

# COMPTE RENDU DE TRAVERSÉE

Par le Chef du 2<sup>ème</sup> Convoi de travailleurs indochinois

embarqués le 17 octobre 1939 à Haiphong

\*\*\*\*\*

Le Chef de convoi n'a reçu sa réquisition que le samedi 14 octobre après la fermeture des bureaux, étant mis ainsi dans l'impossibilité d'obtenir les renseignements nécessaires à sa mission.

Son départ de Hanoi s'est effectué le lundi 16 octobre et son embarquement sur le Cap Padaran a eu lieu le soir même. Ce n'est que dans la soirée que les instructions lui ont été remises, ainsi que les pièces concernant les O.N.S.

L'embarquement des hommes a été effectué par les soins de l'autorité militaire. Ceux-ci qui étaient groupés par province à l'origine ont été mélangés à ce moment pour être réunis par plat de 10 hommes ; ce qui aurait dû être fait en tenant compte de la province. Il en est résulté une confusion très préjudiciable au bon ordre qui a duré jusqu'à Saigon où le débarquement a permis de disposer de l'espace indispensable à un regroupement rationnel.

Observations sur le personnel d'encadrement.

Ce personnel a été choisi uniquement pour sa connaissance de la langue française, dans la plupart des cas il était dépourvu de toute aptitude au commandement, certains interprètes se sont engagés apparemment pour faire un voyage d'agrément dans la Métropole. Aussi la révision de ces cadres s'impose-t-elle. Le nombre d'un interprète pour 25 hommes paraît trop élevé ou insuffisant s'il doit avoir le rôle d'un caporal, d'autant mieux qu'en usine il faudra donner aux hommes des chefs de travail. (Le Chef de convoi qui appartient au cadre de réserve des Poudres a utilisé des annamites lors de la dernière guerre à la Poudrerie de Toulouse).

Les observations du Médecin convoyeur sont reprises au sujet de l'inconvénient que présente le défaut d'une prise de contact préalable des convoyeurs avec les hommes dont ils ont la charge. Un minimum de discipline militaire, comme le rassemblement par groupe et l'appel devrait être inculqué aux hommes avant leur embarquement. Cette précaution n'ayant pas été prise pour le convoi du Cap Padaran, un simple incident de bord aurait rapidement tourné en catastrophe. Il faut avoir assisté aux premières distributions de vivres pour mesurer le danger couru.

La Charte-partie n'ayant pas été communiquée au Chef de convoi il a fallu se renseigner auprès du commandant de bord pour connaître le taux des rations. Les hommes ont reçu régulièrement 600 Grs de riz répartis en 2 repas accompagnés d'une soupe de poissons secs le matin et d'une soupe de viande et de légumes le soir. Le thé a été distribué 3 fois par jour, le matin additionné de sucre et aux 2 repas sans sucre.

Le mauvais fonctionnement des cuiseurs (steam) de riz a apporté un certain retard dans la première distribution mais l'incident ne s'est pas renouvelé. Les quantités de riz distribuées pour la cuisine ont été vérifiées chaque jour. Il semble que la ration de 600 Grs de riz soit insuffisante. Celle de poisson sec serait à mon avis trop forte et il serait souhaitable qu'une partie soit remplacée par des légumes. Il convient de tenir compte que pour le paysan annamite c'est le riz qui fait le fond de la nourriture et qu'il consomme fort peu de poisson salé qui constitue plutôt un condiment.

Les vêtements reçus à Djibouti ont été distribués en tenant compte que les ouvriers logés dans les cales avant étaient plus exposés au froid que ceux des cales arrières. Cependant il faut attribuer à l'excellente traversée dont a bénéficié le convoi le bon état des hommes à l'arrivée. Son encadrement comprenait deux officiers et deux sous-officiers européens, quatre sous-officiers indochinois et une vingtaine de caporaux ou gradés, tandis que trois convoyeurs civils seulement avaient la mission d'escorter les O.N.S. jusqu'en France.

Conclusion :

Il est souhaitable que la préparation des convois au départ de la colonie soit faite avec plus de soins et surtout que le personnel d'encadrement prenne contact avec les hommes suffisamment à l'avance pour les connaître. Un minimum d'aptitude au commandement doit faire désigner les chefs. Un minimum de discipline doit être inculqué aux travailleurs avant le départ.

L'Ingénieur Géomètre H. C., Chef de convoi

Signé : DELOUSTAL

# COMPTE RENDU DE TRAVERSÉE

par le Docteur PIQUEMAL, Médecin chef du Convoi des Travailleurs coloniaux  
du s/s CAP PADARAN.

Parti de Haïphong le 17 octobre 1939 à six heures du matin

\*\*\*\*\*

Le médecin chef du convoi n'a été l'objet à Hanoi d'un ordre de mobilisation et de service que le samedi 14 octobre à 21 heures. Il a passé la journée du dimanche 15 en démarches plus ou moins vaines de mise en route. Le lundi 16 octobre il a dû reprendre ses démarches, et faisant toute diligence n'a été en mesure de rejoindre le « CAP PADARAN » à Haïphong que le 16 octobre au soir.

En conséquence, il n'a procédé à aucun contrôle tant médical qu'administratif du convoi. Il a pu voir seulement le matin de bonne heure monter à bord une partie du contingent. Cette vue lui a donné une impression favorable sur la bonne condition physique et sur le parfait équipement des travailleurs.

Ce n'est qu'une fois le bateau en marche qu'il fut possible au Médecin du convoi de prendre contact avec le Chef du Convoi avec le personnel médical subalterne, avec les services du bord.

**L'ORGANISATION DU SERVICE MÉDICAL** fut poursuivie de la façon suivante :

Les visites et contre-visites journalières furent fixées à l'infirmerie du bord à 8 heures et 15 heures et immédiatement furent ouverts deux cahiers :

L'un des consultations journalières,  
L'autre des hospitalisations et prescriptions.

Neuf volumineuses caisses étaient à bord pour satisfaire les besoins de pharmacie du convoi. Ce matériel déballé encombra tout. Il fut nécessaire à Saigon d'aménager des étagères dans une cabine et d'y ranger tous les produits pharmaceutiques.

Le nombre de lits de l'infirmerie du bord ayant paru insuffisant il fut demandé à Saigon l'embarquement d'un certain nombre de couchettes d'entrepont en sorte que le nombre de lits d'hospitalisation disponibles fut porté à 27 ce qui représentait 1,5 % du contingent transporté.

Pendant les trois premiers jours aucun malade ne se présentant à la visite, il fut nécessaire de faire parcourir les entreponts plusieurs fois par jour pour les dépister.

La vérité est que les premières journées furent employées à mettre un peu d'ordre dans un véritable troupeau dont les éléments ne connaissant aucun chef erraient partout, indifférent à tout, sauf à manger.

Or il se trouva justement au départ de Haïphong que les principales marmites à vapeur installées à Haïphong cuisaient mal le riz. Il fallut obtenir du Commandant du bateau une nouvelle cuisson dans les appareils accessoires. Une distribution put avoir lieu dans la soirée après 24 Heures de jeûne et de mécontentement.

Peu à peu le désordre fut calmé. Les travailleurs regroupés et le convoi prit un train plus normal.

La nourriture constamment surveillée donna pour la suite satisfaction jusqu'à l'arrivée. L'alimentation en riz rouge fut assurée pendant toute la traversée. A Saïgon, les travailleurs furent tous débarqués et parqués en trois points de la ville. Le plus gros du troupeau était logé dans un hangar du port, couchant au sol sur des dalles de pierre. La nourriture fournie par le nourrisseur du Service de l'Immigration fut convenable et parut appréciée.

Il put être procédé à Saïgon à la première visite un peu sérieuse du contingent. Elle permit de dépister quelques malades et sujets vigoureux. Ainsi, sept travailleurs furent évacués sur l'hôpital Lalung Bonnaire. Les autorités locales du Gouvernement ainsi que M. LEVOT, directeur local de la Santé ont de toutes façons aidé et facilité notre tâche.

## **DÉPARASITATION**

Il nous était spécialement ordonné la purgation des travailleurs à deux reprises avec 30 Grs d'huile de ricin chénopodée. Cette mesure paraissant difficile à appliquer à bord, une première dose de 30 Grs fut administrée le 22 octobre 1939 à Saïgon et accompagnée d'une diète avec thé à discrétion et soupe de riz le soir.

La seconde purgation fut administrée à bord dès le départ de Colombo à raison de 250 Travailleurs chaque matin. Cette opération demanda du 4 au 10 novembre inclus.

La déparasitation n'a donné lieu à aucune remarque.

## **VACCINATION T.A.B.**

Il nous était également ordonné de pratiquer des vaccinations.

Les opérations commençaient dès le départ de Saïgon. La première injection fut effectuée en 3 séances les 25, 27 et 29 octobre. Le régime instauré fut thé à volonté, soupe de riz (100 grammes pour 1 litre plus sucre 60 Grs).

On ne constata que peu de réactions légères. Un travailleur cependant dû être hospitalisé (avec un syndrome toxi-infectieux, adynamie (?) extrême, faibles défenses organiques, coma) et débarqué à Colombo le 3 novembre 1939.

La seconde piqûre de 20 grs fut pratiquée en deux séances dans la Mer Rouge et les 13 et 15 novembre elle ne donna lieu à aucune réaction fâcheuse.

Des séances de repêchage permirent de vacciner 36 Travailleurs qui reçurent la 1<sup>ère</sup> dose les 13 et 15 novembre et la seconde le 23 novembre avant l'arrivée à Marseille.

Tout le contingent a donc été vacciné sans exceptions.

### STATISTIQUES SANITAIRES

L'état nosologique est résumé par le tableau statistique ci-dessous qui porte sur 40 jours (du 17/10/39 au 25/11/1939 inclusivement)

Consultations ..... 1311

Détail :

Céphalées, mal de mer	493
Plaies diverses (principalement dues aux chaussures)	238
Toux, trachéites, laryngites	235
Conjonctivites	115
Diarrhées	82
Dermatoses	74
Embarras gastriques	51
Divers	43

### HOSPITALISATIONS

(25 avec 112 journées de traitement)

Détail :

Bronchites aiguës et congestions pulmonaires	11	3 évacués à Saigon
Courbatures (?) fébriles	5	1 évacué à Saigon
Embarras gastriques fébriles	3	
Réaction post-vaccinales TAB	2	1 évacué à Colombo
Entérites dysentérique	1	
Iritis	1	1 évacué à Saigon
Dermite étendue de la nuque et sycosis	1	1 évacué à Saigon
Brûlure étendue	1	1 décédé à Port-Saïd

Un malade colique a été évacué par la gendarmerie à Saigon, la nuit de l'embarquement à l'insu du service médical du convoi.

## **L'ÉTAT SANITAIRE**

Pendant la traversée toujours été excellent. Le nombre des consultations de 1311 pour 40 jours fait ressortir à 33 par jour le nombre moyen des consultations ce qui correspond à 1,5 % du contingent, chiffre qui est faible surtout si l'on considère que près de 500 cas de naupathie rentrent dans les 1311 consultations.

Les hospitalisations avec 112 journées d'hôpital pour 40 jours donnent une moyenne de 2,8 malades par jour représentant 0,15 % de l'effectif du contingent, tous ces chiffres sont également très faibles.

Après Saïgon les visites sanitaires n'ont rien révélé de sérieux même le contrôle sanitaire à l'arrivée.

## **VÊTEMENTS**

Le convoi n'a pu trouver à l'arrivée de Djibouti les vêtements chauds qu'il aurait dû y recevoir. Il lui a été remis cependant quelques caisses de vêtements disparates laissés pour compte par le convoi précédent.

Il fut demandé au chef de convoi de signaler à MM. Les Ministres des Colonies et du Travail les dangers d'un tel état de choses. Cette demande fut accompagnée d'une démarche auprès de M. le Gouverneur de la Côte Française des Somalis (Copie note jointe).

Les caisses et ballots reçus contenaient quelques pardessus, vestes et tricot, pantalons de coton, mais aussi une abondance de bretelles, de bérets basques, de chemises légères. De pareilles fournitures représentent un gaspillage coupable. Du point de vue moral c'est diminuer la valeur du contingent que de ridiculiser par le vêtement les individus qui le constituent. M. le Ministre des Colonies a le plus grand besoin d'être informé que les travailleurs venant du Tonkin n'ont pas besoin de bretelles. Mais ils auraient tous besoin à Djibouti :

D'une chemise de flanelle coton très ordinaire  
D'un gilet de laine tricotée  
D'un manteau de laine si possible uniforme.

A Port-Saïd le convoi n'a pas davantage reçu de vêtements. Le « CAP PADARAN » subit les 19, 20 et 22 novembre dans toute la Méditerranée orientale une tempête de vents du Nord froids et violents. Les travailleurs furent tenus dans les entreponts les ouvertures de cales étant obstruées avec des toiles. L'État sanitaire s'est maintenu bon.

Nos instructions comportaient la mise à jour médicale de fiches d'identité et de livrets individuels. Or les travailleurs n'avaient aucune pièce d'identité.

Le chef de convoi n'a pu me fournir aucune de ces pièces. Il ne les détenait que sous-scélé, sans pouvoir en disposer.

Dans ces conditions j'ai établi la liste nominative des opérations de déparasitation et de vaccination T.A.B. Cette liste a été remise au chef de dépôt de travailleurs à Marseille avec le présent compte rendu.

En résumé, le convoi semble avoir été mis en route à tous points de vue de façon plutôt improvisée. Le passage à Saïgon le paraissait tout autant : celui de Djibouti bien davantage. Chacun néanmoins s'est efforcé à bord de remédier aux circonstances.

Un seul malade grave a été laissé à Colombo.

Un décès fut de cause accidentelle.

L'arrivée à Marseille se fait sans malades, après que l'état sanitaire s'est constamment maintenu excellent, on n'oserait cependant affirmer que cet heureux résultat est uniquement conséquence de bonne organisation.

Marseille, le 26 Novembre 1939

Signé : PIQUEMAL