

COMPAGNIE DE NAVIGATION DENIS FRÈRES

Épisode précédent : [Compagnie côtière de l'Annam](#).

Changement de dénomination sociale
(*L'Entente*, 26 décembre 1952)

Les actionnaires de la Compagnie côtière de l'Annam, réunis en assemblée générale extraordinaire le 2 décembre 1952, ont décidé de modifier la raison sociale de la société qui prend le nom de : «Compagnie de navigation Denis Frères»

Le paquebot « Ville-de-Haïphong »
arrivera à Haïphong le 25 avril
(*L'Entente*, 17 avril 1953)

Le navire effectuera le lendemain une croisière d'honneur en baie d'Along.

La flotte de la Compagnie de Navigation Denis frères (ancienne dénomination : Compagnie côtière de l'Annam) vient de s'enrichir de deux unités destinées à assurer le trafic passagers et fret, le long de la côte du Vietnam, entre Saïgon et Haïphong. Ces deux unités, « Ville-de-Haïphong » et « Ville-de-Saïgon », vont être mises en service, la première avant la fin de ce mois, la seconde en août prochain.

À partir du mois d'août, deux nouveaux navires vont donc effectuer la liaison entre le Sud et le Nord-indochinois. Chaque bateau opérant une rotation en douze jours, la cadence sera donc d'un départ et d'une arrivée par semaine.

Le paquebot « Ville-de-Haïphong »

Le voyage inaugural du paquebot « Ville-de-Haïphong » aura lieu au cours de la semaine prochaine. Ce premier voyage consistera surtout en une croisière et sera marqué de plusieurs manifestations.

Le navire, à bord duquel se trouveront des personnalités et des touristes saïgonnais, arrivera au port de Haïphong au cours de la matinée du samedi 25 avril. Il sera amarré à l'emplacement habituel de la « Maïtena », c'est-à-dire à l'extrémité du quai Pierre-Pasquier et de la rue Jules-Ferry.

À midi, la « Ville-de-Haïphong » sera officiellement reçue par le maire de Haïphong, le délégué régional, les commandants de la Marine et de la Zone, le directeur du Port, le Président de la Chambre de Commerce et le directeur des Éts Denis Frères.

Entouré du clergé de la cathédrale, Mgr Dai, évêque de Haïphong, bénira le navire.

De 14 à 17 heures, la population et les élèves des écoles seront admis à visiter le bateau.

Cette journée du 25 avril s'achèvera par un dîner officiel à bord du navire réunissant les principales notabilités et que présideront le Gouverneur du Nord-Vietnam et le Général Commissaire de la République.

Le lendemain, dimanche 26 avril, le m/s « Ville-de-Haïphong » entreprendra une croisière en baie d'Along avec départ à 8 heures 30 et retour vers 18 heures. Un arrêt est prévu, à l'heure du déjeuner, devant Hongay pour permettre aux habitants de cette ville de visiter le navire. À la croisière participeront, sur invitations, des touristes hanoïens, haïphonnais et saïgonnais.

La « Ville-de-Haïphong » est actuellement au port de Saïgon.

Les caractéristiques du navire

Le m/s « Ville-de-Haïphong », ex « Mtwara », a été construit par les Chantiers Henri Robb Ltd de Leith (Grande-Bretagne).

Il a été lancé en 1950 et mis en service courant 1951 sur les lignes côtières des Indes. Il représente un type de navire intéressant parce qu'étudié avec grand soin en vue d'un service rapide mixte sous les tropiques et parce qu'il possède caractéristiques très semblables à celles du « Ville-de-Saïgon » en achèvement en Hollande.

Le bâtiment est subdivisé par huit cloisons étanches : il comporte deux grandes cales à l'avant des machines et une au-dessus du tunnel ; il existe en outre 55 m³ de chambres froides de fret, environ le même volume de chambres froides à provisions et 38 m³ de soutes spéciales.

Le double fond est affecté à tous les chargements liquides : combustible, huile de graissage, eau douce, eau de ballast.

Demain samedi, baptême et bénédiction

(*L'Entente*, 24 avril 1953)

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est demain samedi qu'arrivera au port, venant de Saïgon, le paquebot « Ville-de-Haïphong » (commandant Mouty). Le nouveau navire de la compagnie de Navigation Denis Frères, destiné au trafic côtier indochinois, sera amarré en fin de matinée à l'extrémité du quai Pierre-Pasquier et de la rue Jules-Ferry, à l'endroit où stationne fréquemment « Maitena », de la Société des Dragages. Il amènera du Sud des touristes et plusieurs personnalités, notamment : MM. Étienne Denis, président du conseil d'administration, et Bureau, directeur de la Compagnie. Ces personnalités seront accueillies par MM. Gilles et Dehaese, de l'agence du Nord-Vietnam, et Morizot, chef du service shipping.

Le navire sera reçu par les personnalités locales, notamment le maire de la ville et le délégué régional.

Vers midi, il sera procédé au baptême et à la bénédiction du paquebot. C'est M^{me} Dang trinh Ky, la mairesse, qui est marraine du nouveau bateau. Entouré du clergé de la cathédrale, Mgr Dai, évêque de Haïphong, bénira le navire. De 14 à 17 heures, la population et les enfants des écoles seront admis à visiter le bateau.

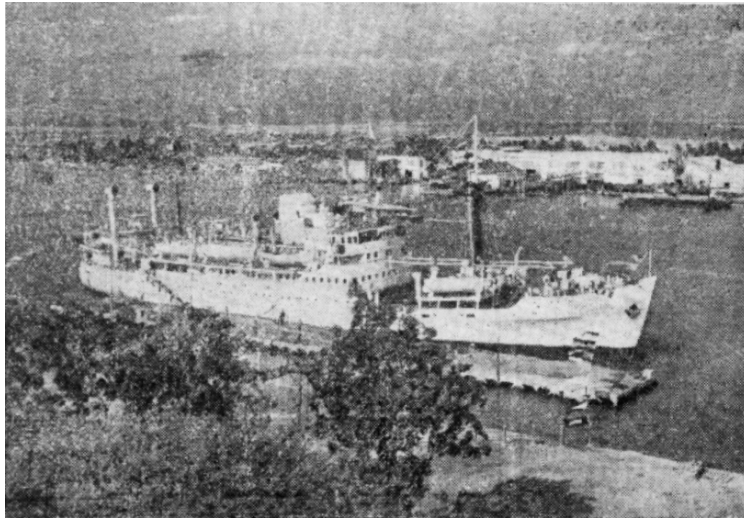
Samedi soir, à bord du « Ville-de-Haïphong », un grand dîner réunira les principales notabilités et sera présidé par le gouverneur du Nord-Vietnam.

Dimanche, le navire entreprendra une croisière d'honneur en baie d'Along. Le départ, de Saïgon, du « Ville-de-Haïphong », était prévu pour avant-hier mercredi 22 avril.

ITINÉRAIRES

En musardant le long de la côte à bord du « Ville-de-Haïphong »
par C. Pierre BODIN

(L'Entente, 12 juillet 1953)



L'histoire du Vietnam, si fournie au cours du dernier demi-siècle, racontera un jour qu'il existait, venant de Chine et poussant des pointes jusqu'à Langson, Nacham, Dalat, Pnom-Penh et autres lieux, une voie ferrée longue de 1.800 kilomètres sillonnée sans cesse par de nombreux trains. L'un d'eux — le transindochinois — reliait le Nord au Sud, Hanoï à Saïgon, par Nam-dinh, Vinh, Tourane, Qui-nhon, Nhatrang et Phan-Rang. Appelé un peu pompeusement « l'accélééré » quand il effectuait le trajet en 41 heures, il devenait « superaccélééré » s'il n'en mettait que 40.

C'était un train organisé et confortable, ayant ses wagons-lits, son wagon-restaurant, voire son bar. Des « anciens » se rappelleront sans doute qu'il advint à ce convoi d'être suivi d'un fourgon où gémissait une vache magnifique, l'animal ayant mission de distribuer à ses maîtres le lait quotidien.

Avec ou sans vache, le transindochinois était un peu, pour les habitants des capitales et des principales villes, un but de pèlerinage, une sorte d'attraction de sous-préfecture. On conduisait ou accueillait « au train » parents et amis. Sur les quais des gares, c'étaient des scènes d'adieux toujours émouvantes, parfois mémorables.

Temps révolus : la guerre a détruit tout cela. La belle voie ferrée a été mise en lambeaux par la folie des hommes.

L'avion et le bateau remplacent aujourd'hui le transindochinois. Pour les gens d'affaires, en déplacement d'affaires par exemple, rien ne vaut évidemment les courriers aériens, vrais lévriers du ciel qui reliait en quelques heures les deux capitales. Mais si l'on a quelque loisir, s'il est permis de goûter aux douceurs du « farniente », rien n'égale, alors, la randonnée, la croisière pourrait-on dire, qu'un bon bateau, agencé, aménagé à ces fins, vous fait effectuer tout au long des côtes.

Depuis quelques mois, grâce à la Compagnie de Navigation Denis Frères, nous possédons ce navire: tout en procurant des heures de sain délassement, le « Ville-de-Haïphong », sorte de grand yacht de plaisance, récemment inauguré, a, dès ses premières rotations (il vient d'achever la sixième), manifesté l'assiduité, la régularité d'un train. Il aura bientôt (en septembre) un coéquipier, le « Ville-de-Saïgon », navire moderne ayant fait des essais concluants. Ces deux courriers, qui auront leur appontement spécial au quai Pasquier, permettront dans un proche avenir dans les grands ports du Nord et du Sud des arrivées et départs tous les six jours.

De quelques prénoms

Avez-vous subi Katerine ? Comment cela s'est-il passé ? Et Kyte, n'a-t-elle pas été trop méchante pour vous ?

Le langage des marins est plein de secrets. Ces noms féminins et sibyllins, d'une touchante amabilité, entendus voici quelques semaines, sont de ces vocables attribués désormais, à seule fin de ne plus les confondre, non à quelques jolies passagères en vacances ou à quelques vestales attendant au bord d'un quai, mais plus simplement et plus prosaïquement aux typhons sévissant à l'occasion sur les mers de Chine ou ailleurs. Ils nous viennent, paraît-il, de nos amis américains : ceux-ci, d'aventure, verseraient-ils parfois dans la poésie !

Suivant une technique s'affirmant de plus en plus, ces phénomènes, pour le moins désagréables, sont, aujourd'hui, non seulement prévisibles, mais détectés, situés, suivis d'heure en heure : leur vitesse, leur puissance, leur direction sont connues et précisées.

L'un d'eux, pas très grave il est vrai, sévissait et menaçait quand notre « Ville-de-Haïphong » quittait, l'autre midi, de grand soleil, le port tonkinois, Et, vous le devinez, il y a, avant tout et tous, le « seul maître après Dieu ». Déjà fort ancien de nos contrées, connaisseur des Mers du Sud jusqu'au bout des ongles, le commandant Mouly est à la fois la distinction, la simplicité et la sympathie personnifiée. Par surcroît, il est disert à souhait.

Dans cette revue, passagères et passagers ont naturellement leur large place, qui, changeant de noms et de visages à chaque voyage, se ressemblent pourtant étonnamment. Ils ne font pas « foule » et c'est d'autant plus attrayant. Rien que d'aimables groupes ayant vite lié connaissance. Ce directeur de grande maison vous avoue faire la traversée pour être « enfin tranquille » et pouvoir travailler en toute quiétude. Il y a ce directeur des douanes allant rejoindre un plus grand bateau, ce chef de la Sécurité naviguant entre deux points de son vaste secteur, ce médecin en rupture d'hôpital, ce couple en mal d'évasion, etc.

Le salon du navire ressemble à une bonbonnière. On s'y délasse d'une bonne lecture, d'une agréable conversation. La radio vous apporte, en échos, les bruits de la terre. L'écoutant, on ne peut se passer d'une impression : considérés du grand large, les passions des hommes et leurs soucis s'amenuisent et vous paraissent bien mesquins. À cette voix, on préfère sans doute un de ces bons disques dont dispose le bord et qui vous dispensent de bonne musique au quelque air à la mode : « Gount every star », « Yolande », « La Boucle blonde ».

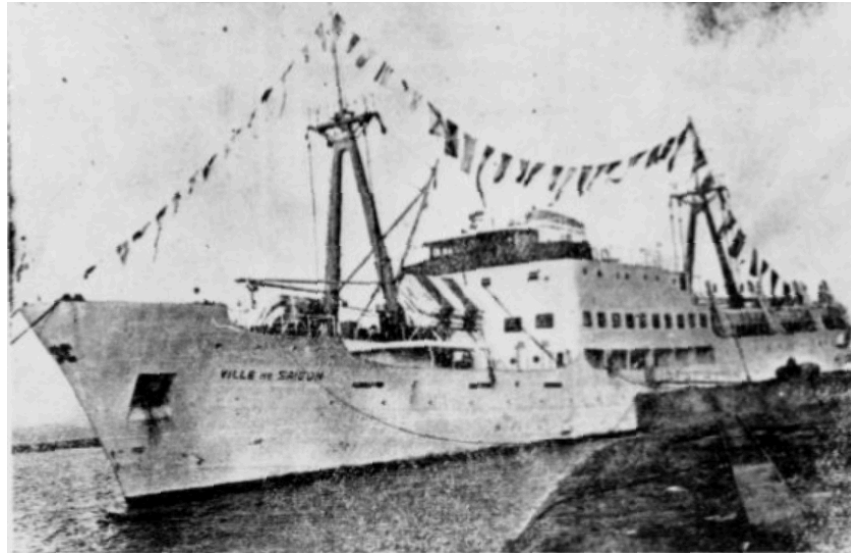
Escales et terminus

Les escales serrent d'intermèdes. Des passagers disparaissent, aussitôt remplacés par d'autres. Ces escales sont d'une heure environ, parfois davantage. À la rigueur, il est possible de descendre et de mettre pied à terre.

Il y a d'abord Tourane, sa baie magnifique où, derrière une petite île, non loin du cimetière espagnol, vient s'abriter votre bateau. Aux trois-quarts du voyage, c'est Nhatrang qui, baignant dans son eau claire, vous offre, sous le soleil éclatant, un vrai paysage de Côte d'Azur. Le navire, c'est avancé dans un cirque de collines verdoyantes. À portée du regard, dans un étincelant diorama, une vaste plage de sable fin précédant toute une lignée de villas et quelques beaux hôtels. Derrière encore, montant, descendant inlassablement, les avions-école des futurs aviateurs vietnamiens. Vous stoppez devant le bel hôtel du Chef de l'État, le Musée océanographique et une École de marine également vietnamienne.

Après l'aube, l'ultime tableau du voyage sera le Cap Saint-Jacques et la « Rivière » où six navires, arrivés de tous les horizons, s'avancent, majestueux, vers le grand port du Sud, terminus de votre voyage.

Une nouvelle unité de la Compagnie de Navigation Denis Frères a fait relâche pour la première fois en notre grand port du Nord-Vietnam
(*L'Entente*, 30 décembre 1953)



Le navire marchand « Ville-de-Saïgon »

Ainsi que nous l'annoncions dans « Entente » du 24 décembre, le m/s « Ville-de-Saïgon » est l'hôte du Cua Cam.

Il a accosté quai Pasquier, devant la direction du port, le 27 décembre vers 11 heures 45. La fine coque de couleur ocre pâle fait impression, bien que la longueur hors-tout du bâtiment ne soit que de 88 mètres environ. C'est qu'un château compact occupe la partie médiane, laissant dépasser l'extrémité de la cheminée unique aérodynamiquement galbée. Deux mâts érigent leur hune allongée au bout de deux anges aigus pointant vers le ciel.

Sur les cales avant et arrière, les radeaux à clairevoie blancs barrés de rouge sont amarrés par paires, Les coques des canots de sauvetage blanches s'alignent sur le pont. De la proue à la poupe, en passant par les pointes des mâts, c'est la joyeuse guirlande des pavois multicolores qui, pour cette première arrivée, flotte allègrement sous le vent frais de cette journée claire. C'est la parure de fête puisque fête il y aura en l'honneur de l'escale haïphonnoise qui ouvre, nous l'espérons, une longue série de retours.

Le 3 novembre dernier, à Bordeaux, une importante manifestation a marqué, nous a mandé un correspondant, l'inauguration de ce paquebot mixte, dernier-né de l'écurie bien connue de Denis-frères, ex-Compagnie côtière de l'Annam. D'autre part, S.M. Nam-Phuong a présidé la cérémonie du lancement qui a eu lieu le 28 octobre, aux chantiers de la compagnie néerlandaise Haarlemsens Sheepsbond Mij. Cette belle unité, dont le port d'attache est Bordeaux, va, comme sa « sistership » « Ville-de-Haïphong », servir en Indochine au trafic de cabotage de passagers, suppléant ainsi au Transindochinois morcelé par la guerre.

À Bordeaux, près de deux-cents personnalités avaient été conviées à cette inauguration, Le commandant Masson et M. Étienne Denis, président-directeur général de la Compagnie, accueillaient les visiteurs. Ils étaient accompagnés de MM. Maxime Denis, de Ferry, de Lalande et par les membres du conseil d'administration. Les invités admirèrent les confortables installations dont est pourvu le « Ville-de-Saïgon ».

Voici les caractéristiques principales du navire : longueur hors-tout : 87 mètres 70. longueur du pont : 80 mètres 10, creux sur quille au pont principal : 7 mètres 15, a l'entrepont : 4,95. Le tirant d'eau en charge est de 4 mètres 53 et son port en lourd, d'environ 1.375 tonnes.

Le nombre de passagers de cabine est de 76, plus w [sic : dix] en pullmans. En 3^e casse : 32 passagers et 330 environ en passagers de pont.

La puissance totale maximum des deux moteurs Diesel à huile lourde est de 3.340 CV. En charge, à puissance normale de marche (soit 3.000 CV), la vitesse est de 15 nœuds.

Après avoir rejoint Bordeaux, la « Ville-de-Saïgon » fit une croisière inaugurale qui le mena à Alger, Livourne et retour à Marseille où il effectua son premier chargement à destination de l'Indochine. Le trajet Marseille-Saïgon fut couvert en 26 jours, par beau temps, avec une mousson modérée.

L'arrivée au port du Sud-Vietnam eut lieu le 17 décembre et une réception fut donnée à bord à laquelle assistèrent le président Tam, le général Navarre et de très nombreuses personnalités saïgonnaises, françaises, vietnamiennes et consulaires.

Après la présentation du navire, un cocktail réunit dans une excellente ambiance le commandement du bord, les dirigeants de Compagnie au Sud et leurs invités. On estime à plus de quatre mille personnes le nombre des visiteurs de la journée.

Après rechargement, le nouveau lévrier de la mer de Chine partit pour le Nord avec escales à Nhatrang et à Tourane. Ces arrêts sont d'une durée de trois à quatre heures pour déchargement et chargement du courrier et des passagers. Le « Ville-de-Saïgon » passe trois jours au port d'Haïphong. Croisière de Noël en même temps que voyage normal.

Un peu de mauvais temps entre Nhatrang et Tourane, cours de ce premier voyage. Par contre, entre ce dernier port et Haïphong, ce fut une mer d'huile. Trois cent vingt passagers et dix touristes en croisière étaient à bord.

Dans l'après-midi du 27 décembre, la population haïphonnaise et les enfants des écoles vinrent visiter le navire. À partir de 18 heures 30, c'était le cocktail célébrant cette première escale. Le commandant Masson accueillait les invités parmi lesquels nous avons noté le maire de la ville, M. le directeur des Douanes et Régies du Nord-Vietnam, M. Lieu, qui s'intéressèrent vivement à la visite du navire sous la conduite du commandant.

M. Candlot, administrateur général des Cimenteries, M. Cao xuan Hong, directeur de la Sûreté, le Dr. Fesquet, des membres de la chambre de commerce et de la direction du port et de très nombreuses personnalités haïphonnaises garnissaient la salle à manger, les grand salon et le fumoir. Des tables étaient encore disposées à l'arrière du navire sous des prélaris où régnait une agréable fraîcheur.

Grace à l'intendant Cler, le buffet fut parfait et le « Veuve Clicquot » frappé comme il se doit. Un barman expérimenté s'activait à satisfaire ses hôtes d'une soirée. Certainement, M. Bureau, directeur généra de la Navigation Denis Frères, qui accompagne ce voyage, ainsi que M. Dehaese, durent être satisfaits de l'ordonnance impeccable de cette réception qui se prolongea jusqu'à près de 21 heures.

Le grand salon, avec ses meubles et ses sièges clairs, ses panneaux veinés de rouge, offre un décor aimable qu'agrémentent, ainsi qu'à la salle à manger, des peintures portant la signature du maître Inguimberty dont nous avons retrouvé la manière si connue et les silhouettes de paysannes qu'il a si souvent fixées sur le décor ensoleillé des rizières.

La peinture du grand salon représente les rapides de Cho-Bo, sous le plein soleil de midi. De gros vases bleus accusent la note extrême-orientale et le portrait de S. M. l'impératrice est à la place d'honneur.

J'ai bavardé au carré des officiers avec un groupe de l'état-major du bord. Sur un panneau ovale, au dessous d'un écu portant une silhouette de vapeur agrémentée de

deux voiles blanches, une latine et une chinoise, et flanqué de deux tigres, s'étale la devise de la compagnie : *Paulatim crescam* dans l'ornementation des baies. On a pensé aux journalistes puisque j'ai reconnu dans le décor des rideaux, parmi des cartes mondiales imprimées en vert, le serpent de mer, providence des gens en mal de copie !

Je dois dire que la mélancolie ne règne pas dans ce lieu et l'hospitalité est dans la note de la Marine, donc parfaite !

Le 28, les passagers en croisière ont fait, avec la « Surprise », une excursion en baie d'Along, avant de redescendre vers les escales méridionales.

Le matin du 28, le « Ville-de-Saïgon » était venu prendre, aux quais, la place du *Bockor* reparti.

Dans notre port, on pouvait voir, en partant du dépôt charbonnier, le *Djiring*, le *Saint Michel*, le britannique *Elisabeth*, le *Saint-Nazaire*, le *Procyon*, le *Maitena*, le *Thabor*, avant le *Jules-Verne* et le *Vulcain*, de la Marine de guerre, couplés le long du quai Pasquier.

Le vieux rescapé des bombardements, le hangar bidon, ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Sa démolition touche à sa fin et, déjà, les sonnettes des T.P. du port enfoncent des pieux pour le hangar magasin n° 3 qui va remplacer l'édifice de tôles percées d'éclats de bombes.

Sur le quai, on pouvait voir une victime de la colère marine : une 2 CV 1/2 Citroën qui vint du Sud sur le pont d'un caboteur.

Un paquet de mer, durant un coup de mauvais temps, s'abattit sur la légère voiturette et l'aplatit sous sa bâche comme par un coup de poing géant. La glace avant a semé de perles de givre les sièges où le volant s'est incliné vers l'arrière. L'aspect insolite de ce véhicule a vivement intrigué les visiteurs du port qui n'avaient pas la clef de ce mystère.

Une voiture est à céder, ayant fort peu roulé si elle a voyagé déjà beaucoup.

Voici, pour en revenir au *Ville-de-Saïgon*, une nouvelle silhouette que nous reverrons toujours avec plaisir dans notre grand port du Nord. Tous nos vœux l'accompagnent dans son voyage de retour vers Saïgon.

A. F

Who's who, 1971-72 :

BLANCHARD Jean : 1953-55 dir. de la Cie de navigation Denis frères en Indochine.

Who's who, 1979 :

BUREAU (François, Georges), directeur de compagnie de navigation Né le 6 oct. 1917 à Paris [† 16 août 1994 à Saint-Raphaël]. Fils de Georges Bureau, architecte, et de M^{me}, née Marie Jeanne de Ridder. Mar. le 13 déc 1946 à M^{lle} Léone [Marie des Anges] Denis (5 enf. : Georges, Pauline, Xavier, Michel, Laurence). Études : École Fénélon et Collège Stanislas à Paris, École navale. Carr. : élève officier de marine (1933), aspirant (1940),. Engagé dans les Forces navales françaises libres (1940), convois d'Atlantique, campagnes du Pacifique, [campagnes d'Indochine](#) [officier d'ordonnance de l'amiral G. Thierry d'Argenlieu, haut commissaire de France en Indochine], enseigne de vaisseau 2^e classe (1941), lieutenant de vaisseau (1945), capitaine de corvette (1955). quitte la marine sur sa demande (1948), capitaine de frégate (C.R.) (1965). [Président-directeur général de la Compagnie de navigation Denis Frères \(depuis 1950\)](#), Membre du conseil exécutif du Comité central des armateurs de France (depuis 1951). Décor. : officier de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre national du Mérite, Croix de guerre 39-45, rosette de la Résistance, Médaille coloniale, diverses décorations étrangères. Sports : chasse, tennis, golf, équitation. Membre de l'Automobile-Club de France. Adr. prof., 25, rue du Général-Foy, 75008 Paris ; privée, 5, rue de Téhéran, 75008 Paris.

Who's who, 1979 :

CAZEMAJOUR (Jean-René), directeur de sociétés. Né le 10 oct. 1919 à Langon (Gironde), Fils de Paul Cazemajour, médecin, et de M^{me}, née Berthe-Marie Lannes de Montebello. Asc. : son trisaïeul, Jean Lannes, duc de Montebello, maréchal de l'Empire (1769-1809). Mar. le 30 oct. 1954 à M^{lle} Claude Bégouin (2 enf. : Christophe, Xavier). Études : Lycée Montesquieu à Bordeaux, Faculté de droit de Bordeaux et de Paris, Institut national de gestion prévisionnelle et de contrôle de gestion (I.C.G.). Dipl. : diplômé d'études supérieures de droit public et d'économie politique. Carr. : secrétaire de la direction littéraire des éditions Flammarion (1945), [entre dans la maison Denis frères \(1948\)](#), [secrétaire général \(1953\)](#), [puis directeur général adjoint \(depuis 1972\)](#), [de la Compagnie de navigation Denis frères](#), président-directeur général de la Société navale de l'Ouest (depuis 1971), membre du comité de direction (1975), puis vice-président (depuis 1978), de la société d'assurances mutuelles maritimes Les Assurances mutuelles de l'armement français, membre du conseil d'administration du Comité central des armateurs de France. Dist. : lauréat de la faculté de droit de Bordeaux. Sport. : tennis. Membre du Cercle du Bois-de-Boulogne (tir aux pigeons). Adr. : prof., 25, rue du Général-Foy, 75008 Paris [= Denis frères] ; privée, 4, square Claude-Debussy, 75017 Paris.

Georges Gendreau,
Nous te saluons Viêt-nam,
Souvenirs

chez l'auteur : Le Bout du Bois - 22320 La Harmoye
(ISBN 2-9514494~2), nov. 1999.
par René le Clère (Hanoi)
(*Passions Viêt Nam*, octobre 2000)

Sachant que j'habitais le Viêt Nam, un ami montréalais vient de m'envoyer ce livre relatant les expériences d'un officier de la Marine marchande française, expériences vécues ici, au Viêt Nam, en mer de Chine, du 2 avril 1953 au 20 avril 1955.

L'auteur, Georges Gendreau, Breton de vingt-quatre ans, avait obtenu un poste de commandant en second à bord du caboteur *Langlard* — « un fer à repasser amélioré » —, de la Compagnie de navigation Denis Frères, basée à Saïgon. Mais il travailla surtout sur le *Djiring*, fleuron des cargos de la Compagnie, qui fit des rotations entre Saïgon, Nhà Trang, Đà Nang et Haiphong — environ 1.600 kilomètres. Et que faisait donc, à faible distance des côtes de la mer de Chine, ce caboteur « civil » ? Il transportait, pour le compte des « militaires », des chargements à haut risque : obus, roquettes et autres armes qui sèment la mort (dont des bombes au napalm) ; parfois du ciment, des pneus recyclés ou encore des GMC, jeeps et half-tracks rapiécés ; plus rarement des prisonniers « volontaires de la mort » mais aussi des réfugiés, et de la... nitroglycérine. Inutile d'évoquer ici les moments d'angoisse, surtout lorsque les révolutionnaires vietnamiens voulaient s'emparer des précieuses cargaisons de munitions. Il fallait avoir des nerfs d'acier pour ne pas exploser !

L'intérêt de ces récits est dans l'évocation de la fin de « la guerre d'Indochine » [...]. C'est aussi la défaite de la France à Diên-Biên-Phu (1954), et l'évacuation de cette région administrative alors appelée « Tonkin ».[...] Le chapitre le plus émouvant est sans doute celui consacré au prisonnier Vinh, médecin vietnamien ; le plus pathétique, à Natacha, la mystérieuse beauté faussement chinoise ; avec aussi des souvenirs de famille en la personne du grand-oncle de l'auteur, le père Pierre Jean-Marie Gendreau,

qui débarqua à Haiphong en 1873, et qui deviendra, en 1892, évêque de Hanoi et le restera pendant une trentaine d'années.[...]
