

## 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 Tarifá* 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