

Robert Souprayen et les vedettes portuaires FNFL

Le texte ci-dessous est paru initialement, sous le titre « Robert Souprayen et les vedettes portuaires FNFL », dans le bulletin n° 200 de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, au troisième trimestre 2019.



Robert Souprayen en uniforme des FNFL (coll. Max Shekleton).

Une rue du PK7¹, à Nouméa, porte le nom de Robert Souprayen. Qui était-il ? Né le 17 décembre 1909 à Nouméa, orphelin, il navigue dès son plus jeune âge dans les Messageries maritimes, réchappant au naufrage du *Bucéphale* en 1937. Engagé très tôt dans les Forces navales françaises libres (FNFL) en 1940, il commande un remorqueur à Portsmouth, dans le Hampshire, au sud de l'Angleterre, pendant les bombardements allemands, en 1941, puis organise les vedettes portuaires FNFL qui ravitaillent les postes de guet américains en Nouvelle-Calédonie jusqu'en 1945. Titulaire de la médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre, il fonde la section néo-calédonienne de l'Amicale des FNFL, dont il est le dévoué président jusqu'à sa mort accidentelle en 1976.

Enfance à Païta et l'appel du large

Robert Souprayen est le fils naturel de Robert Burck (1878-1940) et de Melina, sa mère, qui décède peu après. Ne pouvant le garder après sa naissance, son père le confie à Arnassalom Souprayen. Ce dernier, fils d'Arnassalom (?) et de

Mongama Condoya (remariée ensuite avec Akinaga), est un Indien né en 1885 à La Foa, une commune de la Province sud de la Nouvelle-Calédonie, parti à La Réunion puis revenu faire son service militaire sur son île natale en 1907. Mobilisé en 1917, celui-ci se marie, avant de partir, avec Virginie Genet et reconnaît Robert à cette occasion.

Robert Souprayen va à l'école Saint Léon, à Païta, où il côtoie son frère André Burck.

En 1931, à 22 ans, il s'engage comme matelot sur le *La Pérouse*, commandé par le capitaine Tramonî, qui assure la liaison entre Sydney et Nouméa. « Très bon matelot sous tous rapports », peut-on lire à son sujet.

À bord, il navigue avec un autre matelot, Henri Chitty, également boxeur, qui profite de ses escales à Sydney pour parfaire sa technique. Coïncidence, la rue André Chitty (volontaire du Bataillon du Pacifique mort en 1942) au PK7 donne sur la rue Souprayen.

Mais c'est l'heure du service militaire. Il est incorporé à la compagnie mixte d'infanterie coloniale (CMIC) de Nouvelle-Calédonie jusqu'en octobre 1932.

En 1933, il embarque sur le *Bucéphale*, anciennement *St-André* appartenant au Comptoir français des Nouvelles-Hébrides, devenu un vapeur de la Compagnie des Messageries maritimes, qui dessert les Nouvelles-Hébrides (actuel Vanuatu) et Wallis. Employé en tant que chef pointeur timonier (acconage), il est décrit comme « très sérieux, dévoué, discipliné, travailleur, sujet excellent et recommandable » par le capitaine Verlaque. Le *Bucéphale* s'échoue à 10 miles de Port-Vila le 14 juin 1937. L'épave est déchargée et abandonnée, au grand regret des vieux colons hébridais, isolés dans l'archipel, auxquels il apportait de la bière fraîche grâce à la glacière du bord. Lors du naufrage, Robert se montre « très dévoué », selon le capitaine Panès. Robert a 30 ans quand la guerre éclate en Europe.

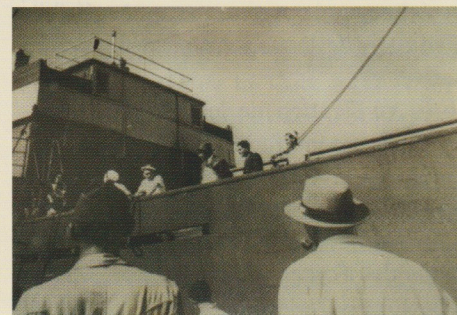
Robert Souprayen et les Forces navales françaises libres

La Nouvelle-Calédonie rejoint la France Libre en septembre 1940. Robert s'engage le 20 novembre de la même année. À peine a-t-il le temps de se marier avec Henriette Martin, le 30 novembre, qu'il embarque, à ses frais, le 4 décembre 1940, sur le *Cagou*, navire de la Société Le Nickel, avec quatre compagnons, dont René Greppo. À eux cinq, ils forment le 1^{er} contingent des Volontaires du Pacifique !

Le *Cagou*, commandé par l'enseigne de vaisseau Gabriel Busiau, a été mis sous le commandement de la Marine au début des hostilités. Passé ensuite sous contrôle britannique, il disparaîtra corps et biens le 28 juillet 1942, vraisemblablement torpillé par un sous-marin japonais. Une rue de Nouméa porte le nom de son capitaine, disparu avec lui. Gabriel Busiau avait également commandé le *Lapérouse*, mais à une période différente de celle où Robert y était matelot.

Ce dernier arrive le 9 décembre 1940 à Newcastle, en Australie, où il débarque. Prenant ensuite le train pour Sydney, il y séjourne jusqu'au 19. Là, il rencontre André Brenac, un ancien acheteur de laine, devenu le représentant en Australie de la France Libre, le Free French Movement.

Robert quitte l'Australie à bord du S/S VD pour Durban, en Afrique du Sud, où il séjourne du 12 au 17 janvier 1941. Son voyage le conduit ensuite à Freetown, au Sierra Leone, alors Afrique occiden-



Le 4 décembre 1940, départ des FNFL sur le *Cagou*. En civil, avec un chapeau à la tête, Robert Souprayen. René Greppo est à sa gauche (coll. L.-G. Viale).

1 PK7 : quartier du Septième Kilomètre, au nord-est de Nouméa (NDLR).



Henriette et Robert Souprayen (coll. Patrice Burck).

taille britannique. Les choses deviennent sérieuses : le port est une base anglaise, où de nombreux navires attendent le départ pour l'Angleterre. Le 10 février, 62 bateaux appareillent simultanément ; ils sont rejoints deux jours plus tard par d'autres bateaux venant du nord-ouest. Rien ne leur est épargné. Ils subissent, tour à tour, le 26 février un violent ouragan – Robert indique 726 mm de mercure, suivant la mesure de l'époque, soit 967 hPa –, un « gros tangage », suivi d'une vague de grêle, puis, vers les côtes d'Irlande le 5 mars, un sous-marin ennemi « grenadé dès l'instant même ».

Le 7 mars 1941, ils pénètrent dans le Canal Saint-Georges, entre l'Irlande et le Pays de Galles, puis l'estuaire de la Mersey, avant d'arriver à Liverpool le 8 mars. De là, ils partent en train, le 12 mars, en train pour Londres, où ils arrivent en gare d'Euston à 22h20, en plein bombardement. On est alors en plein Blitz, terme allemand signifiant « éclair » employé pour désigner la campagne de bombardements aériens menée, de septembre 1940 à mai 1941, par la Luftwaffe, l'aviation allemande, contre le Royaume-Uni, et qui toucha principalement Londres. La gare d'Euston, où arrive Robert, a déjà été partiellement détruite le 15 novembre 1940. Près de 40 000 civils devaient être tués. Toutefois, ce procédé, utilisé par le Troisième Reich dans le but de démoraliser le peuple britannique, s'est avéré un échec, ne parvenant pas à affaiblir le soutien de la population à l'effort de guerre.

Après vérification de leurs papiers, Robert et ses camarades sont conduits au dépôt de la France Libre, 25 Gordon Street, où ils passent leur visite sanitaire et sont incorporés dans les diverses unités des Forces françaises libres. Pour Robert, ce sera le *Courbet*, basé à Portsmouth, principal lieu opérationnel des FNFL. C'est un cuirassé ayant déjà fait la

Première Guerre mondiale transformé en navire d'instruction. Robert y embarque le 17 mars.

Portsmouth et le Blitz

Robert va vite monter les échelons et passe second maître de manœuvre. Il racontait qu'il avait appris à godailler à Philippe de Gaulle, le fils du Général. Effectivement, à cette époque, le futur amiral est bien en formation à Portsmouth, d'où il sort jeune aspirant en avril 1941, à 20 ans.

Toutefois, le *Courbet*, trop vieux, doit être bientôt démantelé. Le 28 mars, Robert est envoyé, avec son fidèle ami René Greppo, sur l'avisio *Arras*, toujours à Portsmouth, en subsistance. Puis, le 2 avril, il est nommé commandant du remorqueur *Pilote III* (CH3) par le capitaine de corvette Jubelin. As de l'aviation, celui-ci s'est évadé de l'Indochine vichyste à bord d'un avion-école à destination de Singapour, puis rallié les FNFL à Londres. Il sera le dernier commandant du *Courbet* et continuera la guerre dans une escadrille franco-anglaise. Il sera même pressenti pour diriger l'escadrille Normandie, futur régiment Normandie-Niemen, envoyée sur le front russe.

Au cours du mois d'avril 1941, Robert va donc assurer, d'une part, le transport des permissionnaires dans la baie de Portsmouth, d'autre part, le ravitaillement du Royal Clarence Yard sur le quai opposé². Au mois de mai, il doit même pousser jusqu'à l'île proche de Wight, pour assurer le ravitaillement de la base des chasseurs FNFL, navires dragueurs de mine qui ont participé à plusieurs raids. À cette occasion, Robert aperçoit, « à 200 mètres au-dessus du sol », un avion allemand tomber sous les feux conjoints de la DCA du port et du *Chasseur 43*. Cet événement se situe certainement lors de l'un des derniers raids allemands, car la bataille d'Angleterre touche alors à sa fin.

Le mois de juin est plus calme, le remorqueur étant immobilisé pour carénage et réparations jusqu'au 14. À Portsmouth, il croise sûrement, à cette époque, le boxeur Raymond

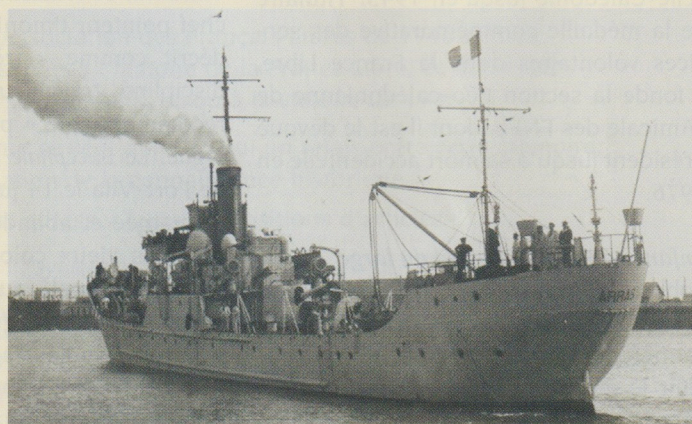
Wabéalo, FNFL embarqué sur l'*Arras*, qui livre des combats de boxe jusqu'au Royal Albert Hall, dans Kensington Gardens, à Londres.

Le 12 août, alors qu'il est en permission à Petersfield, petite ville au nord de Portsmouth, il est appelé en urgence à Londres. Il passe par Portsmouth, où l'attend un autre Calédonien, Léopold Le Bouhellec. Tous deux prennent le train pour Londres. Arrivés en gare de Waterloo, ils prennent un taxi pour Westminster House, sur Dean Stanley Street, siège de l'Amirauté FNFL, dont le chef est alors l'amiral Muselier.

Ils sont reçus par l'aspirant Leroux, qui leur prend des renseignements à des fins de départ imminent pour une destination inconnue. Après une nuit à l'hôtel Morton, à Russel Square, M. Lemiere leur annonce, sous le sceau du secret, qu'ils vont être affectés en Nouvelle-Calédonie et qu'ils doivent retourner à Portsmouth jusqu'à nouvel ordre. En effet, l'ennemi ne devait apprendre en aucun cas le prochain départ d'un quelconque convoi. Robert fait le voyage avec le second maître électricien aviateur Robert Charpentier et le second maître armurier Redman, qui appartiennent à la même escadrille.

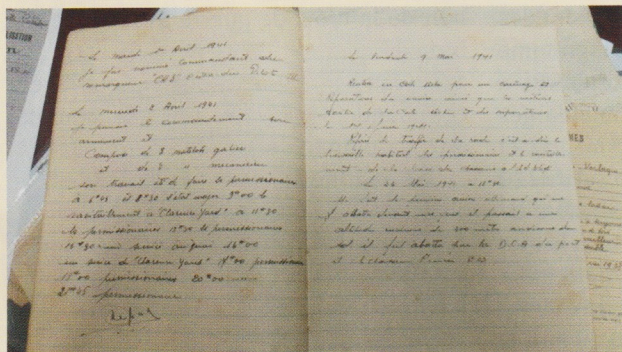
Le 16 août, Robert est rappelé d'urgence à Londres, où le commandant Laporte leur annonce leur départ. Après avoir récupéré leurs bagages, ils prennent la direction de Plymouth, au sud-ouest de l'Angleterre, d'où ils appareillent pour Belfast (Irlande) le 22 août sur le *Chevreuil*. De là, ils rejoignent un convoi de navires tous « maquillés », avec armement camouflé sous diverses couleurs ou un pavillon étranger.

Le 26 août, le convoi est attaqué par les sous-marins allemands *U 557*, *U 561* et *U 141* : les cargos *Saugor* et *Tremoda* sont



L'*Arras*, sur lequel Robert sera en subsistance à Portsmouth (DR).

2 Fondé en 1828, le Royal Clarence Yard est un établissement destiné au ravitaillement de la Royal Navy (NDLR).



Carnets de Robert Souprayen (DR).

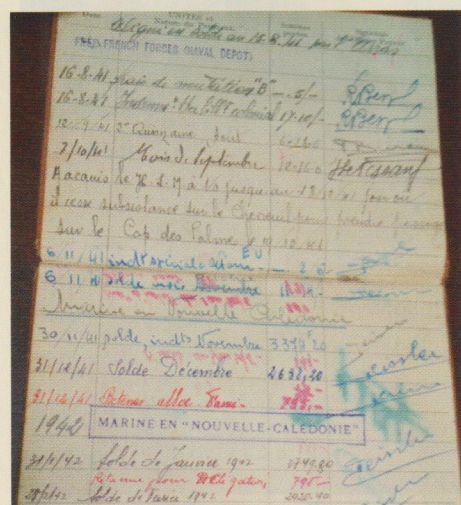
torpillés et coulés. Le *Chevreuil* récupère en mer les 18 survivants du premier naufrage et les 14 du second.

Le 12 septembre 1941, ils arrivent à Kingston, en Jamaïque, alors dans les Antilles anglaises, où ils sont rejoints, le 16, par le *Cap des Palmes*, parti de Liverpool le 2 septembre. Une escadre américaine mouille alors dans la rade. Ils repartent ensemble le 20 et franchissent le canal de Panama le 22.

Le 7 octobre, le *Chevreuil* est à Papeete, où il retrouve le contre-torpilleur *Le Triomphant*. Celui-ci arrive de San Diego, où il a embarqué le contre-amiral Thierry d'Argenlieu, nommé Haut-commissaire de la France Libre pour la Pacifique. Retardé par une panne, le *Cap des Palmes* les rejoint le 11.

Le 18 octobre, Robert « cesse subsistance » sur le *Chevreuil* et « prend passage », le lendemain, sur le *Cap des Palmes*. Il va voyager avec Thierry d'Argenlieu qui y hisse son guidon (pavillon triangulaire). Le 20, le *Cap des Palmes* quitte Papeete pour Bora-Bora, puis Rarotonga, dans les Îles Cook, et arrive à Suva, dans les Îles Fidji, le 25.

Après une escale à Port-Vila, dans les Nouvelles-Hébrides, Robert arrive à Nouméa le 5 novembre 1941 et est af-



Carnet de solde de Robert Souprayen (coll. L.-G. Viale).

fecté à la Marine en Nouvelle-Calédonie le 30. Le 31 décembre suivant, Robert Souprayen et Léopold Le Bouhellec sont promus respectivement maître de manœuvre et maître mécanicien par le contre-amiral d'Argenlieu. Entre-temps, a eu lieu l'attaque japonaise contre la base des États-Unis à

Pearl Harbour, le 7 décembre 1941. Entrés en guerre, les Américains arrivent à Nouméa le 12 mars 1942, afin de barrer la route du Sud-Pacifique aux Japonais, déjà bien implantés aux Îles Salomon et sur une partie de la Nouvelle-Guinée. Dès leur arrivée, ils se préoccupent de trouver les sites possibles de débarquement d'une flotte nipponne et décident



Émile Legrand (coll. SHD/Vincennes).

d'installer des postes de guet sur tout le pourtour de la Nouvelle-Calédonie. Début 1942, est créé le Service côtier et pilotage des unités de marine en Nouvelle-Calédonie. Robert Souprayen, Émile Legrand et Paul Mattei en font partie. Émile Legrand a rejoint les FNFL le 16 janvier 1942 sur le navire FNFL Polynésien en tant que quartier-maître timonier. De son côté, Paul Mattei est un marin rompu à la navigation du lagon. Parmi les postes de guet, le village de Thio, sur la côte est de la Grande Terre, a retenu l'attention des Américains.

Les postes de guet FNFL et les vedettes portuaires « VP »

Grâce aux archives de Jean-Marie Veillon, arrêtons-nous sur ce poste de guet de Thio, où habitent les frères et sœurs de Robert Souprayen et où il ira souvent

chasser. L'histoire familiale raconte d'ailleurs que sa sœur Jeanne Burck, épouse



Jeanne Rousseau avec Robert et Henriette Souprayen (coll. Patrice Burck).

Rousseau, qui habitait Thio, a cousu le premier pavillon « France Libre », arboré par Robert, lors du ralliement de 1940, sur le caboteur *Mawatta* de la société du Tour de Côte. Ce fut le premier bateau à entrer à Nouméa avec le pavillon français à croix de Lorraine.

Dès mars 1942, le lieutenant-colonel de Conchard, de la mission d'Argenlieu, suggère que Thio, lieu de déchargement bien connu des Japonais, pourrait constituer un lieu de débarquement pour l'ennemi.

L'acheminement des troupes et du matériel nécessaire à l'aménagement de ce poste de guet se fait par route, surtout par la transversale Boulouparis-Thio, dont l'ouverture remonte à 1933. De même, une partie doit être transportée par la piste de Sarraméa-Col d'Amieu-Canala, via le Col de Petchecara. Bien qu'étroite, la piste est carrossable pour des engins tous terrains. En revanche, il y a de grands risques par voie maritime.

En avril 1942, les Américains débroussaillent la plaine de Balansa, au nord-ouest de Thio, pour y construire une piste d'aviation *Shoe Box*³ destinée à accueillir des P39 Airacobra. L'aérodrome de la Mission, au sud du village, sur l'autre rive de la Thio, a dû être en opération dès le début des installations, mais la majeure partie de la piste se situait sur un champ de course, actuellement occupé par l'antenne du réseau hertzien. Des avions endommagés atterrissaient sur cette piste. Les petites réparations étaient effectuées aux ateliers du Nickel. Le père de Jean-Marie Veillon y a travaillé.

3 En français, « boîte à chaussures » (NDLR).



Carte des pistes d'avions, des radars et de la batterie américains à Thio (coll. J.-M. Veillon).

De novembre 1942 au 21 mars 1943, la compagnie A du 810th Aviation Engineer Battalion commence l'installation, à Ouroué, d'un centre radio au profit du 579^e bataillon de contrôle aérien et d'interception (radar). Elle ouvre une route à flanc de montagne, monte plus de trente tonnes de matériel de transmission et installe la station à 384 mètres d'altitude, sur un piton dominant le village. Ce radar est complété par deux sonars-détecteurs sous-marins ancrés de part et d'autre de l'îlot Nioumboué (Nü Boa suivant la toponymie actuelle), un banc de sable ou un récif au large du radar.

À la même époque, un Airacobra (lieutenant Dubois) se crashe dans la Haute Dothio, vers le sud du Ménébo. Le site se trouve un peu au nord de la propriété familiale des Veillon, qui ont été témoins de l'événement. Grande de 25 ha, cette propriété a permis pendant des années de fournir le village de Thio en légumes frais. À l'ouest, le terrain est adossé au creek dit « du Gouverneur ».



Carte du crash de l'Airacobra au nord de la propriété des Veillon à Thio (coll. J.-M. Veillon).

Dès mars 1943, tous les postes de guet sont en place. 15 sont servis par les FNFL, 10 par les Kiwis⁴, et 8 par les Américains.

À la fin de 1943, les FNFL obtiennent des États-Unis, dans le cadre du programme de prêt-bail, trois vedettes portuaires à coque de bois, longues de 14 m et larges de 4, portant les indicatifs VP 61, 62 et 63. Dotées de deux moteurs diesel de 150 CV, elles ont une vitesse de croisière de 10 à 12 nœuds, une bonne tenue à la mer et un poste radio permettant d'atteindre les Wallis. Elles assurent le ravitaillement des postes de guet, jusqu'à l'île des Pins, mais pas les Loyauté. L'équipage est composé d'un patron, d'un radio, de trois matelots et de deux mécaniciens.

Une petite base navale est alors installée à Nouméa, à l'ouest de la Pointe de l'Artillerie. Le wharf et la grue servent d'appontement aux trois navires, dont la responsabilité est confiée à Robert Souprayen, Émile Legrand et Paul Mattei. Lors d'ennuis mécaniques, les vedettes sont mises sur le ber du Nickel.

Par la suite, le maître Souprayen rejoint le service à terre, où il a la charge de cette petite flottille. En qualité de « chargé du service manœuvre », il rend compte au lieutenant de vaisseau commandant le dépôt, chargé de la base. Cette mission se poursuit jusqu'en août 1945, date de la démobilisation.

L'après-guerre

Le 17 août 1945, Robert est renvoyé dans ses foyers. Il en est de même pour son ami René Greppo, qui a servi, pour sa part, sur le croiseur auxiliaire *Cap des Palmes*.



René Greppo et Robert Souprayen (coll. L.-G. Viale).

Les deux amis obtiennent notamment la croix du combattant, la croix du combattant volontaire de la Résistance, la médaille commémorative française de la guerre 1939-1945, la médaille des engagés volontaires et la médaille de la Résistance française. « Faisant preuve en toutes circonstances de belles qualités militaires », René Greppo est également cité à l'ordre du régiment avec attribu-

tion de la croix de guerre avec étoile de bronze.

Vers janvier 1948, Robert Souprayen commande le *Rosalie*, pour le compte de la Compagnie Houssard, qui fait à la fois marine et pêche. Le *Rosalie* est le sister-ship du *Monique*, disparu en juillet 1953. Construits en Nouvelle-Zélande, ces deux bateaux ont une couche de bois plaqué, pour éviter les mines magnétiques.

Il embarque ensuite comme capitaine sur le *Havannah* qui fait le « Tour de Côte » et les Îles Loyauté. En 1957, on le retrouve capitaine du *M/S Gaitcha*, des Sociétés des Transports maritimes calédoniens, et ce, jusqu'en 1960, date à laquelle le bateau est vendu à Tahiti.

Dans les années 1960, Robert Souprayen tient le « Bar Parisien » (« Triangle Garden » ou « Place du marché ») qui appartenait à Sabater (tenu par Hardel auparavant). Tous les anciens militaires s'y retrouvent. Jouissant d'une grande notoriété, de nombreux anciens de la France Libre ont tenu des bars. Ainsi, le boxeur Johnny Winsky, alias Neugy, tient le bar Marinella, situé en bas du St Hubert, dont les propriétaires sont Joseph Rossi et Laurent Ravinal. Autre ancien des FFL, Louis Boissery tient, pour sa part, le Café de la Mairie. Quant à Paul Klein, il tient l'hôtel « Le Central ».

Comme beaucoup d'anciens combattants, Robert Souprayen obtient un terrain pour y construire sa maison. Le sien est situé au « Calvaire » du Faubourg Blanchot, sur l'emplacement de l'actuelle station-service.

Le 17 août 1966, il crée avec ses camarades la section néo-calédonienne de l'Amicale des Forces navales françaises



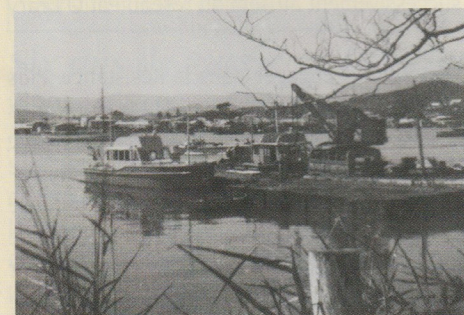
Robert Souprayen et Armand Rousseau (coll. Patrice Burck).

⁴ Surnom des Néo-Zélandais (NDLR).



Robert Souprayen et ses frères Auguste et Raymond Burck (coll. Patrice Burck)..

libres. Le capitaine de frégate Pierre Artigue, commandant la Marine en Nouvelle-Calédonie en 1943, après le départ du contre-amiral Thierry d'Argenlieu, en est le président⁵ et Robert Souprayen le vice-président. En mai 1970, ce dernier prend la présidence de la section. Celle-ci regroupera jusqu'à 220 marins. Véritable cheville ouvrière de la section, il établit les contacts avec l'association « mère » métropolitaine et travaille d'arrache-pied pour l'attribution aux an-



Base des VP, Pointe de l'Artillerie. Au fond, sans doute, l'Evaleeta, premier navire de l'Orstom (coll. Dorbritz).

ciens marins de la carte d'ancien combattant. Pour cela, il adresse, en 1971, une lettre au ministère australien des Anciens Combattants pour demander un certificat attestant que la Nouvelle-Calédonie se trouvait bien en zone de guerre de 1939 à 1945. Cette attestation était demandée aux marins pour faire valoir leurs droits. Il organise des loteries, veille à la présence de tous aux com-

mémorations, faisant même venir des îles les Loyaltiens anciens combattants, la contribution pour l'élévation de monuments, etc.

L'explication de son activisme se trouve partiellement dans une lettre du commandant Artigue au ministre des Anciens Combattants en date du 31 décembre 1971. Dans cette missive, Artigue demande l'attribution de la Légion d'honneur à Robert Souprayen, en arguant de son action en faveur des marins et de leurs familles, « car trop souvent les services des FNFL ont été oubliés ou peu connus au bénéfice de leurs camarades des armées de terre ; cela parce que le gouverneur Sautot et l'amiral Thierry d'Argenlieu ne s'entendaient pas ».

Il décède d'un accident de voiture le 23 août 1976 à Dumbéa, devant l'école John Higginson.

Et les vedettes ?

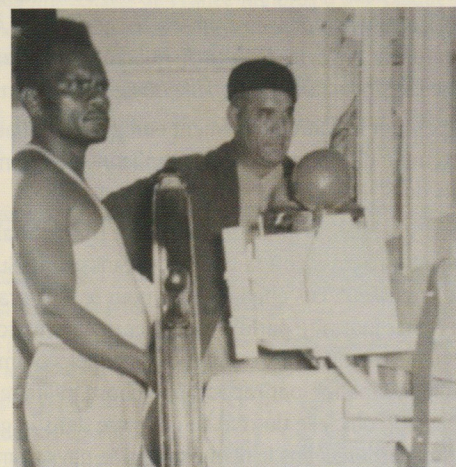
L'une d'entre elles a été rachetée aux surplus américains, certainement entre



Réunion d'anciens des FNFL. Debout de gauche à droite : Hervé Chanaud (ancien boxeur, marié à Didi Merignac), inconnu, Yvon Morandeau, inconnu, Robert Souprayen, inconnu, Michel Barthelemy (marié à Josette Tsuisui), deux inconnus, Dimitri Ignatieff, deux inconnus et Ferdinand Courtot. Accroupis : quatre inconnus, Paul Gallic (en blanc) et deux inconnus (coll. Louis-José Barbançon).

1945 et 1947. Immatriculée « NC 1190 », elle devient le *Numai III*. Elle est vendue successivement à Raoul Dufour en février 1949 (?), puis à la Sté Tonny Rainal et Eugène Morignat en juillet 1952. Parmi les fortunes de mer, elle s'échoue le 4 décembre 1951 à Wé (île Lifou).

Jean-François Burck



Robert Souprayen (à droite) à Cap N'Doua, à la pointe sud de la Grande Terre, en 1959 (coll. L.-G. Viale).

Sources et remerciements

Henri Daly, *Nouvelle-Calédonie : porte-avions américain dans les mers du Sud*, Nouméa, Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, n° 60, 2002, 321 pages.

Jerry Delathière, *Ils ont créé La Foa : Familles pionnières de Nouvelle-Calédonie, 1871-1920*, Mairie de La Foa, 2000, 377 pages.

Gérard Cauville, *Le Mémorial de la boxe calédonienne, de 1914 à nos jours*, Nouméa, Éditions Teddy, 2006, 375 pages.

Marie-Thérèse Faure et Georges Kling, *Les Rues de Nouméa*, Nouméa, Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, n° 40, 1988, 324 pages.

Jean-Marie Lambert et Paul Paturel, *L'Aviation américaine et ses alliés en Nouvelle-Calédonie, 1941-1945*, Association Américain, 2010, 256 pages.

Dimitri Ignatieff, « Présence dans le Pacifique des navires de la France Libre », *Bulletin de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie*, n° 77, quatrième trimestre 1988, pp. 33-54.

Archives Territoriales de Nouvelle-Calédonie.

Archives de Louis Georges Viale, Jean-Marie Veillon.

Archives du Service Historique de la Défense de Vincennes.

Archives du Service historique de la Marine à Brest.

Site www.francaislibres.net

Site www.entreprises-coloniales.fr

Remerciements à Chantal, Pierre, Marie-Claude et Patrice Burck, Élisabeth Loyat, Max Shekleton, Stéphane Monteville, Ismet Kurtovitch, Jean Léonidas, Arnold Russ, Louis-José Barbançon et Jean-Paul Mugnier.