

Présence dans le Pacifique des navires de la France Libre

Dimitri Ignatieff

Un ancien marin du *Cap des Palmes*

Cet article est paru dans le Bulletin de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie n° 77 du 4^e trimestre 1988. L'auteur, volontaire comme tous les marins des Forces navales de la France libre, a fini la guerre fourrier sur le Cap des Palmes. Les néo-Calédoniens se sont mobilisés dès le second semestre 1940 derrière le général De Gaulle, les uns formant le bataillon du Pacifique qui s'illustra à Bir Hakeim aux ordres du commandant Broche, lui même y étant tué, les autres comme Dimitri Ignatieff rejoignant la Marine combattante. Ce document est à la fois le fruit d'une recherche historique et d'un témoignage vécu. Une rue de Nouméa porte aujourd'hui le nom de l'auteur. La rédaction remercie la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie de l'autoriser à publier ce document. La rédaction

La vague ne produit pas le granit

« Vous, les marins de la France libre. Ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte sur la mer. Envers et contre tout, dans le plus grand drame de notre histoire, rien, ni le temps, ni les passions, ne l'effaceront jamais. Je vous salue. Mes camarades ! »
Charles De Gaulle

L'histoire des marins et des navires des Forces navales françaises libres (FNFL) destinés à jouer leur rôle dans la guerre du Pacifique est une histoire simple, forte et pure. En effet, après la défaite de la France en juin 1940 et lorsque se déploya le 2 juillet 1940 en Angleterre, sous le pavillon national, l'étamine du premier pavillon de beaupré à la Croix de Lorraine, les effectifs des Forces navales françaises libres réunissaient 400 hommes.

Ce petit groupement était représenté par des marins de la Marine nationale, de la marine marchande et des pêcheurs, pour la plupart en provenance de l'Île de Sein, qui s'étaient embarqués pour l'Angleterre après avoir reçu de la main du Recteur, non pas la bénédiction mais l'absolution universelle, car c'était un départ pour la guerre, et à la guerre, on peut mourir.

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

Jour après jour, mois après mois, la foi allait soulever la mer et le 1^{er} août 1943, et selon la décision du général De Gaulle, la France Libre «comme on hisse la bannière aux abords du champ de bataille» se mua en France combattante. Les Forces navales françaises libres comptaient 8 000 hommes. Au nom de la France, elles avaient fait la guerre sur toutes les mers du monde à bord de 63 navires de guerre et de 72 navires de commerce jaugeant plus de 400 000 tonnes et à bord d'une véritable flottille de pêche. Un bataillon de fusiliers-marins, un bataillon de fusiliers commandos et une flottille de l'aéronavale avaient également participé à la guerre.

Les unités des Forces navales françaises libres avaient parcouru 4 millions de milles, escorté à bon port 10 000 navires marchands alliés, tant dans les mers glacées que sous le soleil brûlant. Sur ces unités, 1 300 hommes étaient morts au combat. Dans ce combat, si mortel, c'est la participation des navires et des hommes des Forces navales françaises libres dans le Pacifique qui retient toute notre attention dans ce récit.

En raison des difficultés que le mouvement de la France Libre rencontrait en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie, et des menaces japonaises qui se faisaient jour, le général De Gaulle décida d'envoyer dès que possible des navires de la France Libre dans le Pacifique. Ainsi, dans l'ordre de leur départ d'Angleterre, ce furent :

Le contre-torpilleur le Triomphant

Contre-torpilleur de 2 800 tonnes d'une série de 6 du type le Malin, entré en service en 1936. Longueur 132 mètres, largeur 12 mètres, tirant d'eau 3,80 m. Vitesse aux essais 43 nœuds, rayon d'action 4 000 nautiques à 15 nœuds, 3 000 nautiques à 21 nœuds. Armement : 5 pièces de 138, 4 pièces de 37, 9 tubes lance-torpilles, 2 grenadeurs. Équipage : 13 officiers, 147 hommes. Commandant : capitaine de frégate Philippe Auboyneau.

Lil quitta Plymouth le 31 juillet 1941, passa à Saint-Jean-de-Terre-Neuve le 6 août, aux Bermudes le 10 août, à Kingston (Jamaïque) le 13 août et franchit le canal de Panama le 16 août. Après escale à Acapulco le 21 août, il arrive à San-Diego le 25 août.

Le 5 septembre 1941, jour de son départ, le commandant Thierry d'Argenlieu prend passage à son bord pour se rendre à Tahiti. Deux chauffeurs furent laissés à l'hôpital et sept déserteurs manquèrent volontairement l'appareillage. Le *Triomphant* arrive le 14 à Honolulu et le 23 septembre à 7 h 25 sur rade de Papeete.

Le commandement des FNFL à Londres avec le plein accord de l'amirauté britannique ne prévoyait qu'une courte mission de représentation dans le Pacifique pour Le *Triomphant* qui devait être remplacé aux environs du 15 novembre par le *Cap des Palmes*.

Au cours du mois d'octobre, Le *Triomphant*, transportant le gouverneur général Brunot visite successivement différentes îles de la Société et les Îles Fiji pour arriver à Bora-Bora le 21 octobre à 14 heures et accoste le *Cap des Palmes* arrivé le matin. Cette manœuvre permet au *Triomphant* de refaire suffisamment de mazout pour regagner Papeete le 22. Pendant son périple dans les îles, le commandant reçoit par télégramme

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

des instructions pour se préparer à se mettre en route pour l'itinéraire Auckland (28 octobre) - Nouméa - Brisbane - Port Darwin - Batavia - Singapour - Colombo et Suez (arrivée prévue le 13 décembre). Il devait, dès son arrivée en Méditerranée, se placer sous l'autorité du commandant en chef britannique en Méditerranée.

Ce programme ne put être exécuté pour différentes raisons, notamment incidents mécaniques et évolution rapide de la situation dans le Pacifique ; le *Triomphant* dut séjourner plus de deux ans dans un océan pour lequel il n'avait pas été conçu.

Auckland n'était pas en mesure de prendre les réparations du *Triomphant* en main ; on l'envoya donc d'abord à Wellington où il arriva le 4 novembre puis à Sydney pour son passage en cale sèche, la question ne pouvant être envisagée à Singapour, trop encombré.

Reparti de Wellington le 7 novembre, le *Triomphant* eut une très mauvaise traversée. Il arriva à Sydney le 10 avec ses glissières de la pièce II défoncées par la mer, et des avaries à la machine bâbord. Il n'avait pas encore terminé ses essais après réparations lorsque survint l'attaque japonaise sur Pearl Harbour qui changeait radicalement la situation dans le Pacifique.

Tous les navires relevant de l'Australian Station reçurent le 8 décembre le message suivant : « *Commence hostilities against Japan 2137 Z/7.* »

Le commandant d'Argenlleu avait fait parvenir au *Triomphant* un télégramme lui demandant, à la suite de l'ouverture des hostilités dans le Pacifique, de prendre le plus tôt possible contact avec Nouméa. De Londres, l'état-major des FNFL lui faisait savoir que son retour en Méditerranée serait fonction des circonstances actuelles. Les autorités britanniques de leur côté devaient mettre en route un détachement de soldats sur Nouméa. Le *Triomphant* fut désigné pour assurer sa protection.

Après plusieurs sorties en exercices, en compagnie des croiseurs australiens HMAS *Perth* et *Canberra*, le *Triomphant* reçoit du commandant en chef britannique en Extrême-Orient l'ordre d'escorter un détachement de l'armée transporté par l'*Ormiston*. Le programme prévoit le départ de Sydney le 17 décembre, escales à Moreton Bay (19/20) - Nouméa (23/25) - Brisbane (27/28) - Port Darwin 3/4 janvier - Sourabaya (7/8) avec arrivée à Batavia le 9 janvier 1942.

Par télégramme du 2 janvier 1942, expédié de Wellington au commandant en chef Extrême-Orient, avec copies au haut-commissaire de Nouméa et au commandant du *Triomphant* par la Marine néo-zélandaise, cette dernière fait part de ses préoccupations concernant une information selon laquelle les autorités françaises d'Indochine prépareraient avec l'accord des Japonais une expédition contre Tahiti. En conséquence, le commandant en chef de l'Eastern Fleet désirerait détacher le *Triomphant* à Nouméa dès qu'il sera disponible, pour la défense de l'Océanie française. C'est aussi le point de vue du capitaine de vaisseau d'Argenlieu, haut-commissaire à Nouméa.

Au cours de la traversée Brisbane-Port Darwin, le commandant en chef Eastern Fleet donne l'ordre au *Triomphant* de revenir à Brisbane et d'assurer des missions d'escorte du pétrolier *Fallkeffell* vers Nouméa et Suva, avec retour à Sydney le 22 janvier 1942.

Après être passé en cale sèche pour réparation de son dôme ASDIC et effectuer

les réparations aux chaudières, le *Triomphant* se voit confier la mission de l'évacuation des îles Nauru et Ocean.

Les îles Nauru (Pleasant) et Ocean (Paanopa¹) sont situées sur l'équateur, respectivement à 400 et 250 milles à l'ouest de l'archipel des Gilbert. Nauru était sous mandat britannique depuis 1920 ; Ocean, annexée par la Grande-Bretagne en 1901, était le siège du gouvernement des archipels Gilbert et Ellice.

Nauru, constituée par une formation corallienne couverte de cocotiers, renferme, des dépôts de phosphate très abondants. C'était le siège d'une exploitation très importante, puisque pour la seule année 1940, 121 navires chargeaient un total de 592 794 tonnes. La population de Nauru s'élevait à 3 352 habitants, contre 2 744 habitants à Océan.

À partir du 6 décembre 1940, deux croiseurs auxiliaires allemands, l'*Orion* et le *Komet* coulèrent pendant le mois de décembre 1940, 6 cargos en attente de chargement ou non loin de Nauru et le 27 décembre 1940 après avoir adressé un message à l'administration de l'île pour lui enjoindre de s'abstenir d'utiliser la radio et de faire écarter la population, ils bombardèrent la jetée aux phosphates, les allèges et les réservoirs de combustible, en faisant de gros dégâts, mais aucune victime.

Il n'y aura plus aucune alerte sérieuse dans ces îles avant l'entrée en guerre du Japon. Mais dans la deuxième quinzaine de décembre 1941, les Gilbert sont partiellement occupées par les Japonais, et le commandement britannique prend, dès la fin de janvier 1942, la décision de procéder à l'évacuation d'une partie de la population de Nauru et Ocean (qui furent occupées ultérieurement le 25 août 1942). L'opération est confiée au *Triomphant*.

La traversée Sydney - île Nauru représentant une distance de 2 700 milles, un ravitaillement en cours de route s'imposait donc, d'autant plus que Nauru, pas plus qu'Océan d'ailleurs, ne possédait le moindre stock de mazout. À cet effet, le cargo *Trienza* qui se trouvait à Auckland et dont les ballasts avaient été aménagés pour transporter 1 600 tonnes de mazout, fut mis en route en temps utile pour se rencontrer avec le *Triomphant* au mouillage de Port-Sandwich dans l'île Malicollo aux Nouvelles-Hébrides, qui ne se trouve qu'à un peu moins de 1 000 milles de Nauru.

Le *Trienza* appareilla d'Auckland le 14 février et fit route à 11,5 nœuds pour arriver à Port-Sandwich le 20.

Parti de Sydney le 17 à 05 h 00, le *Triomphant* fit route à 17 nœuds et s'amarra le 21 à 10 h 00 à couple de son ravitailleur à Port-Sandwich. Après ravitaillement, il en repartit à 16 h 00 et fit route à 20 nœuds où il stoppa sans mouiller le 23 à 18 h 15 locales, devant l'appontement, en manœuvrant pour se tenir à distance des récifs. L'évacuation s'effectue suivant le programme convenu. Outre les évacués, le *Triomphant* embarque des soldats et deux canons. Il repartit à 20 h 35 pour arriver le 26 à Port-Sandwich après une traversée sans incident.

Aussitôt, passagers et matériels débarqués et le plein de ses soutes refait, le *Triomphant* repartit pour l'île Océan devant laquelle il se présentait le 28 à 17 h 50 locales. L'opération s'exécuta dans les mêmes conditions et les réfugiés furent débarqués

¹Aujourd'hui Banaba, île de la république du Kiribati. NDR

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

le 2 mars 1942 à Port-Sandwich d'où le *Triomphant* repartit le lendemain pour Brisbane, escortant le *Trienza*. Arrivée le 7 mars.

Le 9 mars, il repartit pour Sydney pour la remise en état de ses chaudières. Il entra en réparation à Sydney le 10 mars 1942, pour ne reprendre en fait, son activité, qu'à la fin du mois de janvier 1943.

L'entrée du *Triomphant* en réparation à Sydney au mois de mars 1942 coïncidait avec la réorganisation du commandement des FNFL. Par décret du 4 mars 1942, le capitaine de vaisseau Auboyneau est nommé contre-amiral à titre temporaire et désigné pour remplacer l'amiral Muselier, démissionnaire de son poste de commissaire national à la Marine. Il quitte effectivement son commandement le 30 mars et prendra, à partir du 2 mai à Londres, les fonctions de commandant en chef des FNFL en plus de celles de commissaire à la Marine.

L'intérim du commandement du *Triomphant* a été assuré du 30 mars au 23 juillet 1942 par le lieutenant de vaisseau Gilly, officier en second. Le nouveau commandant, le capitaine de vaisseau Ortoli fut désigné le 27 mars ; sa prise de commandement n'aura lieu que le 23 juillet 1942.

Le 29 janvier 1943, le bâtiment reprend son service actif à la mer en effectuant diverses missions d'escorte.

Le 7 février, le cargo britannique *Iron Knight* de 4 812 tonnes est torpillé à environ 150 milles dans le sud de Sydney. Envoyé à son secours, le *Triomphant* appareilla de Sydney le 8 à 05 h 36 et fit route à 27 nœuds vers les lieux du sinistre où il aperçut à 11 h 17 une première embarcation, puis, vingt minutes plus tard, trois radeaux et de nombreux débris flottants. Recueillis 14 rescapés sur les 52 hommes qui constituaient l'équipage. Les recherches se sont prolongées jusqu'au soir et remis le cap sur Sydney à 22 h 55 pour y arriver le 9 à 08 h 00.

Pendant le mois de février, continuation des missions d'escorte avec notamment du 25 au 28 février, escorte des paquebots *Île de France*, *Aquitania* et *Queen Mary* transportant la 9^e division d'infanterie australienne. Ce convoi navigue à sa vitesse maximum, soit aux environs de 30 nœuds.

Parmi ses différentes missions en mars, il escorte à nouveau du 16 au 18 mars l'*Île de France* qui transportait le 2^e contingent du Bataillon du Pacifique vers l'Afrique. Ils étaient partis quelques jours auparavant de Nouméa par le *Hellena* sur Sydney.

Pendant les mois d'avril à juillet 1943, il continua ses missions d'escorte autour de l'Australie avant de rentrer en cale sèche pour réparations du 19 au 29 juillet.

Les autorités navales américaines se sont assurées des services du *Triomphant* pour l'affecter à des missions d'escorte dans les eaux de Nouvelle-Guinée. Après de nombreuses missions pendant le mois d'août, le navire fait route isolément sur Sydney pour remise en état des chaudières dont le fonctionnement avait donné lieu à de nombreux incidents.

Il est immobilisé à Sydney du 9 septembre au 8 novembre 1943 et change de commandant le 15 septembre (capitaine de vaisseau Ortoli remplacé par le capitaine de frégate Gilly). À ce moment, il doit rentrer en Méditerranée par l'Océan Indien, conformément aux accords passés par l'état-major général avec l'amirauté britannique.

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

L'activité du *Triomphant* pendant sa carrière dans le Pacifique n'a cessé d'être contrecarrée par des incidents de machines qui ne lui ont permis que quatorze mois de disponibilité dont une dizaine seulement avec ses deux machines.

Son envoi au Pacifique, pour des raisons essentiellement politiques, était contre-indiqué du point de vue technique, et la prolongation de cette mission au-delà des prévisions initiales du commandement des FNFL, eut des conséquences matérielles regrettables qui vont être aggravées encore à la suite du cyclone dans lequel le bâtiment faillit se perdre dans l'Océan Indien au mois de décembre 1943, lors de son voyage de retour en Méditerranée.

Ce cyclone, d'une rare violence, avec des vents jusqu'à force 12 et le baromètre tombant à 729 mm immobilisa le navire, noyant machines et chaufferies. Le bâtiment dérive couché sur l'eau avec 50° de gîte sur bâbord. Au cours de ce cyclone, le commandant en second, le capitaine de frégate Bourguin et le médecin de 1^{ère} classe Pontivy, médecin-major, demeuraient introuvables, vraisemblablement enlevés par la mer,

Le 3 décembre à 05 h 55, il envoya sur 494 kilocycles un SOS par 16° 40 sud et 83° 20 est. Le pétrolier *Cedar Mills* fut le premier à porter assistance en arrivant à 14 h 15. Il se tient à proximité du *Triomphant* jusqu'au 5 décembre, effectuant le transbordement de 73 hommes, 14 officiers-mariniers et 4 officiers du *Triomphant*. Le temps s'étant tout-à-fait calmé, l'aussière du remorqueur passée à 17 h 20, le *Cedar Mills* fit route à 3 nœuds, remorquant le *Triomphant* gouvernant à bras avec plus de 30° de gîte.

Le 4 décembre, au cours de son assistance au *Triomphant*, le *Cedar Mills* a rencontré des cadavres, épaves et des débris pouvant provenir soit d'un bâtiment torpillé, soit d'un bâtiment perdu dans le cyclone.

Au cours de la journée du 6, voyant que le niveau de l'eau ne baissait pas en proportion de l'effort de toutes les pompes à bras (30 tonnes/heure), on décida de rechercher les fuites. On en localisa ainsi une dans la chaufferie avant et une autre dans la machine avant. Cette dernière fut bouchée de l'extérieur par un officier qui avait plongé le long de la coque. Dès cet instant le niveau commença à baisser rapidement et la gîte fut ramenée à 20°.

Désormais la situation n'allait pas cesser de s'améliorer. La vitesse de remorquage fut élevée progressivement jusqu'à 6 nœuds. À 16 h 30 le 9 décembre, le *Triomphant* était droit et son commandant fit célébrer cette victoire sur les éléments en hissant le petit pavois.

Le lendemain 10 à 07 h 30, le croiseur HMS *Frobisher* était en vue par 09° 32 sud et 78° 03 est. Les trois bâtiments stoppèrent par un temps parfaitement calme, vent et mer 0, pour le transbordement sur le *Frobisher* de l'équipage du *Triomphant* qui se trouvait sur le *Cedar Mills*, soit 109 marins, 14 officiers-mariniers et 5 officiers et embarquement sur le *Triomphant* d'une équipe anglaise de renfort (3 officiers et 15 marins) et, enfin, le passage de la remorque du *Cedar Mills* au *Frobisher*.

À 16 h 25, le *Cedar Mills* remettait en route pour gagner son port de destination Karachi et à 17 h 35, le *Frobisher* remorquant le *Triomphant* mettait en route à 8 nœuds en direction de Diego-Suarez.

Le 15 décembre, à 14 h 20, le remorqueur britannique *Prudent*, venant des

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

Îles Seychelles, prit la relève du *Frobisher* et, escorté par l'avisos *Savorgnan de Brazza*, venant de Diego-Suarez, continuait l'opération à 7 nœuds pour arriver à Diego-Suarez le 19 décembre à 15 h 30.

Après deux mois d'immobilisation à Diego-Suarez, il regagna la Méditerranée pour ensuite continuer sa route sur Boston (États-Unis) et y subir une grande refonte, où il arriva le 11 avril 1944. Mai 1945 voit le *Triomphant* rallier le cuirassé *Richelieu* et l'Eastern Squadron britannique dans l'Océan Indien.

Le Chevreuil

Avisos dragueur, série dite « coloniale », de 647 tonnes du type Chamois. Entré en service en septembre 1939. Longueur 78 mètres, largeur 8,48 m, tirant d'eau 2,38 m. Puissance 4 000 CV. Vitesse 20 nœuds. Machines : 2 diesel Suizer. Rayon d'action : 10 000 milles à 9 nœuds, 4 000 milles à 14 nœuds. Armement : 1 pièce de 100, 13 mitrailleuses anti-aériennes. Équipage : 4 officiers, 95 hommes. Commandant : lieutenant de vaisseau Ffourlinnie.

Depuis le 30 juillet 1941, l'état-major des FNFL avait demandé l'accord de l'amirauté britannique pour l'envoi dans le Pacifique du *Chevreuil*. L'amirauté ayant donné son accord, le bâtiment était arrivé à Plymouth le 11 août pour y préparer son départ. La note 199 EM/3 FNFL du 19 août définissait comme suit la mission du *Chevreuil* :

- Conduire à Tahiti le personnel militaire et civil désigné.
- Assurer comme stationnaire dans le Pacifique, sous les ordres du capitaine de frégate, commandant la *Marine* dans le Pacifique (cdt Cabanier), le maintien de l'ordre et éventuellement la défense des possessions françaises libres.

En cas d'extension des hostilités dans le Pacifique, le *Chevreuil* passerait sous le contrôle stratégique de l'amiral britannique commandant en chef en Chine.

Plus particulièrement, il serait sous le contrôle des autorités navales de Nouvelle-Zélande pour Tahiti et les Archipels voisins, et sous celui des autorités navales de l'Australie pour la Nouvelle-Calédonie. Aucune de ces autorités toutefois ne pourrait le distraire de sa mission de défense des possessions françaises qu'après accord avec le capitaine de vaisseau d'Argenlieu, haut-commissaire.

Le *Chevreuil* quitta Plymouth le 22 août à 14 h 50 pour arriver à Belfast le 23 à 21 h 00. Après avoir fait le plein de mazout et d'eau, embarqué un passager (Mr. Antier, chef du cabinet civil du haut-commissaire), il repartit le 24 à 05 h 00 en compagnie du paquebot *Ariguani* avec lequel il rallia à 09 h 30 à 5 milles dans le sud de Mull of Kintyre, le convoi OS4 parti de la Clyde pour Kingston (Jamaïque).

Dans la matinée du 26, il y eut une alerte aérienne sans attaque. Mais au cours de la nuit suivante, à 00 h 30, on perçut du *Chevreuil* une explosion par tribord avant et un quart d'heure plus tard, on distingua sur l'eau des phoscar et des feux de lampes de poche à tribord devant. Peu après l'avisos stoppa le long d'une baleinière chavirée parmi de très nombreux débris et recueillit 18 survivants du cargo anglais *Saugor*, torpillé

à 00 h 30. À 02 h 15, on recueillit dans une embarcation de sauvetage 14 survivants du cargo *Tremoda*. Ce dernier venait d'être torpillé par l'*U 557*. Le convoi OS4 sans doute reconnu par l'aviation le 26 au matin, était suivi par plusieurs sous-marins venus des ports français occupés de l'Atlantique, dont l'*U 557* déjà nommé, l'*U 561* et l'*U 141*.

Le 29 août 1941 à 17 h 40, une alerte ASDIC signale un écho au gisement 30° tribord à 800 yards. Contact très bon. 11 grenades furent mouillées à différentes profondeurs, mais le contact a été perdu après l'explosion de la dernière grenade. On ne retrouve, de source allemande, aucune information sur cette attaque.

La fin de la traversée fut sans histoire et le *Chevreuil* arrive à Kingston le 12 septembre à 09 h 35, où il est rejoint le 16 par le *Cap des Palmes*, parti de Liverpool le 2 septembre. Ils repartent ensemble le 20, franchissant le canal de Panama dans la journée du 22 pour s'amarrer dans le port de Balboa. Le *Cap des Palmes* est retardé à Balboa pour des réparations de moteurs, et le *Chevreuil* appareille le 23 à 15 h 00 pour arriver sans incident à Papeete le 7 octobre à 06 h 30.

Après avoir passé tout le mois d'octobre 1941 à Papeete, le *Chevreuil* quitte Tahiti le 8 novembre à destination de Sydney via Suva (Fiji). Il arrive le 21 novembre et après avoir passé en cale sèche et effectué des essais de la ceinture magnétique, quitte Sydney le 29 novembre à 14 h 30 pour arriver à Nouméa le 3 décembre à 09 h 30.

Le 10 décembre, le *Chevreuil* entreprend une visite rapide des îles Neba, Yandé, Pott, Art et Balabio, avec retour par la baie d'Harcourt, la passe de Pouébo et en explorant les mouillages de la côte est jusqu'à l'île des Pins, arrivée à Nouméa le 13 décembre.

Le 16 décembre, il repart, visitant Goro, la baie de Kuto, les îles de Mare, Lifou, Ouvéa, Surprise, Huon et Pott, revenant par Paagoumène et la côte ouest pour arriver à Nouméa le 21 décembre. Après un voyage rapide à l'île Walpole du 29 au 31 décembre 1941, le *Chevreuil* repart le 5 janvier 1942 ravitailler les postes de guet de Walpole et Pott avec retour à Nouméa le 10 janvier à 07 h 00 pour en repartir le même jour à 15 h 00 pour une tournée aux Nouvelles-Hébrides et aux îles Banks. Il visite successivement Port-Vila, Mallicolo, Espiritu Santo, Aoba, Port Olry, Santa Maria, baie de la Dives, îles Vanua Lava, Namaram, Port Sandwich, île Tonga, baie Sasaki, îles Tanna, baie Résolution, baie Dillon, île Aneytum, avec arrivée à Nouméa le 25 janvier à 10 h 45.

Du 27 au 29 janvier, mission à Hienghène (côte est) pour y déposer un détachement de l'armée et le chef du 2^{ème} Bureau, chargé d'une enquête sur la situation politique considérée comme incertaine.

Du 30 janvier au 13 février, il effectue une mission à Rarotonga (îles Cook) et le 22 à 15 h 45 quitte Nouméa de conserve avec le *Cap des Palmes* pour arriver à Sydney le 25 à 16 h 40. Il y reste immobilisé jusqu'au 24 avril 1942 pour diverses réparations et mouille à Nouméa le 28 avril à 09 h 30.

Le retour du *Chevreuil* en Nouvelle-Calédonie coïncide avec les incidents qui accompagnèrent le rappel du gouverneur Sautot ; en raison de la situation incertaine qui régnait en ville, l'avis dut mouiller en rade et renforcer sa surveillance (quart effectif d'officiers sur le pont, factionnaires armés, etc.).

Le 5 mai, M. Sautot fut conduit à bord du *Chevreuil* avec quatre notables de Nouméa, pour être transportés à l'île Walpole. Il mouilla ensuite dans le lagon

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

à 7 encablures dans le 82 du phare Amédée. Appareillé le 7 à 05 h 30, il mouillait à 16 h 40 à l'île Walpole pour y débarquer ses passagers, les quatre notables qu'il avait l'ordre d'y laisser et aussitôt il poursuivait sa route sur Auckland où il amena M. Sautot, escorté du commissaire Renard ; le 10 mai, ils poursuivront leur retour sur Londres.

Reparti d'Auckland le 13, il refit escale à l'île Walpole le 16 mai de 14 h 10 à 20 h 00, reprit les quatre passagers débarqués le 7, et rentra le 17 à 19 h 00.

Après cette mission, le *Chevreuil* se rendit aux Îles Wallis et Futuna du 23 mai au 1^{er} juin pour l'opération de ralliement à la France Libre. Il fit route ensuite sur Tahiti pour y transporter le médecin-commandant Vrignault, ancien Résident non rallié, de Wallis et Futuna, ainsi qu'un certain nombre de passagers. À la même époque, les militaires américains commencèrent à débarquer à Wallis pour en faire une place forte, susceptible de s'opposer, en temps opportun, à l'avance japonaise.

Arrivée à Papeete le 5 juin à 07 h 45, le *Chevreuil* en repartit le 7 à 17 h 30 pour arriver à Nouméa le 18 juin à 18 h 00.

Du 27 juin au 2 juillet, mission aux Nouvelles-Hébrides avec le *Cap des Palmes* transportant le haut-commissaire, l'amiral Thierry d'Argenlieu, visitant successivement Port-Vila, Port-Sandwich et Luganville. Le retour à Nouméa s'est effectué le 2 juillet à 15 h 00.

Le 9 juillet 1942, le *Chevreuil* appareilla pour Sydney, escortant le *Cap des Palmes*. Après avoir rencontré un gros mauvais temps les 11 et 12, ils arrivent ensemble à Sydney le 13 juillet. Ils repartent de conserve le 30 juillet à 16 h 00 pour arriver à Nouméa le 2 août à 12 h 00.

Du 13 au 30 août, il effectue une mission à Wellington et à Auckland, et le 25 septembre 1942, le *Chevreuil* appareille à 08 h 45 à destination de Futuna, escortant le *Cap des Palmes* pour le transport du haut-commissaire d'Argenlieu.

Arrivée le 30 septembre à 08 h 00, le même jour appareillage à 22 h 00 pour arriver à Wallis le 1^{er} octobre à 12 h 00. Le *Cap des Palmes* transportait également 30 militaires calédoniens qui débarquaient à Wallis pour témoigner d'une présence militaire française aux côtés de nos alliés américains. Par suite du manque de liaisons, ils furent pratiquement oubliés et abandonnés et restèrent quatre années avant de revenir.

Le 3 octobre, à 06 h 30, le *Chevreuil* quitte Wallis avec le *Cap des Palmes* pour arriver le 7 octobre à 08 h 00 à Papeete. Le haut-commissaire débarque du *Cap des Palmes* à Papeete pour rejoindre une nouvelle affectation en Grande-Bretagne.

À partir de cette date et jusqu'au 20 mars 1943, le *Chevreuil* est affecté en Océanie où il effectue diverses missions dans les îles Sous-le-Vent, Touamotou et Marquises.

Il quitte Papeete le 20 mars pour arriver à Nouméa le 2 avril, étant passé par Wallis et Futuna, après une courte mission à Port-Vila du 6 au 9 avril 1943 aux ordres du capitaine de frégate Cabanier, chef d'état-major, le *Chevreuil* appareille le 21 avril à 16 h 00 pour Sydney, escortant le *Capitaine Illiaquer*, le *Cap Tarifa* et le *Polynésien*. Arrivée à Sydney le 28 avril à 16 h 00 après escale à Newcastle.

Ce séjour est mis à profit pour faire passer le *Chevreuil* au bassin. Le commandant, lieutenant de vaisseau Fourlinnie débarque le 14 mai. Son intérim sera assuré par l'enseigne de vaisseau Kerez.

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

Le 15 mai, appareillage de Sydney pour Nouméa avec les trois cargos. Dès la soirée, le temps force beaucoup, grains continuels, très mauvaise visibilité et nombreuses avaries dont coupée bâbord enlevée, rambardes faussées, tonne à essence enlevée, baleinière défoncée, radeaux enlevés, etc. Le *Chevreuil* perd son convoi de vue à 22 h 00 le 15 et ne retrouvera que le 22 après une semaine de recherches sur sa route, l'un des trois bâtiments, le *Cap Tarifa*, déjà en vue de Nouméa. Le *Polynésien* et le *Capitaine Illiaquer* ne sont retrouvés que le 23 mai.

Un sous-marin signalé le 16 et le 17 sur la route du convoi (par latitude 30° sud et longitude 154° est) a été recherché pendant toute la journée du 18 sans résultat.

Le *Chevreuil* demeura dans la zone de la Nouvelle-Calédonie pendant les mois de juin et juillet, effectuant diverses missions d'escorte, avant de quitter définitivement la zone le 31 juillet 1943 pour Papeete via Bora-Bora. Arrivée à Papeete le 9 août, le lieutenant de vaisseau Villebois (Mariotti) en prend le commandement et le 10 août, appareille le 14 août pour Taiohae (îles Marquises) pour une escale de 24 heures, avant de poursuivre sa route sur San Pedro (Californie) où il arrive le 30 août 1943.

Pendant les quatre mois de grand carénage qui comprenait la modernisation du radar et du sonar, et le renforcement de l'artillerie de défense contre avions (DCA), un entraînement intensif du personnel était mis à profit à San Diego, la grande base navale américaine.

En janvier 1944, le *Chevreuil* reprit la route de l'Atlantique en passant par le canal de Panama, et après plusieurs missions d'escorte de convois en Atlantique, se voit affecté à la tâche obscure de chien de garde des convois sur le rail Freetown-Casablanca et les Îles du Cap Vert.

Le début de l'année 1945 verra le retour de l'avis à Toulon où aura lieu une importante relève de l'équipage.

La paix revenue, le *Chevreuil* s'en ira vers des missions plus pacifiques, et en 1959, il sera transféré à la jeune marine tunisienne et sera rebaptisé *Destour*.

Cap des Palmes

Cargo fruitier bananier à moteur de la compagnie Fraissinet construit au Danemark en 1937 d'un déplacement en charge de 4 150 tonnes. Longueur 108 m 35 - Largeur 13 m 40 - Moteur 1 Diesel Burmeister-Wain 9 000 ch ; 3 Auxiliaires de 450 CV - Vitesse maximum 18 nœuds - Vitesse de croisière 15 nœuds. Commandant : capitaine de corvette Ybert. Équipage : 12 officiers - 20 officiers-mariniers - 120 quartiers-mâtres et matelots.

Ce navire a été saisi par les forces françaises libres à Libreville le 9 novembre 1940 lors du ralliement du Gabon à la France libre. La gérance provisoire fut assurée par la Cunard Line qui l'utilisait au transport des denrées périssables entre Halifax et Liverpool jusqu'en juillet 1941.

À cette date, l'amiral Muselier dut intervenir auprès de l'amirauté britannique pour demander :

- Sa remise immédiate à la disposition des FNFL qui avaient le personnel nécessaire

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

pour l'armer.

- Son armement militaire dans un chantier américain.
- Puis son envoi au Pacifique où il était urgent d'envoyer un bâtiment de guerre dans nos établissements d'Océanie.

L'amirauté britannique fit savoir qu'elle était d'accord pour que le *Cap des Palmes* fut armé militairement aux États-Unis. Le 4 août 1941, le capitaine de corvette Ybert était nommé au commandement du *Cap des Palmes* qui prit armement pour compter du 8. L'équipage fut constitué, partie avec l'ancien personnel, partie avec de jeunes inscrits maritimes, partie avec des marins provenant de la base FNFL de Portsmouth.

L'armement provisoire, mis en place le 29 août, était constitué de deux pièces de 90 d'un modèle ancien (1877), l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, chacune approvisionnée de 24 obus soit 48 coups au total.

En raison de la hâte que les autorités de la France libre avaient de mettre le *Cap des Palmes* en route pour le Pacifique, on décida de le faire appareiller sans plus attendre, avec les instructions suivantes :

- Assurer à Tahiti et à Nouméa le transport d'un certain nombre de passagers militaires et civils.
- Assurer comme stationnaire dans le Pacifique, sous les ordres du capitaine de frégate, commandant la Marine dans le Pacifique, le maintien de l'ordre et éventuellement la défense des possessions libres.

Au cas où l'accord des États-Unis interviendrait entre temps, le *Cap des Palmes* pourrait interrompre son voyage pour aller d'abord effectuer ses travaux d'armement militaire dans un port américain, après s'être assuré que ses passagers pourraient atteindre leur destination par une autre voie. En cas d'extension des hostilités au Pacifique, il passerait sous le contrôle stratégique de l'amiral britannique, commandant en chef en Chine.

Appareillé de Liverpool le 2 septembre 1941, le *Cap des Palmes* se joignit à un convoi britannique avec lequel il fit route entre 6 et 8 nœuds jusqu'au point de dispersion qui fut atteint le 8 au soir dans les parages de 44° 16 nord et 36° 57 ouest. Puis il continua isolément sa route à 15 nœuds vers Kingston (Jamaïque) où il arriva le 16 septembre pour y retrouver l'avis *Chevreuil* parti de Belfast le 24 août et mouillé à Kingston depuis le 12.

Les deux bâtiments repartirent de conserve le 20 septembre, passèrent le canal de Panama dans la journée du 22 et s'amarrèrent à Balboa le 22 au soir. Le *Chevreuil* repartit le lendemain pour Papeete, mais le *Cap des Palmes*, retardé par des ennuis de moteur, ne put appareiller que le 27 septembre. Après une traversée sans incidents, il mouilla le 7 octobre à 16 h 50 sur rade de Taiohae, île de Nuku-Hiva dans les Marquises et en repartit le 9 à 08 h 15 pour arriver le 11 à 10 h 40 à Papeete.

Outre les passagers, le *Cap des Palmes* transportait 4 pièces de 100 avec leurs munitions provenant du *Leoville* et destinées à la défense de Tahiti.

Le capitaine de vaisseau d'Argenlieu hissait à Papeete le 20 octobre son guidon sur le *Cap des Palmes* pour se transporter à Nouméa. Appareillé à 20 h 00 ce même jour,

le bâtiment mouille à Bora-Bora le 21 à 07 h 30 et y est rallié à 14 h 00 par le *Triomphant* arrivant de Suva, qui l'accoste pour lui prendre 15 tonnes de mazout et repartir aussitôt pour Papeete.

Appareillé de Bora-Bora le 22 à 16 h 30, le *Cap des Palmes* mouille à Rarotonga le 23 de 07 h 30 à 13 h 00 puis est rallié le 25 à la mer par le *Triomphant*, parti le 23 de Papeete. Les deux bâtiments naviguent de conserve jusqu'à Suva (Fiji) où ils arrivent le 29 octobre après avoir effectué quelques exercices en cours de route.

Appareillé de Suva le 31 octobre à 17 h 30, le *Cap des Palmes* fait escale à Port-Vila (Nouvelles-Hébrides) du 2 novembre 14 h 00 au 3 novembre 16 h 00 et arrive à Nouméa le 5 novembre à 10 h 00, débarquement du haut-commissaire et des passagers, ainsi que de 70 tonnes en fûts chargées à Suva pour la Nouvelle-Calédonie.

Le *Cap des Palmes* venait de quitter le Royaume-Uni lorsque la mission navale britannique à Washington télégraphia que les Américains étaient d'accord pour effectuer la conversion du bâtiment en croiseur auxiliaire, sous réserve que le matériel d'artillerie soit fourni par les Britanniques. L'état-major des FNFL fit passer au *Triomphant* sur lequel se trouvait le commandant d'Argenlieu, en route pour Tahiti, un télégramme annonçant cet accord et demandant de prévoir le plus tôt possible après sa mission en Océanie, la mise en route du *Cap des Palmes* vers un port américain qui serait désigné incessamment.

Le 23 septembre, on précisait que ce port serait Brooklyn, puis brusquement survint un contre-ordre. Le Navy Department américain préférait ne pas travailler sur le *Cap des Palmes* pas plus que sur aucun autre bâtiment français. Il y a tout lieu de penser que ce revirement des Américains était lié à leur désir de ne pas provoquer d'incident avec le Gouvernement français auprès duquel les États-Unis étaient régulièrement représentés à Vichy. La même question se posera au mois de mai suivant à propos des corvettes *Mimosa* et *Aconit*.

En conséquence de quoi, l'amirauté britannique avait pris la décision de faire effectuer les travaux à Singapour où le *Cap des Palmes* recevrait six pièces américaines de 4 pouces. Les choses en étaient là lorsque le bâtiment était arrivé à Nouméa le 5 novembre.

Mais, au lieu de préparer son départ vers Singapour, le haut-commissaire Thierry d'Argenlieu décide de confier au *Cap des Palmes* une mission de transport pour Tahiti. Ce dernier appareilla donc le 21 novembre à 07 h 30 avec un important chargement dont 390 tonnes de vivres, 800 tonnes de matériel militaire et 120 bœufs vivants en faux-pont des cales II et III. Arrivé le 28 novembre à Tahiti, il mouille à 09 h 30 à Port Phaeton, baie de Taravao, où les bœufs sont mis à l'eau par les sabords des cales, pour être dirigés à la nage vers la plage, escortés par les embarcations du bord. Il en repart le lendemain pour venir s'amarrer à quai à 10 h 00 à Papeete et achever son déchargement. Il faut noter que pendant la traversée, 2 bœufs sont morts, et il y a eu 2 naissances. Les vaches et les veaux ont été débarqués en filets à quai.

Reparti le 2 décembre à 13 h 30 et après avoir fait escale à Suva du 8 au 10 décembre, il arrivait à Nouméa le 12 à 16 h 00.

L'ouverture des hostilités dans le Pacifique et les opérations qui se déroulaient

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

au même moment en Malaisie éliminaient désormais toute possibilité d'envoyer le *Cap des Palmes* à Singapour. Dans ces conditions, le général De Gaulle fit savoir au commandant d'Argenlieu qu'il envisageait de faire effectuer les travaux à Sydney (Le capitaine de vaisseau Thierry d'Argenlieu a été promu contre-amiral à compter du 8 décembre 1941).

L'amiral d'Argenlieu considérait que l'affaire était arrangée pour la transformation du *Cap des Palmes* à Sydney, et télégraphiait le 16 janvier 1942 qu'on allait installer au *Cap des Palmes* 6 pièces de 4 pouces, deux *pom-poms*, quatre mitrailleuses de 20 et 4 tubes lance-torpilles, un radar et un hydravion. Durée envisagée pour les travaux : 3 mois. Mais l'amirauté britannique était loin d'être d'accord et Londres télégraphia le lendemain même à toutes les autorités intéressées que le *Cap des Palmes* ne serait transformé ni à Singapour ni à Sydney.

Malgré l'insistance de l'amiral d'Argenlieu, les Britanniques restèrent sur leur position. Tout ce que pouvaient offrir les autorités navales en Australie, c'était de remplacer les deux 90 du *Cap des Palmes* par deux 152 prélevés sur un bâtiment désarmé.

Après avoir songé à armer le *Cap des Palmes* en bateau piège avec deux pièces de 152 et deux ou trois tubes d'étrave, l'état-major des FNFL va se retourner vers les Américains. Pendant les négociations qui finiront par aboutir au mois d'octobre 1942 à l'envoi du *Cap des Palmes* à San Francisco, le bâtiment est affecté aux missions de transport de passagers et matériel entre Sydney et la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles Hébrides et Tahiti. Il était équipé de 12 cabines de luxe avec salles de bains, un salon, un fumoir et une salle à manger pouvant accueillir une trentaine de passagers.

Le 18 décembre 1941, il embarque à Nouméa 350 internés japonais, 2 internés italiens et quelques personnalités de tendance vichyste. Appareillage à 09 h 25, arrivée à Sydney le 22 à 10 h 00. Après passage en cale sèche, le *Cap des Palmes* repartit de Sydney le 10 janvier 1942, ramenant à Nouméa le 13 à 18 h 00, 58 passagers et 1 250 tonnes de matériel.

Le 18 janvier, après avoir chargé 500 tonnes de mattes de nickel, embarqué 312 internés japonais et 30 officiers et soldats australiens faisant partie de la « Robin Force », il appareilla à 14 h 30. La « Robin Force » était arrivée à Nouméa en juillet 1941 pour installer les deux canons de six pouces au Ouen-Toro². Le *Cap des Palmes* arrive le 22 à 13 h 20 à Sydney pour en repartir le 13 février à 22 h 30, après avoir pris un chargement complet de vivres, matériel et ciment. Il accoste à Nouméa le 17 à 09 h 00 et aussitôt après avoir terminé les opérations de déchargement, se prépare à embarquer les 320 derniers internés japonais. Départ le 22 à 16 h 00 en compagnie du *Chevreuil*.

Au cours de cette dernière traversée, grâce à des informations transmises par un prisonnier japonais qui aidait dans les cuisines, une rébellion des prisonniers au moment de la promenade sur le pont l'après-midi, a pu être évitée. Cette tentative de prise du navire par les prisonniers japonais avait été mise sur pieds par le vice-consul japonais et un nommé Iba, directeur de la société Le Fer, qui logeaient en cabines et avaient accès sous escorte aux prisonniers dans les cales, et devait consister à faire prisonnier

² Toujours en place en 2009 sur le mont Ouen-Toro, quartier sud-est de la ville de Nouméa. NDR

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

l'équipage et conduire le navire au Japon. Quand le commandant Ybert eut connaissance de ce renseignement, il fit doubler les gardes, supprimer toutes corvées et promenades des prisonniers en dehors des cabines et des cales. Le bâtiment put continuer sa route sans autre incident pour arriver à Sydney le 26 février à 10 h 00.

Du 26 février au 9 juin, le *Cap des Palmes* est immobilisé à Sydney pour des réparations à ses moteurs et à son appareillage électrique. Il reprend ensuite ses rotations de transport après son départ de Sydney le 9 juin et jusqu'au 21 septembre, relâche successivement à Nouméa, Port-Vila, Nouméa, Sydney, Nouméa, Port-Vila, Futuna, Wallis, Futuna, Espiritu Santo, Nouméa et Sydney.

À Sydney, le *Cap des Palmes* charge 1 200 tonnes de farine pour Tahiti et quitte le 17 septembre à 17 h 30 pour arriver à Nouméa le 21 à 06 h 50. Il embarque 80 tonnes de matériel ainsi que le haut-commissaire et son état-major, et quitte Nouméa le 25 septembre à 09 h 30, en passant par Port-Vila le 26, Futuna le 30, Wallis du 1^{er} au 3 octobre, pour arriver à Papeete le 7 octobre à 08 h 30.

Le haut-commissaire et son état-major débarquent, et le fret est déchargé. Embarquement de 900 tonnes de coprah, 250 tonnes de nacre et 50 tonnes de vanille pour San Francisco. Départ le 20 octobre à 11 h 00. Le *Cap des Palmes* mouille à la baie de Taiohae, Nuku-Hiva - Îles Marquises le 23 octobre à 05 h 40.

Le 24 octobre, dans la matinée, il met à terre, sur le sable car il n'y a pas de quai, un détachement d'une quarantaine d'hommes en grande tenue : blanc complet, guêtres blanches, avec un officier en tenue avec sabre et deux clairons.

Un défilé a lieu sur la route principale de Nuku-Hiva avec dépôt de gerbe au monument aux Morts. Cette cérémonie, à laquelle toute la population assiste, célèbre le centenaire du rattachement des îles Marquises à la France.

Appareillage à 15 h 45 le 24. Le *Cap des Palmes* arrive à San Francisco le 2 novembre 1942 à 18 h 50 pour enfin y subir sa conversion en croiseur auxiliaire. Il fut amarré le 7 dans l'arsenal de Mare Island, après avoir déchargé sa cargaison en provenance de Tahiti.

L'équipage était logé à terre et subissait un entraînement intensif sur les nouvelles armes en cours d'installations. Pendant ce temps, 6 membres de l'équipage furent dirigés sur San-Diego, la plus grande base américaine (22 000 marins) pour assister à des cours de sonar et radar. Pendant leur séjour, Hollywood tournait un film à la base navale qui s'appelait « Destroyer ». Les rôles principaux étaient tenus par Edward G. Robinson et Margaret Chapman. Inutile de dire que les pompons rouges avaient leur succès. La colonie française était très accueillante envers l'équipage et certains acteurs dont Jean-Pierre Aumont et Charles Boyer avaient largement contribué à renouveler la bibliothèque du bord.



L'Institut Français de la Mer

sur ifmer.org



Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

Les principales transformations du navire étaient de supprimer toutes les installations de réfrigération existant dans les cales ; rendre les cales étanches et les charger avec du poids pour la stabilité. Ceci fut mené à bien en chargeant des briques à fond de cale, et des fûts vides en entreponts séparés par cloisons étanches. Blindage renforcé sur la passerelle et autres points stratégiques du bâtiment.

L'armement suivant fut installé à bord :

- 1 canon de 6 pouces environ 155 mm sur la cale 1 (camouflé) ;
- 1 canon de 3 pouces, environ 75 mm sur le gaillard arrière (camouflé) ;
- 6 tubes lance-torpilles de 21 pouces dans la cale III - ouverture par sabords ;
- 2 mortiers lance-grenades - 2 mortiers Thornycroft à l'arrière ;
- mitrailleuses Oerlikon de 20 mm à tous les points stratégiques du navire (camouflé) ;
- sonar et radar sophistiqués.

Les aménagements intérieurs pour l'équipage ont été complètement modifiés, rendant les installations très confortables. Les hamacs avaient été remplacés par des couchettes, des réfectoires et cantines installés, et le *Cap des Palmes* était le premier bâtiment de la Marine française à être équipé avec des plateaux individuels pour les repas. Fini les gamelles !

Lors du démontage et de la mise à terre des deux pièces de 90, les Américains avaient pensé se les approprier pour les mettre dans leur musée, mais le commandant Ybert a protesté en prétextant que ce matériel appartenait à la Marine française et devait ainsi être restitué à bord. Les pièces furent chargées en cale et par la suite, débarquées à Nouméa.

Jusqu'à son arrivée aux États-Unis, le *Cap des Palmes* qui dépendait du commandant en chef de la Marine britannique en Extrême-Orient, avait à son bord un officier de liaison de la Royal Navy. Dès sa sortie de l'arsenal de Mare Island, il dépendait de la US Navy et, par conséquent, 1 officier, 4 officiers marinières et 4 matelots américains mirent leurs sacs à bord. Ils parlaient tous le français, étant d'origine canadienne ou acadienne.

La période d'essais et d'entraînement du bâtiment durera du 22 mars au 22 avril 1943 entre San Francisco et San Diego.

Le 1^{er} mai 1943 à 12 h 50, le *Cap des Palmes* appareilla définitivement de San Francisco pour escorter un convoi de transport de troupes à destination de Brisbane. Deux ou trois alertes sur contact sonar eurent lieu dont l'une plus importante le 16 mai au sud des Samoa par 17° 34 sud et 169° ouest quand sept grenades furent lancées sans aucun résultat constaté. Le convoi arriva sur rade de Brisbane sans autre incident le 26 mai 1943. Le *Cap des Palmes* repartit de Brisbane le 1^{er} juin 1943 pour se rendre à Nouméa où il arrive le 3 juin à 09 h 00 et se mettre aux ordres du commandant en chef américain dans le Pacifique sud (vice-amiral Halsey USN commandant la 3^{ème} Flotte).

Le 5 juin, le *Cap des Palmes* part en mission d'escorte de pétroliers transporteurs d'essence à Funafuti (Îles Ellice), base aérienne américaine la plus avancée. Après deux rotations sur Funafuti et avoir subi, sans dommage, un bombardement de l'aviation japonaise, il escorte deux pétroliers sur Suva avec retour sur Espiritu Santo. Il escorte ensuite un convoi à mi-chemin sur la Nouvelle-Zélande pour arriver à Nouméa le

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

7 juillet à 10 h 50. Sur rade ce jour-là, il y avait plus de 100 bâtiments de guerre américains et autant de Liberty ships attendant de pouvoir accoster les quais.

Le 14 juillet, à 07 h 50, le *Cap des Palmes* appareille de Nouméa, escortant 5 navires pendant 24 heures et continue isolément sur Sydney pour arriver le 18 Juillet à 12 h 00. Il est immobilisé à Sydney jusqu'au 7 août, d'où il en repart isolément pour arriver à Nouméa le 10 août à 15 h 00.

Une certaine activité sous-marine ennemie a été constatée dans les semaines précédentes dans les parages sud de la Nouvelle-Calédonie. Du 12 au 23 août, le *Cap des Palmes* relève le patrouilleur américain YP414 en grand'garde, aux abords de la passe de Boulari. Au cours de cette mission, le 19 août, un sous-marin est signalé par l'aviation par 21° 40 sud et 164° 08 est. Le *Cap des Palmes* est expédié sur les lieux, puis à 10 h 40 reçoit l'ordre de rechercher les survivants du sous-marin qui a été attaqué par l'aviation et que l'on croit coulé par 28° 24 sud et 166° 48 est. Après 11 heures de recherches, le *Cap des Palmes* rend compte qu'il n'a rien vu et est renvoyé à sa faction.

Le sous-marin en cause était le japonais 117 coulé par un avion de l'escadrille VS 57 et par la corvette néo-zélandaise HMNZS *Tui* au large de la passe de la Havannah.

Rentré à Nouméa le 23 août à 09 h 15, le *Cap des Palmes* en repart le même jour à 13 h 45, escortant le *Cap Romain* à Espiritu Santo. Arrivée le 25 août à 10 h 00. À partir de cette date et jusqu'au 5 novembre 1943, le *Cap des Palmes* effectue des missions d'escorte de pétroliers sur Funa, Futi et Suva de sa base d'opération d'Espiritu Santo.

Le 3 novembre, le *Cap des Palmes* reçoit un message du commandant de la 3^{ème} Flotte, l'affectant aux missions d'escorte à partir de la zone de Guadalcanal. Il est donc intégré à la Task Unit 35-1-8. Un convoi formé de 9 navires, qui appareille le 5 novembre à 16 h 00 d'Espiritu Santo, arrive sans incident à Guadalcanal (pointe Taivu) le 8 novembre à 10 h 45. Le 9, il appareille à 16 h 00 pour Purvis Bay (île Florida) où il mouille à 18 h 00. Celle-ci sera sa nouvelle base et il va opérer aux ordres du commandant «Forward Area» (commodore Quigley USN).

Depuis le 9 février 1943, les forces japonaises ont abandonné Guadalcanal après six mois de combats d'une rare violence. L'île conquise, et celle de Florida qui lui fait face au Nord, avec les mouillages de Tulagi et Purvis Bay, vont dorénavant servir de base avancée aux opérations dirigées contre les positions japonaises de l'archipel des Bismark et de la Nouvelle-Guinée.

À partir du 13 novembre 1943, les missions principales du *Cap des Palmes* consistaient à escorter les sous-marins américains vers les eaux japonaises, patrouiller dans ces eaux en attendant un rendez-vous matinal avec un autre sous-marin, rentrant de patrouille et l'escorter à Purvis Bay. Tout en connaissant la direction dans laquelle il fallait effectuer les recherches, on pouvait, à l'époque repérer un périscope de sous-marin entre 12 et 15 milles avec les nouveaux radars.

Le 23 novembre, une alerte contre sous-marin ennemi qui est signalé dans le sud-est de l'île San Cristobal. Le *Cap des Palmes* fit route vers le point signalé où il rencontra le lendemain 24 une certaine activité aérienne (Catalinas et bombardiers) puis le destroyer américain DD472 avec lequel il continua ses recherches sans résultat jusqu'au lendemain soir. Le DD472 reçut l'ordre d'abandonner les recherches le 25 novembre

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

à 19 h 20, tandis que le *Cap des Palmes* prolongea les siennes jusqu'au 26 novembre à 15 h 30, avant de reprendre la route de Tulagi où il arrive le 28 novembre à 09 h 00.

Le 30 novembre, il reprend ses missions d'escorte de sous-marins et le 7 décembre à l'aube, le *Cap des Palmes* se retrouve au point « White » pour y attendre le sous-marin *Corvina*, mais celui-ci ne s'était pas encore manifesté à 10 h 00. Le *Cap des Palmes* reçut l'ordre de l'attendre jusqu'au 9 décembre à 08 h 00, puis de revenir à la pointe Lunga et mouiller à Purvis Bay le 10 décembre à 20 h 40.

Le *Corvina* ne devait jamais reparaitre, sa perte fut annoncée officiellement le 23 décembre, et l'on sut après la guerre qu'il avait été vraisemblablement torpillé au sud de Truk le 16 novembre par un sous-marin japonais.

Le *Cap des Palmes* demeure indisponible en raison d'avaries de moteurs et, à 07 h 40 le 29 décembre, il appareille pour l'île Russell et accoste le navire atelier *Argonne* le même jour à 13 h 30. Ce navire disposant de facilités pour terminer les réparations en cours. Le métal anti-friction nécessaire à la réfection des paliers de l'arbre moteur n'est reçu que fin janvier 1944, et les réparations qui sont effectuées au cours du mois de février, ne sont considérées que provisoires et l'on dut envisager un nouveau séjour aux États-Unis pour remise en état de la ligne d'arbre.

Le capitaine de frégate Cabanier, désigné pour prendre le commandement à la suite du capitaine de corvette Ybert, embarqua à l'île Russell le 23 février 1944 et prit son commandement le 3 mars.

Le *Cap des Palmes* quitta la zone de Guadalcanal le 27 février 1944 avec un convoi formé pour Espiritu Santo où il arrive le 1^{er} mars. Il en repartit le 5 escortant à Nouméa un cargo pour arriver le 7 mars à 16 h 00. Il repartit seul le 11 mars et passant par Papeete et Bora-Bora, arrive à San Francisco le 6 avril à 18 h 40 sans incident.

Les réparations se prolongèrent jusqu'au 20 juillet, puis après 9 jours d'essais, le *Cap des Palmes* se rendit à San Diego le 31 juillet pour une période d'entraînement intensif. Il en repart le 16 août 1944 pour arriver à Nouméa le 14 septembre après avoir fait escale successivement à Papeete et à Bora Bora. Le 1^{er} octobre, le *Cap des Palmes* arrive à sa base de Purvis Bay et trouve le secteur déjà beaucoup plus calme encore qu'il ne l'avait laissé à son départ au mois de mars, et, par conséquent, son activité s'en ressentit.

Néanmoins, du 7 octobre au 28 décembre, il est occupé à différentes missions d'escorte sur Tororina (Bougainville), Sasavelle (Nouvelle Géorgie), Coreen Island (Salomon du Nord), îles Saint-Mathias (archipel des Bismarck) avec retour à Purvis Bay après chaque mission.

Par contre, de janvier à mars 1945, les missions devenaient moins fréquentes et le 27 mars, le capitaine de frégate Cabanier passe le commandement du *Cap des Palmes* à son second, le lieutenant de vaisseau Bazin. Par télégramme 57361 du 24 février, l'état-major Marine Paris désigne le capitaine de corvette Cloaric comme commandant du *Cap des Palmes* et donne l'ordre au capitaine de frégate Cabanier de se joindre à l'amiral d'Argenlieu pour assister à la conférence de San-Francisco.

Après une dernière mission consistant à escorter, du 1^{er} au 6 avril 1945, trois Liberty ships chargés de munitions, le *Cap des Palmes* quitte définitivement la zone de

Histoire maritime

Les navires de la France Libre dans le Pacifique

Guadalcanal, le 16 avril, pour arriver le 20 et effectuer une relève partielle de son équipage, prévue pour arriver le 26 avril.

Le 3 mai 1945, à 15 h 00. c'est l'appareillage définitif de Nouméa et du Pacifique puisqu'il rejoint Toulon après escale à Sydney, Melbourne, Freemantle, Tamatave, Diego Suarez, Aden, Suez et Port Saïd. Il repartit de Toulon le 12 septembre pour toucher successivement Oran, La Pallice, Brest, avant d'arriver à Saint-Nazaire pour y entrer en grand carénage le 26 septembre 1945.

Pendant sa période d'armement par les FNFL, du 8 août 1941 au 26 septembre 1945, le *Cap des Palmes* eut 984 jours d'activité et a été l'objet de la citation suivante :

« Le vice-amiral Lemonnier, chef d'état-major général de la Marine, commandant les Forces maritimes et aéronavales cite à l'Ordre de la Division le croiseur auxiliaire *Cap des Palmes* sous les commandements successifs du capitaine de corvette Ybert et du capitaine de frégate Cabanier.

Parmi les premiers bâtiments ralliés aux Forces navales françaises libres en AEF d'abord stationnaire en Nouvelle-Calédonie, transport de passagers, de munitions et d'approvisionnements entre les possessions du Pacifique jusqu'en novembre 1942. Transformé en croiseur auxiliaire en mars 1943, est rattaché à la 3^{ème} Flotte américaine et assure dans le Pacifique sud-ouest de nombreuses missions d'escorte et de patrouilles.

Tous à bord ont fait preuve, au cours de ces opérations, de belles qualités de courage et d'énergie.

Signé : Lemonnier »

Les hommes des FNFL dans le Pacifique

Ce récit ne serait pas complet sans qu'un paragraphe ne soit dédié aux hommes de tous horizons qui ont répondu à l'appel du général De Gaulle et ont su avec tant de courage armer les navires des FNFL pour qu'ils puissent se rendre et servir dans le Pacifique pour y protéger les Français habitant dans ces territoires lointains.

Ce personnel provenait de tous les horizons, seul un faible noyau de la Marine nationale continuait à y servir. Nombreux étaient ceux qui, n'ayant pas vocation, se trouvèrent ainsi à bord des bâtiments. Les Français d'Outre-Mer, avec les Polynésiens, les Mélanésiens, les Africains, les Saint-Pierrais constituèrent un renfort indispensable aux premiers effectifs ralliés à Londres.

Disparates par leurs origines sociales, ethniques et professionnelles, ils avaient en commun le fait d'être volontaires. Le désir de vaincre réunissait tous les marins de la France libre mieux que toute discipline formelle, et par leur cohésion et leur ardeur, ils triomphèrent.



Bibliographie utilisée :

Les bâtiments de surface des FNFL - Rédigé par le Service historique de la Marine nationale.

Les Forces navales françaises libres par Michel Bertrand.

Les revues de la France Libre.

Notes personnelles (D. Ignatieff).