

UN VOYAGE EN INDOCHINE EN 1938

JACQUES LATASTE

Professeur et chef de service de chirurgie honoraire de Hôpital Intercommunal de Créteil

C'est l'originalité, difficile à imaginer actuellement, qui m'a fait penser à écrire un de mes voyages en avion pour gagner le Tonkin avant la Seconde Guerre Mondiale.

Mon père, dans les années 30-40, dirigeait les mines de charbon du Tonkin, à Dong Trieu, près de la baie d'Along. Mes parents y vivaient alors par périodes de trois ans entrecoupées de six mois de congé en France. C'est pourquoi j'étais resté en métropole pour faire des études secondaires correctes, à Bordeaux d'abord puis à Louis-le-Grand. Mais une révolution dans mon monde d'adolescent arriva avec l'apparition des transports en avion vers la fin des années 30. Auparavant, je passais en Aquitaine, berceau de ma famille, le trimestre de vacances d'été¹ auquel nous avions droit, car les transports en bateau étaient trop longs, un mois entre Marseille et Saïgon, pour s'intégrer dans le programme! Avec l'avion, je pus les passer au Tonkin! Mon père m'avait offert le billet quand j'obtins un prix d'excellence au lycée en 1938. J'avais tout juste seize ans!

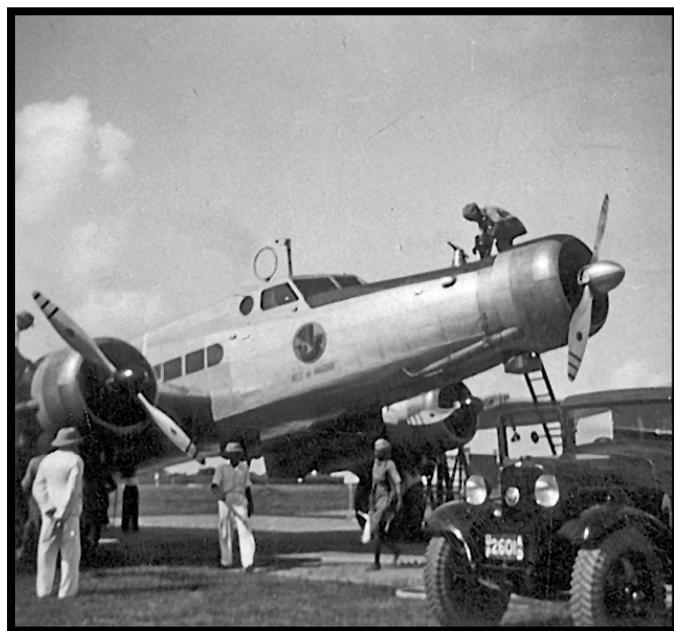
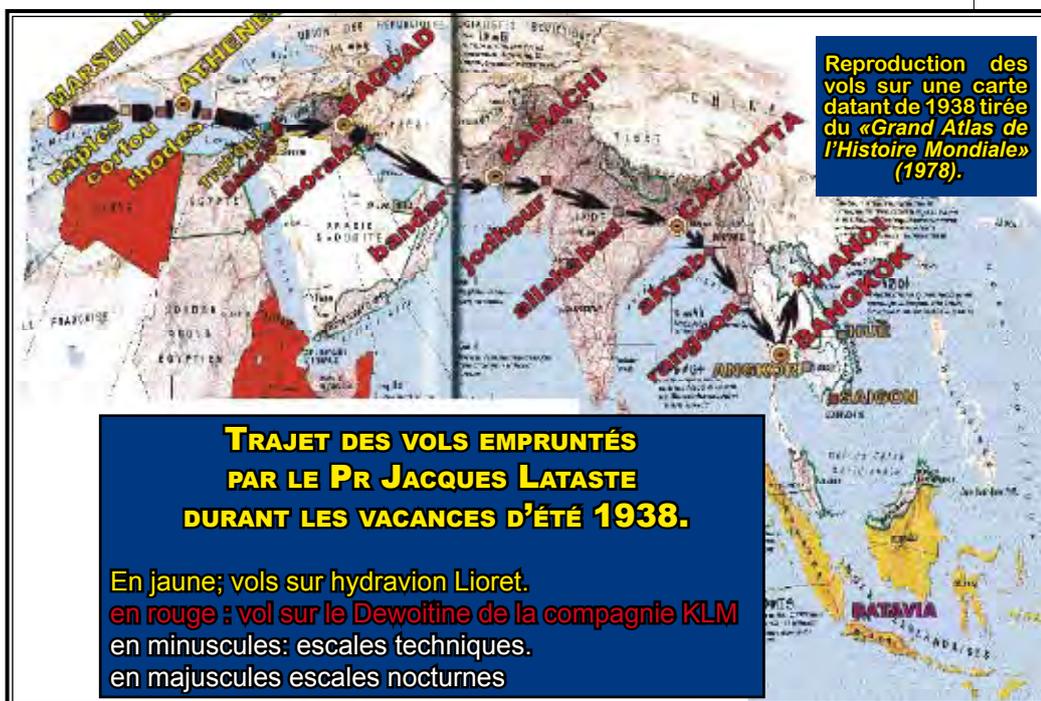
VOYAGE ALLER : MARSEILLE - HANOI

Ce voyage en avion se faisait sur la compagnie hollandaise KLM qui reliait la Hollande à Batavia², en Indonésie, par un trajet morcelé en multiples étapes. Les Français, eux, partaient de Marseille pour rejoindre ce vol pour Hanoi ou Saïgon à l'escale de

1. Les vacances scolaires commençaient le 1er juillet et la rentrée se faisait au 1er octobre sous la III^{ème} République.

Damas. Cette première partie du voyage se faisait en hydravion. Quelle que fut la compagnie, il fallait tant «faire de l'essence» que récolter le fret et le courrier postal. À chaque escale, l'équipage et son passager, moi en l'occurrence, avaient le temps de se promener dans les villes et leurs environs.

PREMIER JOUR : MARSEILLE - ATHÈNES



J e partis de Marignane à côté de Marseille sur un hydravion *LIORÉ*, seul passager avec les hommes d'équipage: deux pilotes, un mécanicien et un radio. Ils étaient tous très expérimentés car ils avaient ouvert de nombreuses lignes dont celle, fameuse, d'Amérique du Sud avec l'équipe de l'*AÉROPOSTALE* fondée par Dorat à Toulouse. Ils avaient connu Jean Mermoz, Henri Guillaumet, Antoine de Saint-Exupéry, entre autres héros entrés dans la légende.

L a première escale aboutissait à **ATHÈNES** avec deux étapes, l'une à **Naples** ce qui nous permit, avant d'atterrir dans cette magnifique baie, de tourner un petit moment au dessus du **Vésuve**. L'autre escale se faisait dans l'île de **Corfou**, magnifique aussi, avant d'arriver dans l'après midi dans la baie d'**Athènes**.

DEUXIÈME JOUR : ATHÈNES - BAGDAD

L e lendemain matin, départ pour la deuxième étape toujours en hydravion jusqu'à l'île de **Castelrosso**, près de l'île de **Rhodes** dont nous avons fait le tour car le paysage était splendide. Puis départ pour **Tripoli** au **Liban** où nous avons quitté l'hydravion. Nous avons pris un petit *AUTOBUS* qui nous amena à travers le Liban jusqu'en **Syrie** à **Damas** qui n'était pas très loin. Et là, ce fut un trimoteur *DEWOITINE 338* de la compagnie KLM qui nous amena jusqu'à **Bagdad**. La compagnie était hollandaise comme encore aujourd'hui, mais l'équipage, comme l'avion d'ailleurs, était français; le principal pilote avait fait l'Atlantique Sud avec Mermoz avant d'ouvrir cette ligne d'Extrême-Orient quelque temps auparavant.

Nous sommes arrivés assez tôt à **Bagdad** pour faire une grande promenade dans la ville. Il faisait tellement chaud dans l'hôtel que les lits de tous les occupants de l'hôtel, entourés de moustiquaires, étaient sur la terrasse dominant la ville, sans distinction de sexe.

TROISIÈME JOUR : BAGDAD - KARACHI

L e lendemain, le troisième jour, nous sommes partis pour **Karachi**. Première escale à **Bassorah** au fond du **Golfe Persique**, avec arrivée dans le désert par une chaleur étouffante. Quand nous sommes revenus dans l'avion, il faisait tellement chaud que l'on ne pouvait toucher le moindre élément métallique sans se brûler sérieusement si on insistait trop longtemps. Puis, après une étape intermédiaire dans la **Perse** de l'époque au bord de l'**Océan Indien**, nous sommes arrivés à **Karachi**³. J'étais logé dans une immense chambre digne

d'un maharadjah, avec de nombreuses portes ouvertes en raison de la chaleur. J'eus la surprise d'être réveillé le matin par un jeune Indien⁴ qui me proposa des soins de pédicurie!

QUATRIÈME JOUR : KARACHI - CALCUTTA

Nous avons traversé l'**Inde** avec deux escales, **Jodhpur** et **Allahabad**, pour arriver à **Calcutta**. Nous sommes allés nous promener le long du **Gange** où il y avait des crémations. Lors d'une d'elles que j'ai photographiée, la tête du grand-père, dépassant le foyer, tomba et je vis un petit-fils la ramasser pour la rejeter sur le bûcher. De nombreux Indiens se baignaient dans le Gange pour se purifier, alors qu'à des centaines de kilomètres en amont, à **Bénarès** (maintenant **Vârânasi**) il y avait une épidémie de choléra, et de nombreux malades se baignaient pour se purifier avant de mourir ! Les Anglais avaient la sagesse de ne pas empêcher ces ablutions souvent mortelles mais sacrées pour les Hindous. C'est là que je commençai à comprendre la différence entre les deux méthodes de colonisation anglaise et française. Les Anglais s'isolaient avec leurs quartiers, leurs terrains de sport, golf, polo, cricket... alors que, en Indochine tout au moins, les Français ne s'isolaient pas des lieux de vie des populations autochtones.

CINQUIÈME JOUR : CALCUTTA - BANGKOK

L a cinquième étape nous amena de **Calcutta** à **Bangkok** avec encore deux escales. La première nous fit atterrir à **Akyab**⁵, port de **Birmanie**⁶ sur la côte du **golfe du Bengale**, l'autre à **Rangoon**. L'arrivée dans cette ville constellée de temples aux toits dorés, était tellement magnifique, que l'on fit plusieurs fois le tour de la ville à assez basse altitude. Puis nous repartîmes pour **Bangkok**, capitale du **Siam**⁷, alors ville peu visitée, où l'on put se promener une grande partie de la soirée.

SIXIÈME JOUR : BANGKOK - HANOI

L a sixième étape, la dernière, nous amenait de **Bangkok** à **Hanoi** avec un seul arrêt à **Vientiane** au **Laos**. On arrivait en début d'après midi car l'avion devait repartir pour **Saigon** puis **Batavia**. Ainsi avait-on mis cinq jours et demi pour aller de **Marseille** à **Hanoi**, ce qui nous permettait de visiter assez longue-

bagdad 1938



ruelle



intouchables



sorcier



**cérémonie de crémation
calcutta 1938**

ment les villes où on dormait... et j'étais le seul occupant avec les quatre hommes d'équipage.

MES VACANCES EN INDOCHINE

Nous aurions dû visiter le Japon durant ces vacances. Mais, en 1938, l'Extrême-Orient était en grand trouble. L'armée japonaise, qui occupait la Mandchourie depuis 1931⁸, avait poussé vers le Sud de la Chine, jusqu'au territoire administré par Tchang Kai-chek depuis Nankin, à l'exception de la concession internationale de Shangai⁹. Mes parents renoncèrent à ce projet et en profitèrent pour me faire visiter la péninsule indochinoise. Les voyages se firent dans leur Hotchkiss, une grosse berline confortable sur des routes coloniales carrossables car c'était encore l'époque de la saison sèche. La mousson avec ses pluies diluviennes n'arrivera qu'à la fin septembre.

Nous avons la chance que la mine qu'exploitait mon père - existe-t-elle toujours ? oui probablement! - soit située près de la **baie d'Along** où j'avais mon bateau à voile et je naviguais au milieu des rochers.

Jai pu passer deux semaines au **Cambodge**, parmi les **temples d'Angkor**, alors bien restaurés, tout proches de Siem-Reap où nous logions, mes parents et moi. Je bondissais sur un vélo, dès avalé le petit-déjeuner, et j'ai parcouru en tous sens ce lieu et sa jungle mythiques et joué parmi les temples pendant des journées entières au milieu des singes qui m'attendaient car je leur apportais à manger, et des millions de chauve-souris qui toutes ensemble sortaient le soir.

8. Territoire où se termina la *Longue Marche* des communistes de Mao Tsé-toung entreprise depuis 1927 après sa rupture avec les nationalistes du Kuomintang de Tchang Kai-chek, héritier de Sun Yat-sen.

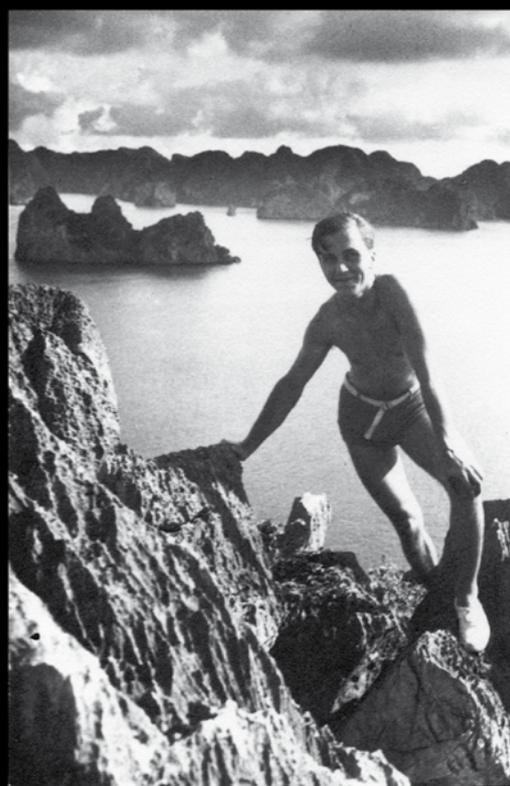
toires sur la Chine en 1895 et la Russie en 1905. L'armée japonaise occupa la totalité orientale du territoire chinois jusqu'à la frontière indochinoise à partir de 1939, le Tonkin en 1940 et le reste de l'Indochine en 1941, date du bombardement de Pearl-Harbour et de l'entrée en guerre du Japon contre les Alliés. Les forces gaullistes parachutées par le commandant Pierre Messmer, futur Premier Ministre de Georges Pompidou, récupérèrent le Delta du Fleuve rouge et le Tonkin en 1945. La guerre d'indépendance de l'Indochine commença en 1946 et dura jusqu'aux accords de Genève, prélués par la défaite de Dien-Bien-Phu, signés par Pierre Mendès-France et le Viêt-Minh en 1954.

Jamais je n'ai eu peur durant ce voyage exotique et je n'ai eu à souffrir d'aucune attaque de cette faune et cette flore exubérante. Il faut dire que je n'ai pas la personnalité d'un homme anxieux. Je n'aurai jamais vécu sous l'emprise de ce que Selyé appellera plus tard le stress.

baie d'along
1938

jacques
lataste →

sampans
tonkinois
↓



la mine
de charbon
«clotilde»

premier plan,
l'hôpital



village chinois sur pilotis île de la cac-ba baie d' Haiphong





Jeune Tonkinoise coquette aux dents noircies

Que ce soit en Orient ou plus tard en Afrique, quand mon père s'y établira après les cinq ans d'occupation japonaise du Tonkin, je ne serai victime de maladies in-



jonque chinoise



barque laotienne

fectieuses ou de parasites, mais je n'oublierai jamais de prendre de la quinine tous les jours. Durant toute

ma vie, j'aurai
 joui d'un excel-
 lente santé.

Indochine, ce
 pays était mag-
 nifique car il
 n'avait pas été
 ravagé par la
 guerre entre le
 Vietminh et les
 Américains. **Hué**
 avait encore tous
 ses temples
 royaux.

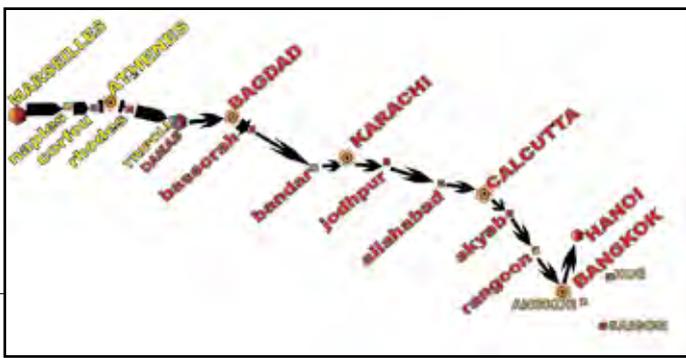
Au Laos, pays
 amon-
 tagnoux, on chas-
 sait le gore, une
 variété de buffle
 sauvage. Les po-
 pulations étaient
 libres, contraire-
 ment au régime
 actuel.

Le long de
 la frontière
 chinoise, nous
 avons «fait» la
 fameuse R.C.¹⁰
 où s'étaient bat-
 tus les Français
 vers 1880 contre
 les Pavillons noirs
 qui venaient de
Chine pour raz-
 zier les Tonkinois
 et d'où sont ve-
 nus les premiers
 Viets soutenus
 par les Chinois
 de Mao dans les
 années 50.



**Carte Hatier
 de la péninsule indochinoise
 en 1968**

10. R.C. : Route coloniale





AERO M^{re} INDOCHINE
HUE
PALAIS IMPÉRIAL
11-9-32



Le Palais impérial de Hué

**photo aérienne
prise de l'avion de
l'aéro-club d'Indo-
chine en 1932**





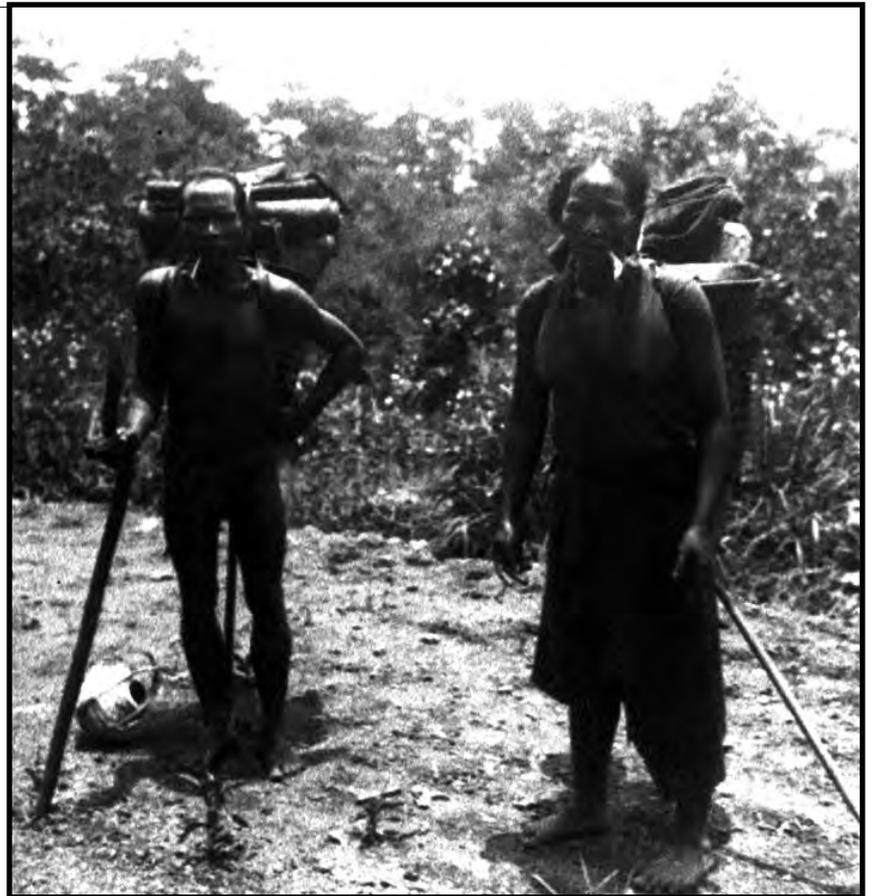
SUR LA ROUTE DE DALAT

**rencontre
avec les Moïs
(Hmongs) :**

**peuple
abori
gène
sauvage**

**fumeur
de pipe**





**et archer
chasseur**



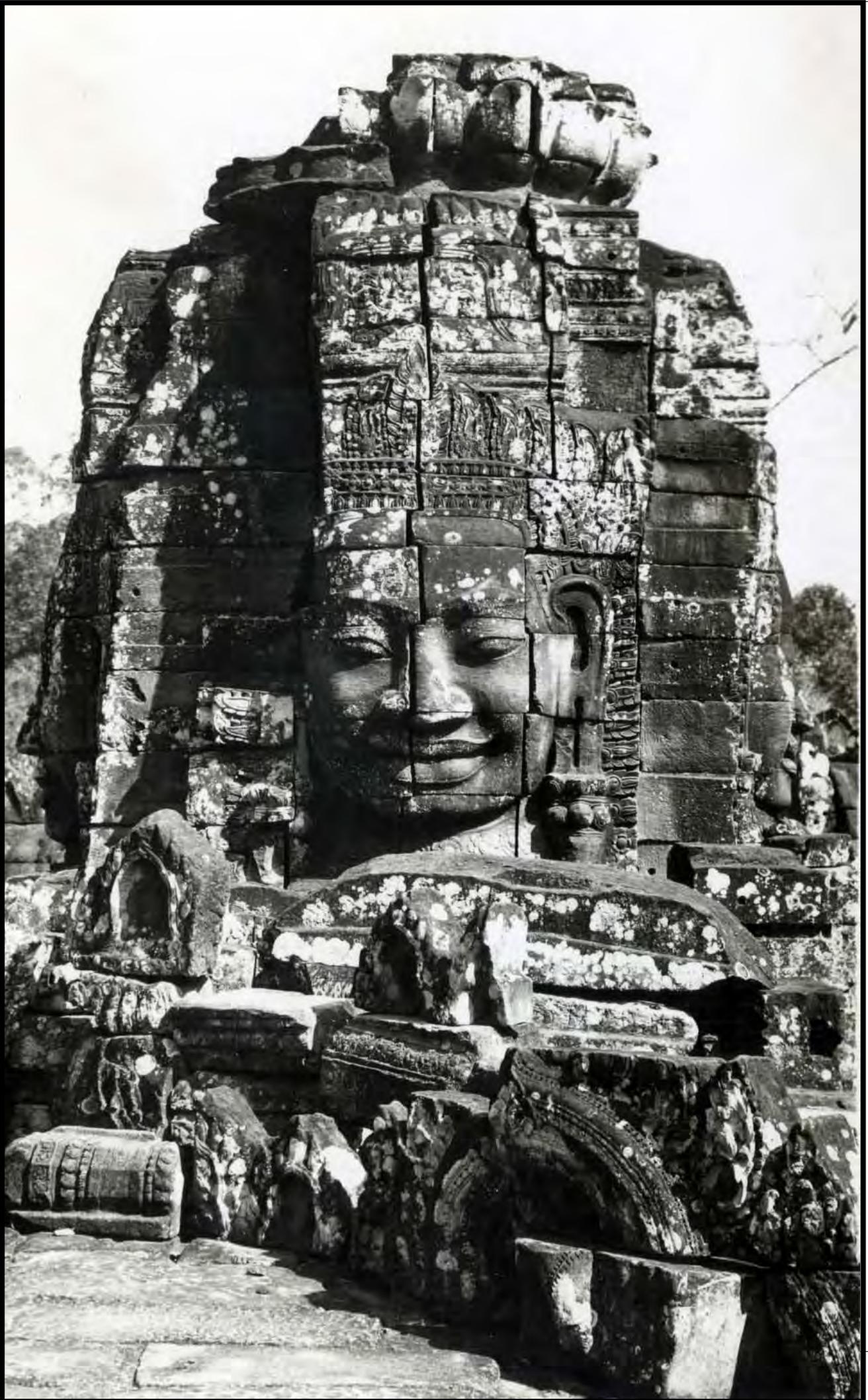
Le Palais Royal de Phnom-Penh capitale du Royaume du Cambodge 1938





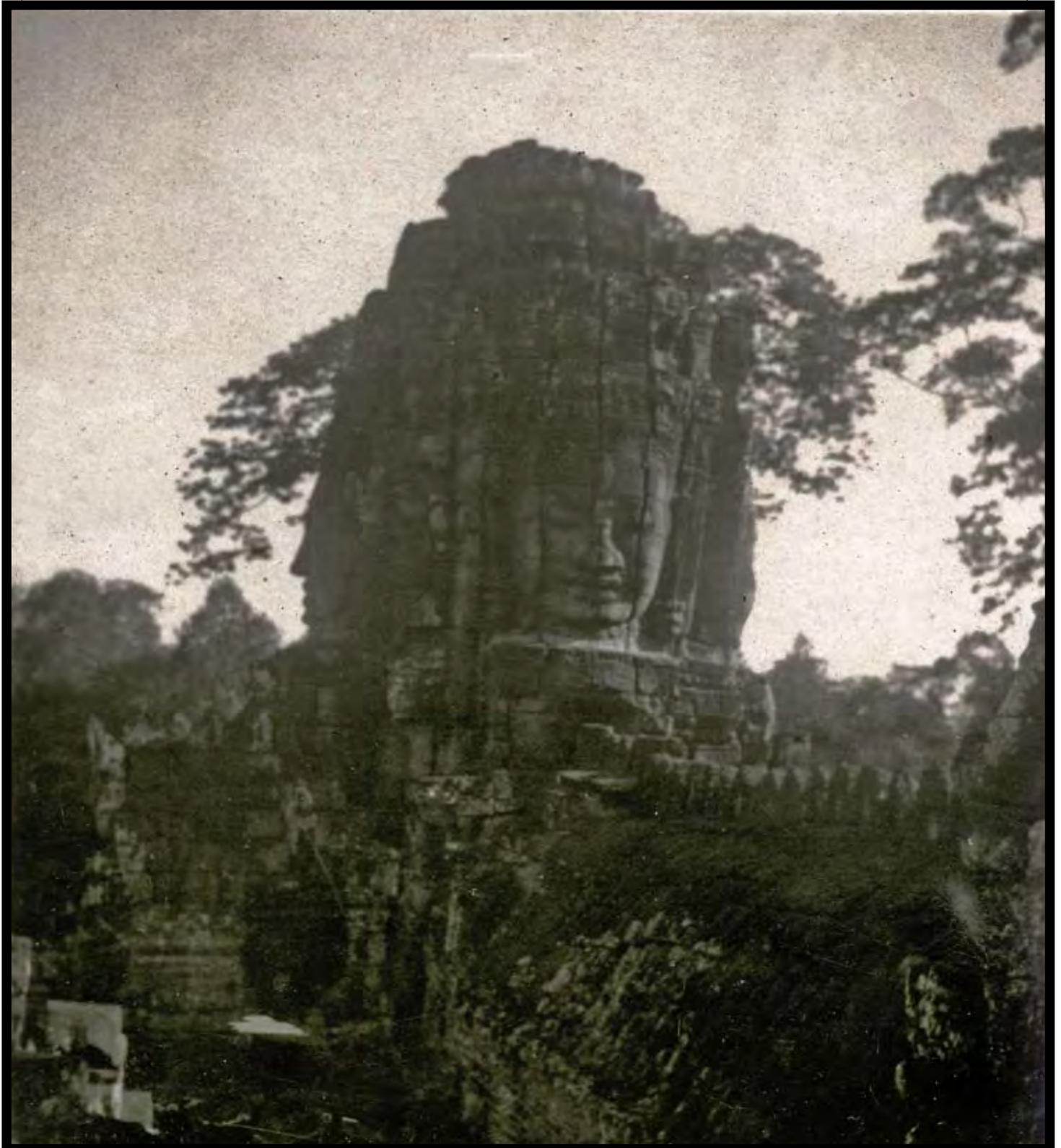
Angkor-Vat 1938





Angkor-Vat 1938

Statues de Bouddah dans les rochers



RETOUR À PARIS EN SEPTEMBRE

Les mêmes étapes se déroulaient lors du vol de retour en septembre juste avant la rentrée des classes. Il s'y passa trois épisodes originaux, que je relate car ils sont impensables aujourd'hui. À cette époque, ce type d'avatars, impossibles à prévoir, pimentait tous les voyages en avion au long cours.

LA MOUSSON À BANGKOK

Pour arriver à **Bangkok**, nous avons traversé la mousson, pas mal secoués, avec des éclairs passant d'une aile à l'autre car on volait assez bas. L'atterrissage se fit sur une piste en terre avec de l'herbe, une roue s'embourba et nous faillîmes faire un tête-à-queue, l'aile rasant le sol. J'entendis le pilote hurler et, après l'arrêt en plein champ, il descendit rapidement, courût vers la tour de contrôle et passa un sacré savon sur la tête des techniciens siamois qui n'avaient pas averti que le terrain était détrempe. Notre pilote n'aurait-il pu s'en douter?

UN DÎNER CHINOIS À BANGKOK

La deuxième surprise à **Bangkok** aussi. Nous avons été invités tous les cinq, l'équipage et moi, par de

nombreux notables chinois de la ville à une réception princière : ce fut fastueux, servis par de magnifiques femmes mi-chinoises mi-anglaises, ce qui avait donné un magnifique métissage. Cela se termina tard dans la nuit, comme vous pouvez le penser! Nous sommes partis un peu plus tard le lendemain, car il n'y avait pratiquement pas d'horaires stricts à respecter en raison de l'absence de passagers à embarquer et il n'y avait pas de bousculade dans le trafic aérien au dessus de l'Asie.

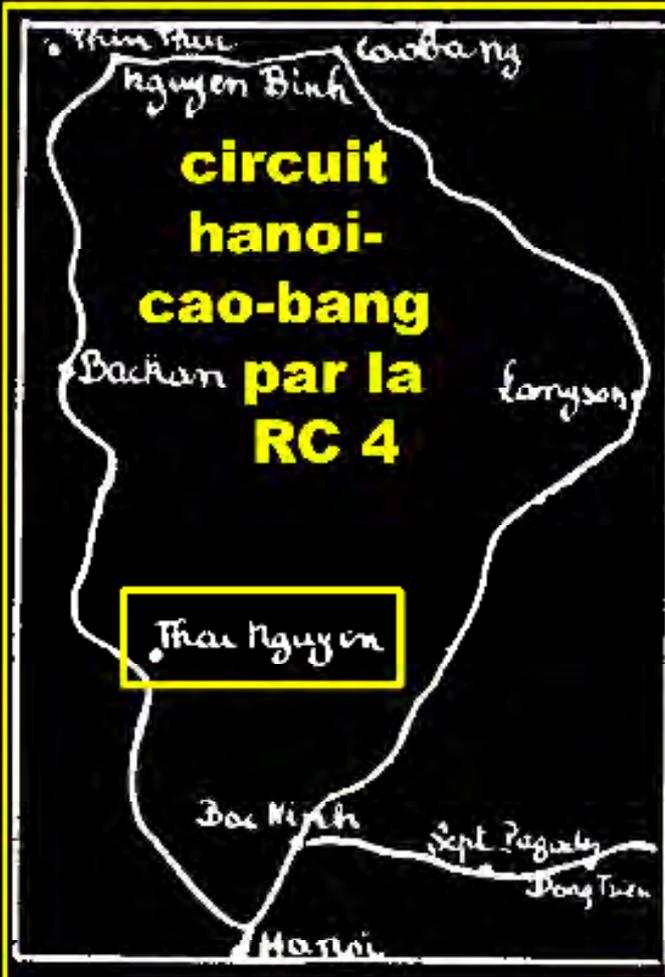
LE MAHARADJAH DE JODHPUR

Le troisième avatar fut le plus inattendu. Le pilote principal connaissait le maharajah de **Jodhpur**, ville du **Radhjastan** qui était la deuxième étape avant l'arrivée à **Karachi**. Le radio joignit **Allahabad** qui aurait dû être la première escale où l'on devait s'arrêter pour savoir s'il y avait du fret. Comme il n'y en avait pas, nous avons grillé cette étape et sommes arrivés très tôt à **Jodhpur**. La **ROLLS** du maharajah nous attendait tous les cinq. Elle nous conduisit dans son magnifique palais assez loin de l'aérodrome, à la limite du désert. Nous y fûmes reçus royalement par le maharajah qui nous le fit visiter lui-même. J'en pris un stock de photos avant de repartir, quelques heures plus tard, pour **Karachi**. Ce fut un beau souvenir.

Ces voyages surannés, vécus dans des conditions impensables maintenant, m'ont laissé des souvenirs inoubliables.

J'ai voyagé alors dans des conditions privilégiées, d'autant plus que j'ai fait une grande partie de ces voyages dans la cabine de pilotage à la place du second pilote. J'ai peut-être dû cette faveur entre autres au fait que mon père avait été pilote de chasse en 1914, continuait à piloter, était président de l'AÉRO-CLUB DU TONKIN et connaissait les aviateurs.





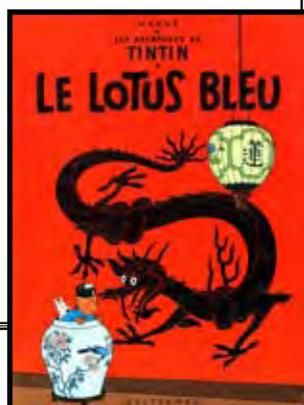
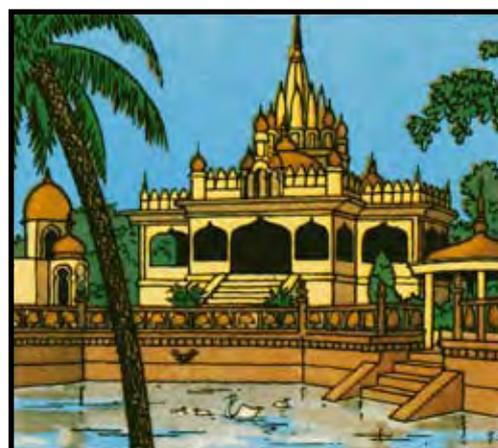
**Le circuit de la famille Lataste
Dong Trieu - Cao Bang - Dong Trieu
par la route coloniale RC4
passait par Thai-Nguyen (encadré)
berceau de la famille Tran Minh.**

CRÉDIT ICONOGRAPHIQUE

Nos lecteurs se plaindront-ils de l'abondance et de leurs tailles parfois réduites des figures reproduites dans cet article ? Craindront-ils que l'ADAMAP ne se soit reconvertie dans la promotion touristique de pays exotiques pour de sombres raisons commerciales ? La rédaction répondra «Non ! Ce n'est pas notre but !»

Le manuscrit du Professeur Jacques Lataste - rappelons qu'il avait seize ans à l'époque - est illustré en totalité par des clichés appartenant à sa photothèque personnelle. Quasiment toutes les photographies ont été prises par lui-même avec un appareil Rolleiflex® au format 6x6 et ont été tirés par lui sur du papier brillant du même format. Dès son retour à Paris à la fin de l'été 1938, il les a soigneusement assemblées dans un album à la couverture de cuir épais, annotées et classées selon l'itinéraire et les péripéties de son voyage. C'est un document authentique et émouvant de l'état d'un monde sur les années troubles d'avant la deuxième guerre mondiale qu'un jeune lycéen parfaitement conscient de sa situation privilégiée mais sans vantardise nous lègue avec un talent que seul Hergé avec Tintin a pu surpasser. Mais Tintin est une fiction. Jacques Lataste, lui, est un être vivant, de chair et de sang !

La Rédaction remercie la très pingre «Société Anonyme Moulinsart» qui, sensible au parallélisme saisissant des voyages de Tintin et du jeune Jacques Lataste en 1938, lui a donné pour 350 euros son autorisation de reproduire les quatre figures empruntées aux albums «Les Cigares du Pharaon» et «Le Lotus Bleu».





Jodhpur

1938

