

LA CHALOUPE

Le 7 février 1946, nous avons rendez-vous sur la quai de la Concession à Hanoi, avec une cinquantaine d'autres Français pour embarquer sur **une chaloupe** à destination de Haïphong. De là, nous devons rejoindre en baie d'Along, l'Espérance, un cargo mixte transformé en transport de troupes qui nous emmènera jusqu'à Saigon.



La Chaloupe Saphir sur le quai de Nam-Dinh vers 1939

Sur le quai de la Concession, nous découvrons notre chaloupe. Elle ressemble à celles que nous avions l'habitude de voir sur les quais à Nam-Dinh, la même que celle dont le naufrage en 1937 en baie d'Along à quelques kilomètres de Campha, alimentait encore plusieurs années après, les conversations entre adultes, au cercle sportif de Nam-Dinh.

On racontait, en effet, l'histoire de passagers qui avaient passé beaucoup de temps dans l'eau à attendre le secours de pêcheurs qui avaient tardé à répondre aux appels de détresse du bateau. Heureusement, il n'y avait pas eu de pertes humaines, mais sachant que c'est avec ce bateau à fond plat qu'il nous faudrait rejoindre "l'Espérance" en Baie d'Along, nous n'étions qu'à moitié rassurés...

Cette chaloupe là n'avait pas d'hélice mais des roues à aubes à l'arrière. Elle appartenait à la SACRIC (Société anonyme de chalandage et de remorquage d'Indochine), propriété de la famille Roque.

Qui étaient les Roque ? C'étaient trois frères (Victor, Xavier et Henri), originaires du sud-ouest de la France qui décidèrent vers les années 1850, de tenter leur chance en Asie. Ils n'étaient pas les seuls à tenter l'aventure. Mais eux, vont avoir l'intelligence d'associer leur activité à la présence navale française.

1858, c'est l'époque où la France envoie des escadres en Chine. C'est aussi le point de départ de son installation en Cochinchine. Les frères Roque se fixent d'abord à Hong Kong, et deviennent les fournisseurs des navires de l'amiral Rigault de Genouilly.

Progressivement, ils diversifient leurs activités et s'intéressent au commerce du bois, en liaison avec une société commerciale britannique. C'est encore le temps de la marine à voiles et il faut du bois de qualité pour réparer les coques des bateaux.

En 1890, l'Indochine est conquise et "pacifiée". Les Roque comprennent l'importance de la navigation fluviale dans un pays sillonné de rivières et de leurs affluents. Ils se lancent dans le transport maritime et obtiennent des autorités françaises le droit de créer "la Cochinchine steam lines" qui assure le transport de freight et de passagers entre la Cochinchine et le Cambodge.

Au tournant du siècle, nouvelle adaptation : les bateaux ont adopté la propulsion à vapeur. Leurs chaudières sont alimentées au charbon. Victor Roque, l'aîné, obtient la concession d'une mine de charbon dans le massif du Dong Trieu près de Hongay.

La société prospère, mais les deux frères de Victor sont kidnappés par des bandits dont le chef Luu Ky est connu pour son caractère sanguinaire.

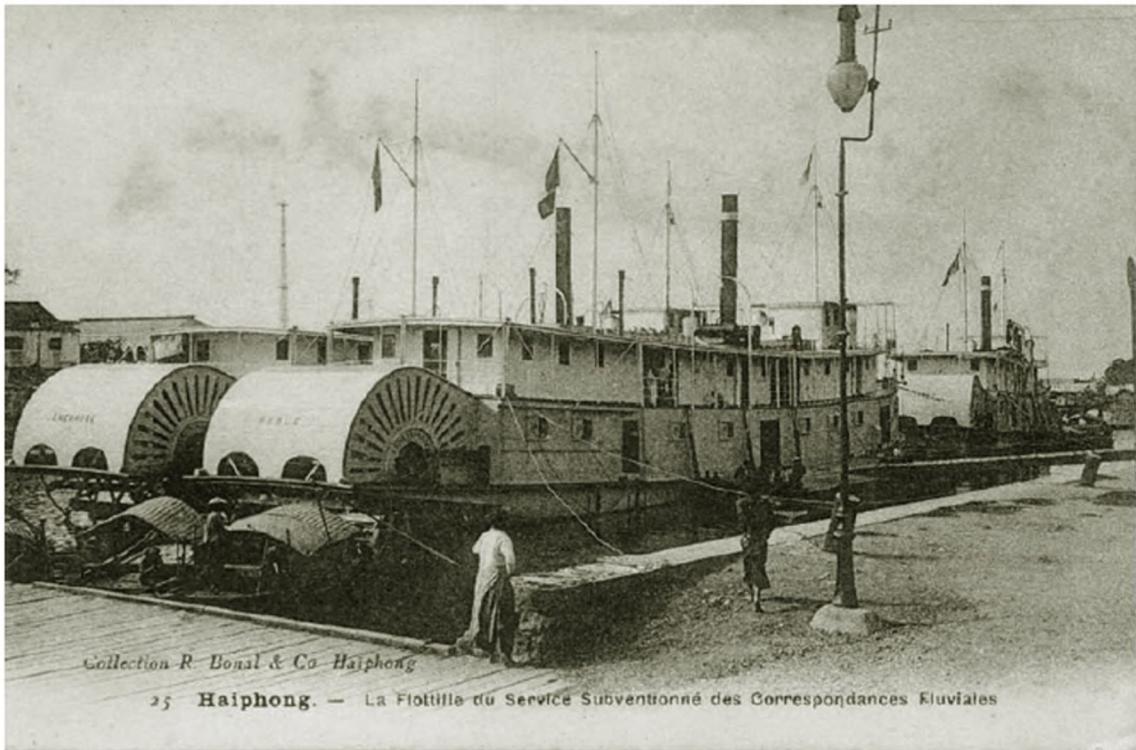
Pour payer la rançon énorme qui est demandée, la famille doit vendre une bonne partie de ses biens. La compagnie est affaiblie. Elle fait faillite et Victor Roque, en mauvaise santé, rentre en France où il meurt .

Henry Roque, bientôt assisté par son neveu Paul, fils de Xavier, se lance à nouveau dans le transport maritime et fluvial. Il fait construire à Hong kong 5 chaloupes à fond plat avec des roues à aubes. Elles seront baptisées Emeraude, Onyx, Perle, Rubis et Saphir.

C'est ainsi que sera créée en 1919, la SACRIC, société dont nous entendrons parler pendant toute la durée de notre séjour en Indochine, en bien comme en mal parce que Tonton Roland comme son père qui l'avait précédé dans les Douanes, se méfiait des Roque.

Selon lui, ils faisaient partie, avec leurs bateaux, de ceux qui ont les moyens d'être mêlés à toutes sortes de trafic et notamment celui de l'opium.

Maman, de son côté, racontait que son père avait eu maille à partir, en tant que douanier, avec ce M. Roque, lequel avait usé de son influence pour lui nuire. C'est à son propos qu'elle nous disait que son père, toutes les fois qu'il passait devant leur maison à Haïphong, lançait en guise d'anathème : "La fortune des méchants comme un torrent s'écoule...!". Il avait senti la main de Dieu lorsque la famille avait été rançonnée par les pirates.



Collection R. Bonal & C° Haiphong

25 Haiphong. — La Flottille du Service Subventionné des Correspondances Fluviales

Notre voyage à Haïphong qui était risqué parce qu'effectué sans escorte en pleine période d'insécurité, se déroula au mieux de ce qu'il était possible d'espérer même si nous vécûmes quelques moments angoissants avant d'arriver à Haïphong.

Nous avions toutes les raisons de penser que nous n'entendrions plus parler de la SACRIC et de ses chaloupes.

*

* * *

Or, voilà que cherchant à tout hasard le mot SACRIC sur internet, je découvre qu'un bateau à aubes du nom d'Emeraude (ressemblant à s'y méprendre à son aîné) effectue des croisières de luxe dans la baie d'Along.



La nouvelle Emeraude est le fruit d'une initiative d'un M. Eric Merlin. En 1999, ce monsieur serait tombé sur une carte postale représentant une des chaloupes de la SACRIC et aurait décidé d'en faire construire une réplique (2,5 million d'Euros).

Ainsi, soixante ans après, la chaloupe qui me faisait rêver aux bateaux du Mississippi lorsqu'on se promenait au début des années 40, le long du quai de Nam-Dinh, a entamé une seconde vie grâce à un homme qui a su construire un projet moderne en s'appuyant sur le passé.

