

Le drame du Pluton



Le 13 septembre 1939 aux environs de 9h30, le matelot Marcel Cerdan, alias « le bombardier marocain », mobilisé dans la Marine le 03 septembre en tant qu'estafette de l'Amirauté de Casablanca, quitte, après avoir délivré un message au Commandant du navire, le mouilleur de mines « Pluton ».

Ce croiseur rapide d'une longueur de 152,50m, construit par l'arsenal maritime de Lorient et armé le 25 janvier 1932 pouvait aussi transporter des troupes (jusqu'à mille hommes). Bien que récent, il subira des modifications, à l'arsenal de Toulon, tant au niveau des machines que du côté du système d'armes, durant les années de 1933 à 1935, et sa dernière phase de réparation comprenant divers travaux sur les machines et les canons se déroulera de novembre 1938 à février 1939.

Son armement comprenait 4 canons de 138 mm, 10 canons AA de 37 mm, et pouvait transporter 220 à 270 mines.



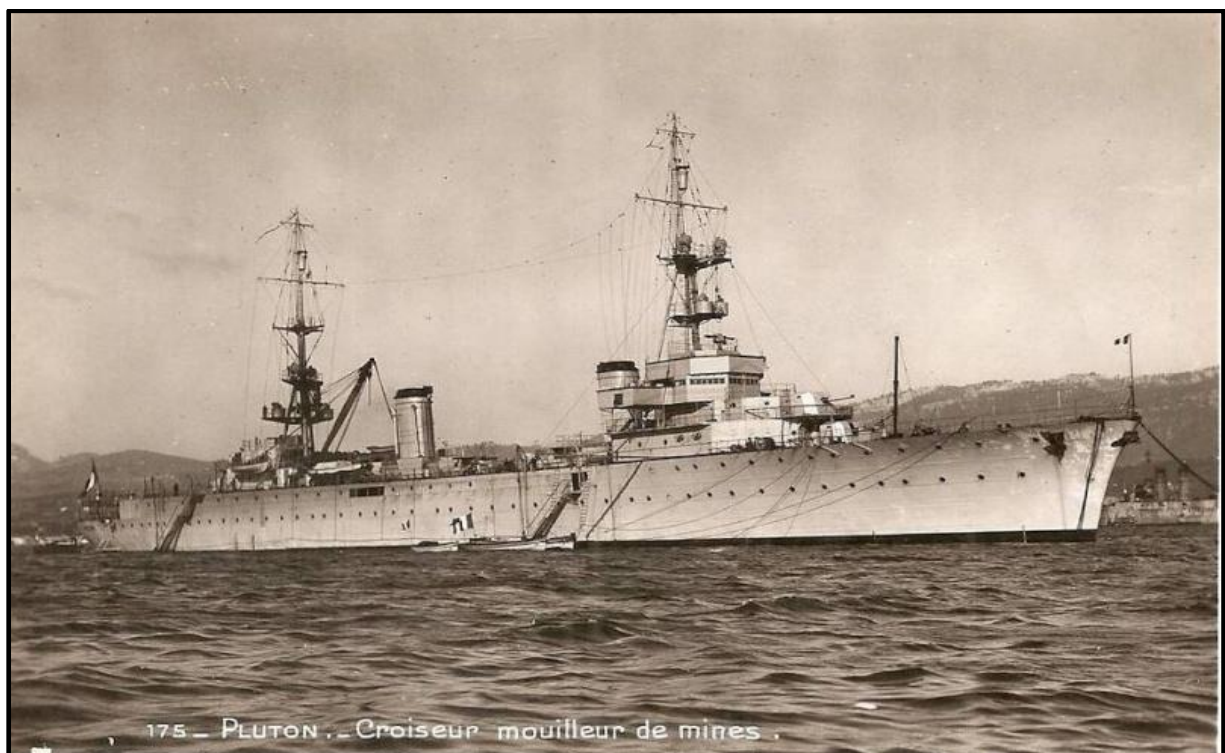
En mai 1939, il était promis à un avenir paisible avec une nouvelle « carrière » de bâtiment école, sous le nom de « La Tour d'Auvergne », la déclaration de guerre en décidera tout autrement.

Parti de Brest, le 02 septembre, il avait pour mission d'établir un champ de mines défensif le long des côtes marocaines.

Le 5 septembre 1939 le navire entre dans le port de Casablanca, ayant à bord 125 mines amorcées sur ordre, destinées à la création d'un barrage de défense.

Selon le livre de Jean Guigliani et Albert Moreau « Les croiseurs Jeanne d'Arc et Pluton » (Marine Editions 1999) : Le 11 septembre, l'Amirauté, par le télégramme n°332 ordonne le mouillage de ces mines devant Casablanca., dans la nuit du 12 au 13 septembre.

Le 12 septembre au soir, l'Amirauté par un nouveau télégramme : « j'annule mon 332. Débarquez mines à Casablanca ... » tout cela afin qu'il s'apprête rapidement à assurer des transports de troupe.



Le 13 septembre au matin, l'équipage du Pluton est en place pour le débarquement des 125 mines stockées à bord. La tâche allait être très délicate d'autant qu'il fallait assurer le désamorçage avant d'effectuer le transfert sur le quai.

L'opération débuta à 10h30 sous la direction du capitaine de vaisseau Dubois, commandant le Pluton, et sous la surveillance directe du lieutenant de vaisseau Le Cloirec, officier torpilleur du bâtiment.

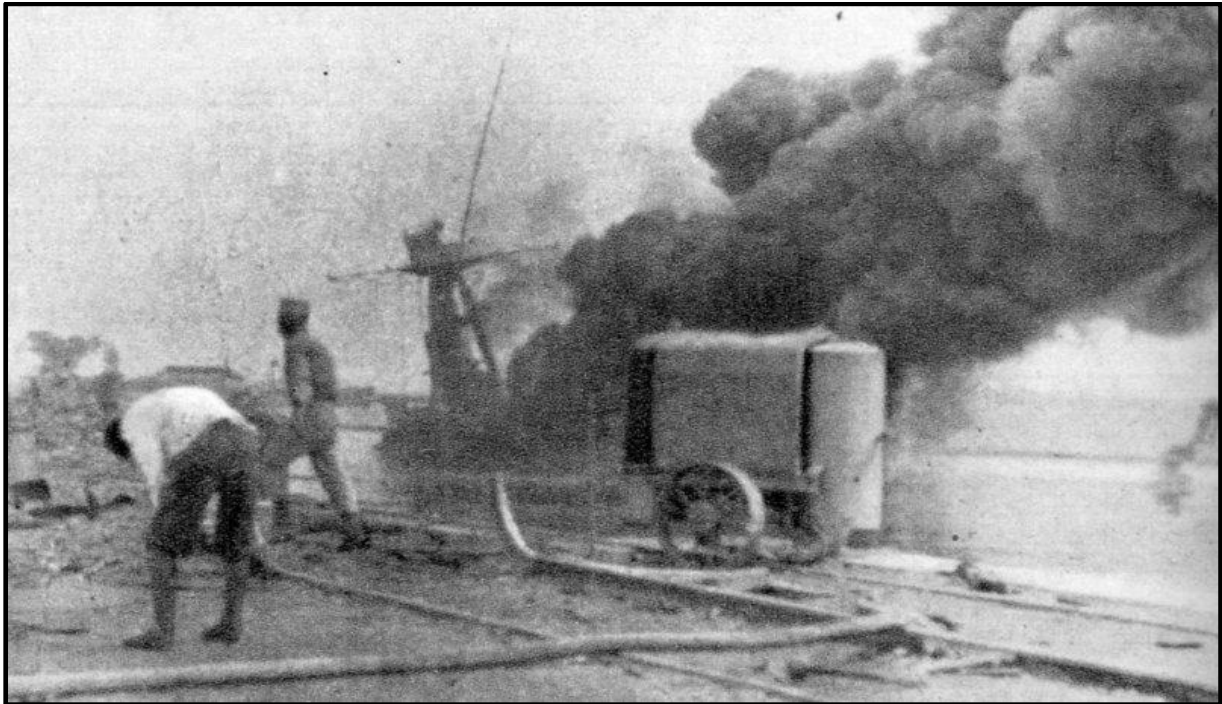
A 10 h 35, ce dernier quitta ce poste afin de préparer le bon déroulement du débarquement des mines sur le quai .

Ce qu'il se passa par la suite est fort bien expliqué par l'article du journal de Casablanca :

« La vigie marocaine » de 1945 :

« ... à 10 h 40, une longue flamme jaillit brusquement du pont, entre le mât et la cheminée arrière, accompagnée d'une formidable déflagration et d'un souffle d'une violence inouïe. Le navire fut immédiatement enveloppé d'un lourd nuage de fumée noire et de poussière et des

débris enflammés de toutes sortes, projetés à une grande hauteur, retombèrent sur les quais et dans le port sur des distances considérables.



Pour donner une idée du déplacement d'air provoqué par l'explosion, il suffit de dire que la carte d'identité du commandant du PLUTON fut retrouvée avec d'autres débris à deux kilomètres du lieu du drame. Une deuxième explosion suivit la première à quelques secondes d'intervalle. Les autres mines, par suite du phénomène d'explosion par influence, sautèrent à leur tour, en chapelet, dans un grondement assourdissant de tonnerre. Le pont s'ouvrit, la cheminée arrière fut rabattue en entier sur l'avant, le mât arrière s'effondra, toutes les cloisons furent détruites, les embarcations de sauvetage, les treuils et tous les appareils furent projetés sur le quai du poste et de la jetée Delure où était amarré le navire. Les bords du quai furent mitraillés par des éclats de toutes sortes et deux camions, ainsi qu'une voiture de livraison qui stationnaient sur le quai furent pulvérisés. L'incendie se communiqua à la cale à mazout qui renfermait 700 tonnes de combustible. Une énorme colonne de fumée noire s'éleva de la partie arrière du bâtiment qui s'enfonça rapidement dans l'eau et bientôt émergea seule des flots la passerelle arrière de DCA. L'explosion fut entendue dans un rayon de 100 kilomètres et la colonne de fumée atteignit une hauteur de 3 000 mètres aux dires d'un pilote d'avion chargé de la surveillance des côtes... ».

Les dégâts sont indescriptibles, dans le port et notamment sur les navires :

3 chalutiers furent détruits: l'Etoile du Matin, le Sultan et la Marie Merveilleuse .

Les dragueurs auxiliaires suivants amarrés aux alentours sont mis à mal :

L'Alcor , le Charcot, le Chellah et le Gosse sont endommagés et déclarés « perte totale» et rayés des listes de la Flotte.

L'évacuation du navire s'effectua en bon ordre sous la direction des officiers et officiers mariniers restés valides.



L'attitude des officiers et de l'équipage du PLUTON fut en tous points dignes d'éloges, comme le témoigne le Lieutenant de vaisseau Le Cloarec :

« Lorsque l'explosion se produisit sur l'arrière, (...) je revins à moi entre la cheminée AV et le roof AV. Je m'occupais de canaliser les hommes qui sortaient valides ou blessés de toute part. Je fis évacuer le pont des mines sous la direction du maître canonier Commandre qui montra à cette occasion beaucoup de calme et de sang froid (...) Je revins à bord et aida au transport des blessés pour les mettre à l'abri d'une nouvelle explosion. En revenant sur le terre plein, je vis sauter un des parcs à munitions ».



Comment une telle catastrophe a-t-elle pu se produire ?

Il faudra attendre 1945 pour que les conclusions de la Commission d'enquête viennent écarter diverses hypothèses tel un sabotage ou une attaque sous-marine.

L'accident a bel et bien été provoqué par l'explosion accidentelle d'une mine, lors du désamorçage, suivie d'une deuxième explosion due à une réaction en chaîne.

Il faut savoir que depuis sa mise en service en 1931, le Pluton n'avait effectué qu'un seul exercice de mouillage des mines et de désamorçage.

Si seuls les matelots « torpilleurs », normalement formés à ces exercices, intervenaient, ce n'était pas du tout le cas pour les autres matelots qui les assistaient.

Plus problématiques étaient les problèmes d'instabilité des mines Bréguet B4 considérées comme fragiles et exigeant de grandes précautions de manipulation, alors que les autres mines de la Marine française, les H5, étaient sûres.

La responsabilité du Commandant et de l'équipage du Pluton n'a pas été retenue. Il semblerait qu'il convienne de rechercher les causes dans la suite d'une multitude d'ordres et contre-ordres de l'Amirauté ainsi que dans la décision précipitée d'effectuer cette opération plus que sensible avec une partie du personnel peu entraîné et peu formé pour ce type de manipulation.

Le livre de l'Amiral Muselier "MARINE et RÉSISTANCE" (éditions Flammarion- 1945), nous révèle une approche historique surprenante qui aura des répercussions insoupçonnées après la catastrophe du Pluton.



On apprend ainsi dans le livre de l'Amiral Muselier que :

"...l'Amiral DARLAN donna ordre au PLUTON , croiseur-mouilleur de mines, de prendre une partie des troupes du convoi. Or le PLUTON avait à son bord plusieurs centaines de mines amorcées. Ces mines, par suite de négligence de l'Etat major général des services techniques, n'étaient pas au point, en ce qui concerne le dispositif de réglage de l'immersion

...le PLUTON avec sa cargaison inutile était un danger permanent. Il fallait le faire filer de CASABLANCA".

Un délai de quatre heures avait été accordé au commandant du croiseur et, ce, malgré ses protestations demandant 2 jours pour débarquer les mines. Apparemment on a fait comprendre au commandant du croiseur que les ordres venaient de Darlan lui même, et qu'il ne pouvait que s'exécuter. « ...Cette opération aurait exigé plusieurs jours si elle avait été conduite réglementairement ».

Ce drame fut l'objet d'une violente controverse entre Darlan et Muselier.

Les propos tenus par celui-ci à l'époque, lui valurent de la part de Darlan, une mise à la retraite anticipée. Sa destinée militaire en sera changée, il sera le premier officier à rejoindre De Gaulle.

L'Amiral Darlan, quant à lui, va devenir un des principaux responsables de Vichy, vice-Président du Conseil et Ministre de la Défense Nationale de Pétain, avant de changer de camp en novembre 1942, où il sera assassiné fin décembre par un « royaliste-gaulliste ».

Le bilan humain, fut catastrophique :



Par un courrier daté du 6 décembre 1956, le capitaine de vaisseau Rostand, chef du service historique, faisait un rappel de la perte du Pluton à l'attention du Médecin Général, Directeur de l'école principale du Service de Santé de la Marine de Bordeaux. Le constat des pertes en vies humaines était le suivant :

Sur le Pluton :

- Officiers : 10 tués ou disparus, dont le Capitaine de Frégate Dubois, Commandant du navire et 2 blessés sur 17 officiers*
- Equipage : 186 tués ou disparus, 73 blessés, sur 497 hommes.*

Parmi le personnel du Centre de la Marine au Maroc :

- 1 officier tué, 1 blessé
- 19 hommes tués ou disparus, 29 blessés

Parmi les membres de l'équipage tués figurent 5 marins catalans, ils seront avec les autres disparus du Pluton, les premiers marins morts pour la France de la deuxième Guerre Mondiale.

Ils avaient pour nom et grade:

Jean-François Gaudérique ADGE ; Matelot secrétaire d'Etat - Major, âgé de 22 ans, étudiant en droit, il quitta ses études pour s'engager pour 3 ans en septembre 1938.

Jean Hippolyte Pierre FIGUERES, Quartier Maître mécanicien âgé de 20 ans, engagé volontaire pour 5 ans, en janvier 1935.

Jacques Sébastien FONTANET , Matelot âgé de 21 ans.

Jean Jacques JONCA, Matelot mécanicien âgé de 19 ans, engagé volontaire pour 5 ans en juillet 1937.

Pierre Jean Bonaventure PAGES, Quartier Maître mécanicien de 1^{ère} classe âgé de 26 ans, engagé volontaire pour 5 ans en avril 1939.

Comme bon nombre de leurs camarades d'infortunes, nos catalans furent déclarés disparus. En effet, on ne retrouva qu'une soixantaine de corps sur près de 200 disparus.

Une vingtaine, seulement, sera identifiée dont une dizaine de blessés ayant succombé à leurs blessures. Ils seront les seuls à avoir leur nom sur les tombes du Cimetière Ben M'Sick de Casablanca où ils reposent. Les autres corps non identifiés portent la mention : « Inconnu- Le Pluton – Mort pour la France le 13-09-1939 ».

C'est dans ce même cimetière, non loin du Carré militaire, qu'en 1949 après sa mort dans un accident d'avion, Marcel Cerdan, sera inhumé, avant que sa dépouille, à la demande de sa famille, ne soit rapatriée et enterrée au Cimetière du Sud à Perpignan, en 1995.

Sources :

Lucien Roupp, « Cerdan : la vérité » (Presses de la Cité 1970).

Jean Guigliani et Albert Moreau « Les croiseurs Jeanne d'Arc et Pluton » (Marine Editions 1999)

Journal « la Vigie marocaine » (1945).

Site : <http://www.amedenosmarins.fr/article-13-septembre-1939-la-fin-tragique-du-croiseur-mouilleur-de-mines-pluton>

Amiral Muselier "MARINE et RÉSISTANCE" (éditions Flammarion- 1945),

<https://gallica.bnf.fr>