

COMPTE RENDU
DE LA TRAVERSÉE EFFECTUÉE PAR LE PREMIER CONVOI DE
TRAVAILLEURS ANNAMITES EMBARQUÉS SUR LE « YANG TSE »
A LA DATE DU 12 OCTOBRE 1939

Louis PERREAUX, Chef de Bureau de 1ère classe des Services Civils de l'Indochine à Monsieur le Commandant de la Base Principale de Marseille.

Conformément aux instructions qui m'ont été adressées par Monsieur l'Inspecteur du Travail au Tonkin sous le n°1911 lgt en date du 6 octobre 1939, j'ai l'honneur de vous rendre compte des faits survenus au cours de la traversée.

Le convoi, composé de 1394 travailleurs, a été embarqué à Haiphong le 12 octobre 1939.

Il était encadré par MM. CASANOVA, Sous-Inspecteur de la Garde Indigène et MIGNOT, Garde Principal de la Garde Indigène. Y étaient adjoints M. le Docteur MAUCLAIRE, médecin-chef du convoi, de M. THIN, médecin indochinois et des deux infirmiers indigènes N.V.L. et N.V.T.

Les opérations d'embarquement se sont déroulées en bon ordre et, avant le départ du bâtiment, je me suis assuré que toutes les dispositions requises avaient été prises par la Société chargée du transport.

J'ai constaté que les approvisionnements de riz rouge destiné à la nourriture des hommes étaient embarqués.

Les consignes spéciales du bord reçues du Commandant au départ, ont été aussitôt communiquées aux convoyeurs qui les ont toujours fait strictement observer.

IMMATRICULATION DES O.N.S.

Dès le départ des travailleurs ont été immatriculés sur l'épaule gauche aux chiffres de 1 à 1394.

A l'arrivée à Saigon le contingent a été débarqué conformément aux ordres et logé dans les locaux prévus à cet effet.

Ce séjour a été utilisé pour la vaccination et la déparasitation des hommes.

Le travailleur N. V. H., matricule 1215 du contingent, atteint de coma-urémique, est décédé à l'hôpital de Cho-Quan le 18 octobre (Certificat de décès joint).

Le jour de l'appareillage de Saigon, en exécution de l'ordre verbal de Monsieur le Gouverneur Général de l'Indochine en date du 19 octobre 1939, un groupe de 15 gardes civils cochinchinois dont trois doi a été mis à ma disposition à destination de Marseille.

A l'exception d'un bép, détaché au Service de l'infirmerie, ceux-ci ont assuré à bord le service de planton de jour et de nuit soit dans les cales, dans les coursives, aux douches ou aux lieux d'aisance.

INTERPRÈTES

A part une dizaine d'unités les 55 O.N.S. sélectionnés et classés au camp avant l'embarquement comme interprètes se sont révélés incapables de remplir leur rôle de chefs de section et manquent en général d'autorité exigée pour cet office.

A mon avis un choix des plus sévères serait à imposer dans ce domaine pour les futurs convois.

NOURRITURE

Les repas ont été servis aux hommes chaque jour à 8h30 et 16h30.

Aidé de mes deux collaborateurs j'ai assisté à chaque distribution de plats.

La nourriture était abondante et de bonne qualité.

Des pesées de viande et de légumes ont été faites devant nous et les hommes avaient largement les quantités réglementaires.

DEUXIÈME VACCINATION

La deuxième série d'immatriculation, de déparasitation et de vaccination a été opérée entre Singapour et Djibouti à la cadence de 200 par jour.

Ces séances se sont déroulées très régulièrement, en bon ordre, et dans la plus stricte discipline.

DISTRIBUTION D'EFFETS

A l'arrivée à Djibouti, selon les instructions reçues au départ, je me suis présenté au Gouverneur où M. le Chef de Cabinet, remplaçant M. le Gouverneur en tournée, me fit remettre par la Direction des Finances un état de 80 colis d'effets embarqués par ses soins.

Au départ de ce port, le Capitaine d'Armes du bord me signala que le pointage des colis révélait une quantité de 79 au lieu des 80 indiqués.

1394 vestes, pantalons, chemises, tricot, bérets, chaussettes, bretelles, espadrilles étaient prévus ainsi que 300 pardessus.

La distribution faite à partir du lendemain a fait ressortir que 1386 hommes ont pu être habillés d'une façon complète.

Manquaient 1 chemise, 7 paires de bretelles, 6 paires de chaussures, 1 veste, 3 bérets et 150 serviettes. En ce qui concerne les 300 pardessus je me suis vu dans l'obligation de les distribuer seulement aux malades et aux plus déficients.

CONCLUSION

Grâce au dévouement de mes deux assistants, anciens combattants et mutilés de guerre, à leur intelligence, à leur esprit d'initiative, à leur saine compréhension de la mentalité annamite, la traversée a pu s'accomplir sans le moindre incident.

La plus stricte discipline jointe à une ferme bienveillance constante a été appliquée aux travailleurs qui, de leur côté ont compris notre rôle et ont su apprécier notre sollicitude (conférence sur le rôle qu'ils ont accepté de remplir volontairement en France et sur les devoirs qui les attendent, séances saines lectures avec les livres fournis par l'Inspection Générale du Travail, organisation de jeux et séances récréatives, compétitions de sport et de luttes, récompenses par des distributions de cigarettes et de friandises).

Leur moral s'est toujours maintenu ainsi à un niveau des plus satisfaisants.

En ma qualité de Chef de convoi, je tiens surtout à vous signaler instamment le dévouement, la conscience professionnelle et la grande activité de mes collaborateurs CASANOVA, MIGNOT et THIN ; ce dernier a eu à assumer continuellement tout le poids du Service médical, y compris les visites et contre-visites des travailleurs, de l'équipage et de l'État-major.

Je vous serai infiniment reconnaissant de vouloir bien attirer la haute attention de Monsieur le Ministre du Travail sur leur cas et lui demander avec insistance qu'une lettre de satisfaction leur soit adressée en récompense des services rendus et des résultats obtenus au cours de cette laborieuse traversée où tout était à improviser et qui fut pour eux très pénible.

Bord, le 21 novembre 1939

Le Chef de convoi,

Signé : PERREAUX

Autres informations (extraits du rapport de voyage du Commandant) :

Ce transport était compris dans le voyage mixte n° 10 de la ligne d'Indochine et d'Extrême Orient des Messageries Maritimes (Dunkerque – Kobé et retour). Avant de toucher Haiphong le navire était parti de Hong Kong. Commandant A. Duguey.

Escale de Haiphong :

« A l'arrivée à Haiphong nous apprenons que les faux ponts supérieurs I, II, III, IV et V doivent être aménagés pour le transport de 1 500 travailleurs tonkinois à destination de Marseille. »

« Embarcations et accessoires, moyens de sauvetage : En bon état et en ordre ; Des engins flottants ont été embarqués à Haiphong. Confectionnés hâtivement avec des bambous, des cylindres de métal et du fil de fer, ils semblent assez fragiles et supporteraient sans doute assez mal une chute ou un choc, bien qu'ils aient été éprouvés à Haiphong. Ces moyens de sauvetage peuvent en principe être considérés comme suffisants dans le cas où le navire est convoyé. Il n'en est plus de même lorsqu'il navigue seul, puisqu'on ne dispose que de 135 places dans les embarcations pour 1464 personnes embarquées. Pour ce voyage 10^{ème} mixte retour le navire a été escorté de Haiphong à Saigon et a fait route seul ensuite jusqu'à Marseille, la plus grande traversée effectuée étant celle de 8 jours entre Colombo et Aden. Il y a lieu à ce sujet, de remarquer que les accidents de navigation proprement dits, sont plus à craindre en temps de guerre, qu'en temps de paix, du fait de l'extinction des feux, et que le sauvetage est rendu plus aléatoire par le fait que les navires suivent des routes différentes et sont généralement dispersés. On ne peut donc, en cas d'accident, compter sur une assistance rapide. »

« Dès l'arrivée à Haiphong le 3 octobre nous avons dû en quelques jours aménager les faux ponts du navire pour y recevoir un contingent de 1500 travailleurs indochinois à transporter en France. L'installation comprend la construction de bas flancs dans les faux ponts I,II,IV V, l'aménagement du faux pont III en infirmerie, avec salle de consultations, salle de bains, cabanon, local pour infirmiers, poste pour 60 interprètes et prison. Une cuisine comprenant 7 bouilleurs montée dans l'ancienne soute à charbon de tribord. Le faux pont VI est réservé pour les approvisionnements. »

« Après examen de la Commission médicale le contingent embarqué fut de 1396 travailleurs, 104 parmi ceux-ci n'ayant pas satisfait aux conditions de santé requises. D'une façon générale les installations pour le transport des travailleurs ont été faites hâtivement avec les matériaux et moyens dont dispose la ville de Haiphong. Les bas flancs construits en bois du Tonkin ne sont qu'une disposition de fortune et ne seront pas d'une très grande durée. Les lignes d'éclairage des faux ponts, montées avec le câble que l'on a pu trouver à Haiphong devront être surveillées. »

COMPTES RENDUS MÉDICAUX

Hanoi, le 4 octobre 1939

Le Médecin-Lieutenant de Réserve J.P. MAUCLAIRE

À Monsieur le Médecin Inspecteur Général HECKENROTT, Inspecteur Général de l'Hygiène et de la Santé Publique de l'Indochine.

Ayant reçu copie de la demande de ma désignation pour accompagner le premier convoi de travailleurs indochinois à Marseille, j'ai visité à Haiphong le « Yangtsé » qui doit effectuer ce voyage.

Le « Yangtsé » est un grand cargo sans entrepont. Le faux pont abrite les cuisines et postes d'équipage, au dessus se trouvent les aménagements pour officiers.

Le « Yangtsé », à une récente visite de l'inspection maritime, n'a été autorisé à transporter que 400 travailleurs environ.

Ce bateau prévu pour 40 hommes d'équipage n'a ni infirmerie ni hôpital d'isolement. Le second capitaine fait office de médecin.

Les installations sanitaires ainsi que les postes d'eau douce sont en nombre très limité à bord.

L'aménagement de ce bateau pour le transport de 1500 travailleurs indochinois pose donc les problèmes suivants :

1^o - la confection de ceintures de sauvetage et de radeaux qui pourront être terminés à temps.

2^o - construction de latrines provisoires et des postes d'eau supplémentaires.

3^o - aménagement de logements pour les travailleurs. La plupart devront être couchés dans une cale sans autre aération que l'ouverture sur le pont. Par temps de mousson ou en Méditerranée ces ouvertures seront hermétiquement bouchées.

4^o - la construction d'une infirmerie, d'un hôpital de 20 lits et d'un hôpital d'isolement de 7 parait difficilement pouvoir être convenablement effectué dans le délai de quatre jours, le déchargement du bateau ne devant être terminé que le jeudi 5 au matin.

5^o - les cuisines ne sont pas prévues pour assurer la nourriture de 1500 hommes. Le manque d'appareils frigorifiques à bord obligera à embarquer du bétail vivant.

L'habillement et l'équipement des travailleurs paraissent devoir être assurés d'une manière suffisante.

Je compte me rendre à nouveau à Haiphong le 7 octobre afin de vous rendre compte des aménagements en cours ainsi que de leur avancement.

Respectueusement

Dr. J.P. Mauclaire
Médecin Sanitaire Maritime
Expert Sanitaire de la Mission Anti-Epidémique de la S.D.N. en Chine

Hanoi, le 11 octobre 1939

Le Médecin-Lieutenant de Réserve J.P. MAUCLAIRE

À Monsieur le Médecin Inspecteur Général HECKENROTT, Inspecteur Général de l'Hygiène et de la Santé Publique de l'Indochine.

Le départ du YANG-TSE ayant été prévu pour le mercredi 11 octobre, nous nous sommes rendus avec le Dr. Thin le mardi 10 à Haiphong.

A la suite de la visite d'une commission de contrôle qui a eu lieu dans la matinée, le départ a été définitivement fixé au jeudi 12 à treize heures. Nous avons pu constater l'avancement des travaux que vous avez inspectés le samedi sept.

L'infirmierie et les hôpitaux, aérés par un panneau et 5 hublots de dimensions très réduites, sont en voie d'achèvement. Les visites journalières et surtout le séjour des malades ainsi que leurs soins seront difficiles en cas de mauvais temps.

Pour le couchage des hommes des bas-flancs superposés sont aménagés dans les cales autour de chaque panneau mais ces cales sans hublots ne possèdent pas de postes d'eau et le seul moyen d'évacuation des eaux usées et ordures sont des crépines facilement bouchées.

Les cuisines construites spécialement pour les travailleurs paraissent suffisamment aménagées.

Concernant les approvisionnements : poissons secs et viandes paraissent de bonne qualité mais les six tonnes de riz embarquées pour l'alimentation des travailleurs pendant les quatre jours de voyage Haiphong-Saigon sont de riz blanc entièrement décortiqué. L'intendant interrogé nous a dit ne pas avoir reçu d'instructions à ce sujet et que le complément pur le reste du voyage sera embarqué à Saigon. Or, d'après les renseignements recueillis il est plus difficile de se procurer du riz non décortiqué en Cochinchine qu'au Tonkin.

Nous avons fait part de ces observations à M. Wintreberg qui a donné des ordres en conséquence.

Nous avons demandé à l'Inspection Générale du Travail une note de service établissant la situation indépendante du service médical vis-à-vis du chef de convoi. Entière satisfaction nous a été donnée et des instructions ont été notifiées à ce dernier pour que les opérations sanitaires nous soient facilitées.

Jusqu'à Saigon, nous nous contenterons d'organiser notre service, de surveiller les logements des travailleurs et leur alimentation. Nous procéderons également à leur immatriculation par séries de 100. Cinq jours d'escale étant prévus à Saigon, nous essayerons dans la mesure du possible de pratiquer la première vaccination et déparasitation du contingent.

Il est permis de prévoir en effet que notre travail sera impossible en cas de fermeture des panneaux de cale.

En ce cas également le ravitaillement des travailleurs sera très difficile et les poulaines provisoires établies sur le pont devant être abattues, les conditions sanitaires seront tellement déplorables que nous vous prions respectueusement d'accepter toutes nos réserves.

Dr. J.P. Mauclair
Médecin Sanitaire Maritime
Expert Sanitaire de la Mission Anti-Epidémique de la S.D.N. en Chine

Saigon, le 17 octobre 1939

**Le Médecin-Chef du 1er convoi de Travailleurs
A Monsieur le Général CATROUX Gouverneur Général de l'Indochine**

Ayant remis avant de quitter Haiphong des réserves écrites à Monsieur le Médecin Inspecteur Général HECKENROTH, sur l'aménagement du s/s YANG-TSE, pour le transport des 1.400 travailleurs que nous devons convoier en France (pièce jointe), nous venons après trois jours de navigation, vous informer respectueusement, au seul point de vue sanitaire, du danger provoqué par le manque de cadres à bord pour faire exécuter les mesures les plus élémentaires d'hygiène.

Il nous a été remis, à l'Inspection Générale de l'Hygiène et de la Santé Publique à Hanoi, un extrait de votre Circulaire n° 520 lgt, du 9 octobre 1939, par laquelle il est prévu, 6^{ème} alinéa :

« L'encadrement de chaque convoi doit au moins se composer de deux officiers ou assimilés et trois sous-officiers ou assimilés, dont un faisant fonctions d'infirmier »

Et cependant il n'y a à bord que Mr. Perreaux (Services Civils), M.M. Mignot et Casanova (Garde Indigène). Nous avons d'autre part, deux infirmiers indigènes, très médiocres.

Nous avons remis au départ au cadre européen, une note de service concernant les mesures d'hygiène minima à prendre : ils ne peuvent, malgré tout leur dévouement, les faire exécuter, ayant déjà à assurer la discipline et la sécurité de ces hommes répartis dans quatre cales, sur toute la longueur du bateau.

Il résulte de cet état de choses, qui ne fera qu'empirer au fur et à mesure de la traversée, un danger de contamination réel tant pour l'équipage et l'état-major, que pour les travailleurs, même par beau temps.

Les 54 interprètes ne sont pas aptes à devenir chefs de files. A terre, à Saigon, nous avons procédé à la première vaccination et à la première déparasitation (purgation). Ces opérations ont pu être effectuées efficacement grâce à la présence de gradés et de soldats indigènes, mais devront être répétées à bord.

Nous vous demandons, Monsieur le Gouverneur Général, afin d'amener ce premier convoi en France dans les meilleures conditions possibles, de désigner pour nous accompagner, 10 gardes indigènes, 3 sous-officiers et 7 hommes, même non armés, qui sous les ordres des 3 européens chargés du convoi, feront exécuter les consignes données.

Désireux de devancer notre date normale d'envoi à la Métropole, avec les cadres de réserve, nous vous remercions d'avoir bien voulu nous permettre de rentrer en France.

Après avoir alerté sans succès les services compétents dès notre arrivée ici, et dans l'impossibilité de communiquer en temps voulu avec le Médecin Général Heckenroth, nous croirions manquer à notre devoir de médecin, en ne vous signalant pas les faits ci-dessus.

Respectueusement

M. J.P. Mauclair

Médecin Sanitaire Maritime

Expert Sanitaire de la Mission Anti-Epidémique de la S.D.N. en Chine

Ministère du Travail
Service de la Main d'œuvre Nord-Africaine et Coloniale
Base Principale de Marseille

À Monsieur le Ministre du Travail
Service Central de la Main d'œuvre Nord-Africaine et Coloniale
1 Place Fontenoy – Paris

**RAPPORT de Monsieur le Médecin Général SOREL, Chef du Service de Santé de la
M.O.C. à S/ du contingent Indo-Chinois embarqué sur le YANG TSE**

Ce contingent était de 1394 hommes. Au cours de la traversée, à l'arrivée à Saïgon, un indigène est mort : cause de décès, une néphrite aigue consécutive vraisemblablement à l'inoculation du vaccin anti typhique chez un homme déjà malade.

46 entrées à l'infirmerie du bord pour affections bénignes non contagieuses.

L'état général des hommes est bon. Pourtant une quinzaine à un premier examen seront à renvoyer en Indochine par premier courrier étant atteints de trachome : nous trouvons là l'indication d'une visite médicale trop sommaire au moment du recrutement : il est possible que la visite médicale de chacun des hommes au camp des Baumettes en signale de nouveaux à rapatrier. Un rapport du médecin du camp fera ultérieurement connaître les résultats définitifs.

L'arrivée du paquebot s'étant produite tard dans la matinée, la moitié seulement du contingent a été débarquée : cette première moitié sera douchée et examinée médicalement avant ce soir : les hommes prendront place au cantonnement des Baumettes. La seconde moitié à son tour sera visitée dans la matinée de demain.

Le médecin convoyeur m'a fait part des difficultés qu'il a eues pour faire exécuter par les hommes les mesures d'hygiène : la cause en est la pauvreté de l'encadrement du contingent. Une circulaire de Monsieur le Gouverneur Général prévoit pour cet encadrement « au moins deux officiers ou assimilés et trois sous-officiers ou assimilés dont un faisant fonction d'infirmier ». Or, trois européens seulement ont été désignés, dont un seul s'est occupé de la fonction qui lui avait été confiée. Difficultés venant aussi des interprètes : sur 54 intitulés tels, un tiers à peine comprenait le Français.

En somme contingent arrivé en bon état sanitaire malgré que logé à bord, dans des conditions telles que je tiens comme une faute lourde pour le Médecin directeur du Service sanitaire de l'Indochine d'avoir donné son assentiment au départ dans des conditions d'installation aussi déplorables, alors qu'à une récente visite de l'Inspection Maritime, le Yang Tsé n'avait été autorisé qu'à transporter 400 hommes au plus.

Au départ de Haiphong quatre cales avaient été aménagées pour le couchage des contingents, une sur l'arrière pour 450 places, une plus petite au milieu pour 90, et les deux autres à l'avant ces deux dernières superposées en hauteur.

Les interprètes étaient logés ailleurs.

Or les cales prenaient jour et aération seulement par des panneaux en faisant la fermeture : aucun hublot ou manche à air ne permettait de renouveler la provision d'oxygène.

Peut être chaque homme disposait-il de 4 mètres cubes d'air prévus par les règlements de la navigation. Mais encore est-il que dans ce cas la possibilité doit exister d'un renouvellement de l'atmosphère respirable.

L'état de la mer au dernier jour du voyage ayant obligé à fermer les panneaux et à les recouvrir d'un prélat pour éviter l'entrée de l'eau dans les cales, les hommes dans deux des cales se sont trouvés en état de demi-asphyxie. Des morts s'en seraient certainement suivies m'a dit le médecin du bord si quelques uns des emprisonnés, n'avaient pu se hisser jusqu'aux panneaux soulever les lourdes planches qui les obstruaient et couper avec leur couteaux les prélat les recouvrant. Ainsi un peu d'air a pu pénétrer et les conséquences les plus graves ont été ainsi évitées fortuitement.

Des W.C. avaient été établis sur les ponts à l'avant et à l'arrière du navire mais de manière si défectueuse et si fragile que la conduite d'évacuation de l'un d'eux s'est obstruée dès le début du voyage et que le second W.C. a été enlevé par un paquet de mer à Marseille. Une partie du pont arrière quand le navire est arrivé au port était couvert de matières fécales.

Soixante cinq radeaux de 2 x 2 avaient été embarqués. Ils étaient constitués par trois flotteurs réunis par des bambous très minces : on est en droit à se demander si ce fragile dispositif eut résisté au choc de la mise à la mer ou à l'effort des vagues.

D'ailleurs, pour que mille quatre cents hommes puissent s'installer sur ces 65 radeaux il eut été obligatoire que 23 hommes réussissent à s'agripper à chacun d'eux. Or chaque radeau n'avait que 16 cordes par lesquelles les hommes restant plongés dans la mer eussent pu se tenir. C'était donc accepter délibérément qu'au cas de naufrage 400 hommes n'auraient pu trouver la moindre espérance de se sauver.

Il y avait bien encore 4 canots à bords : mais une fois montés, les membres de l'équipage, le nombre de places qu'auraient pu y trouver les Indochinois eut été bien minime.

Un dernier détail est également de nature à montrer combien peu semble compter parfois le confort si minime soit-il que l'on estime avoir à donner aux passager Indigènes. A son départ de Haiphong, quatre cales avaient été aménagées pour les y loger, or le navire ayant du fret à prendre à Saïgon on a fait démonter les 96 couchettes installées dans la cale du milieu et les hommes qui les occupaient ont été répartis dans les 3 autres déjà surencombrées.

Du fait des mesures prescrites par le Ministère du Travail, les ouvriers Indochinois qui n'avaient pas trouvé de vêtements chauds au passage à Djibouti n'ont pas eu à souffrir du froid aux derniers jours de la traversée.

Le dévouement de Monsieur THIN, Médecin Indochinois convoyeur doit être compté pour une part importante dans le maintien de la bonne santé, comme du moral de ce premier contingent.

En résumé : pas d'à-coup grave à signaler mais il n'en demeure pas moins acquis que les Autorités responsables, ne pourront accepter à l'avenir, que de nouveaux embarquements de Contingents Indigènes puissent être tolérés dans des conditions qui indiquent aussi peu de souci de la garantie des vies humaines.

Marseille, le 21 novembre 1939

Signé : SOREL