités et des films d'aventures dont les tirailleurs étaient très friands. Les passagers meublaient leur temps mort par la préparation de spectacles (soirées théâtrales, tours de chants, numéros de cabaret) et d'interminables parties de cartes. Beaucoup de militaires profitaient de leur croisière pour glaner auprès des Anciens des tuyaux sur l'Indochine. Les unités nord-africaines voyageaient souvent avec leur BMC. En février 1952, celui du 10^e tabor contribua à améliorer l'humeur des goudiers et à détendre l'atmosphère pour ces Marocains peu habitués aux voyages maritimes. En général, l'ambiance était bonne en dépit d'une nourriture de qualité passable et peu variée. On relève même sur plusieurs traversées des intoxications alimentaires collectives. En juin 1948, deux vagues de syndromes gastro-intestinaux déclenchèrent une enquête car on redoutait une tentative d'empoisonnement ou un sabotage des produits alimentaires. L'expertise effectuée par les services de l'Inscription maritime fut rigoureuse : on examina les boissons, les denrées alimentaires et les vomissures. On ne décela rien et la commission mit en cause les conditions d'hygiène et la qualité des repas.

Les retours se déroulaient dans les mêmes conditions, en dépit d'un entassement moindre, mais la présence de rapatriés sanitaires leur donnait une allure particulière. Celle-ci rendait le voyage pénible moralement car les valides s'occupaient des blessés et des malades. Leur cabinage dépendait de leurs blessures ou de leur pathologie. C'étaient des polyblessés en cours de consolidation, des aveugles, des amputés, des polyparasités, des victimes d'accès palustres ou des amibiens sévèrement malades. Se trouvaient aussi parmi eux des libérés des camps vietminhs, affaiblis, souvent caren-

cés, qui retrouvaient goût à la vie après leur calvaire. Le *Pasteur*, qui n'était pas vraiment un navire hôpital mais qu'on utilisait comme tel, manquait de lits si bien qu'en plus d'une circonstance on improvisa des locaux sanitaires en installant des lits sur les ponts couverts et en se servant des locaux réservés aux contagieux ; on gardait les patients un minimum de temps. Le Service de santé dénonça à plusieurs reprises le mauvais emplacement des locaux sanitaires et leur système d'aération. Les salles de soins manquaient d'une bonne ventilation car on avait obturé les ouvertures avec du contre-plaqué. Le Service social manquait de moyens. Mais, en plusieurs occasions, des donateurs privés firent distribuer des cigarettes, des fruits et de la bière lors des escales de Port-Saïd ou d'Aden.

En dépit de ses insuffisances, le *Pasteur* offrait des conditions de voyage qui paraissent confortables comparées à celles vécues sur les cargos transformés en transport de troupes dont certains étaient indignes d'une armée moderne. Cependant ce qui frappe à la lecture des rapports de traversée et des témoignages, ce n'est pas que le *Pasteur* ait été employé aux limites de l'acceptable en dépit de l'influence néfaste sur l'état d'esprit des combattants mais la répétition des mêmes constats tout au long du conflit. En effet des insuffisances bien identifiées en 1948 font l'objet de critiques identiques en 1953 comme si personne n'avait tenu compte des rapports de toutes origines. Manque de moyens ? Manque de temps ? Incurie ? Indifférence ?

À la fin des rotations sur l'Indochine, le *Pasteur* resta à la disposition de l'armée. Il assura des missions transméditerranéennes à destination de l'Algérie surtout et il remplit sa dernière mission militaire en évacuant, le 26 janvier 1957, 2 822 soldats de Port-Saïd. Rendu à son armateur, il resta inactif sept mois puis il fut finalement vendu à une compagnie allemande. Restructuré pour en faire un paquebot, rebaptisé *Bremen*, il navigua entre 1957 et 1971 et transporta environ 350 000 passagers. En 1971, un armateur grec l'acquit, le débaptisa à nouveau, et l'affecta à la ligne vers l'Australie. En 1975, il fut cédé à une compagnie philippine qui le transforma en hôtel flottant en Arabie Saoudite. En juin 1980, l'ancien *Pasteur*, en remorque pour les chantiers de démolition de Taiwan, coula au cours d'une violente tempête dans l'océan Indien. Ainsi finit le plus célèbre des transports de troupes de l'armée française qui avait marqué la ligne d'Indochine et le souvenir des anciens combattants. Ceux-ci évoquent encore sa longue coque noire, ses superstructures blanches et son unique cheminée.

Michel BODIN,
Docteur ès Lettres.

GLOSSAIRE

BCCP Bataillon colonial de commandos parachutistes.
BEP Bataillon étranger parachutiste.

BMC	Bordel militaire de campagne.
GESAP	Groupe d'escadrons de spahis algériens portés.
PFAT	Personnel féminin de l'armée de terre.
TFEO	Troupes françaises d'Extrême-Orient.

FICHE TECHNIQUE CONCERNANT LE *PASTEUR*

Déplacement : 31 806 tonnes de jauge brute.

Longueur : 212 m hors tout.

Largeur : 26,88 m (27,52 m au pont promenade).

Vitesse : 26 nœuds.

Puissances : 55 000 chevaux.

Équipage : 33 officiers, 113 chauffeurs, graisseurs et nettoyeurs, 188 agents du service général.

SOURCES

— Service historique de l'armée de terre (SHAT) : cartons 10H 2082 et 10H 2083, rapports de traversée ; cartons 10H 265 et 10H 855, transports.

— Service historique de la Marine (SHM) : carton UU 27, transports ; fiches du SHM de Toulon.

— Témoignages de 39 anciens combattants des TFEO.