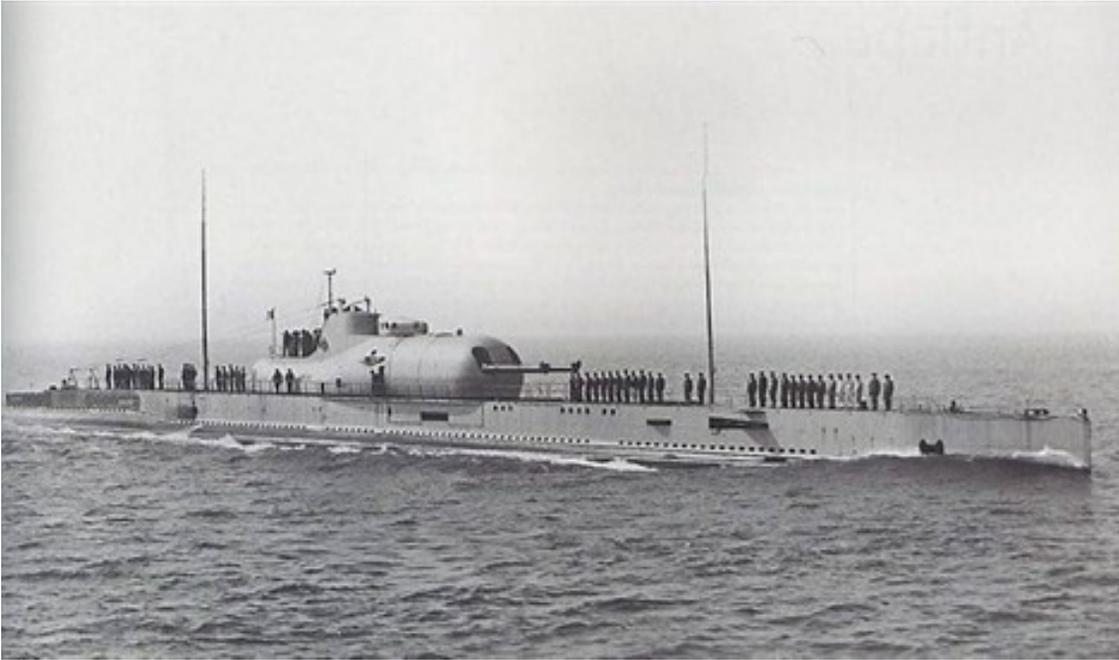


Un mystère nommé Surcouf



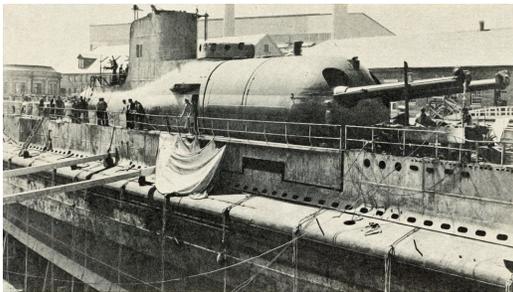
“Et si le Surcouf était sorti de sa moving heaven ? ”

Contre-amiral (2s) Jéhan MARION
Paris, le 07 décembre 2019.

Où est le Surcouf ?

La disparition du Surcouf en février 1942 a fait couler beaucoup d'encre, et plus encore de salive, sans que jamais une conclusion définitive en ait émergé.

Sachant que les archives de l'US Coast Guard (commission d'enquête) comme celles de l'US Navy (enquête politico-militaire) n'ont jamais été communiquées, il serait présomptueux de prétendre y parvenir, presque trois-quarts de siècle plus tard. Néanmoins, en archiviste ayant le souci d'exploiter au mieux la collection confiée, je me suis penché sur les différents documents en notre possession.



Sur cette photo la présence de marins donne une bonne idée des dimensions du sous-marin.

Dans son ouvrage « Les Sous-marins Français 1918-1945 » notre camarade historien, le CV(R) Claude Huan, s'appuyant sur des archives du SH Vincennes et de l'Amirauté britannique, a analysé la thèse « officielle » de la collision avec le cargo « *Thompson Lykes* ». A l'aide de son expérience de sous-marinier il démontre que cette hypothèse est peu crédible, et évoque au contraire une « *bavure* » de l'US Army Air Force qui lui paraît beaucoup plus vraisemblable.

Concernant les trois volumes de l' « **Historique des Forces Navales Françaises Libres** » la thèse officielle (politiquement correcte, surtout en 1942) est seule notée dans les deux premiers, mais curieusement dans le troisième, la biographie consacrée au commandant Blaison précise clairement : « *A l'entrée en guerre des Etats-Unis et du Japon, l'emploi du sous-marin dans le Pacifique est envisagé et il quitte les Bermudes le 12 février 1942, route vers Panama par le passage des Caïques. Il devait se présenter le 19 au matin à Colon. Il semblerait, mais les Etats-Unis se refusent à confirmer, que le Surcouf ait été bombardé par erreur par un avion de patrouille américain qui l'avait pris pour un sous-marin allemand. Comme on le sait, l'offensive des U-Boote sur la côte est des Etats-Unis avait commencé le 12 janvier et les américains commençaient à s'affoler devant les pertes énormes qu'ils subissaient.* ». Plus aucune allusion au « *Thompson-Lykes* » !

Ces dernières considérations exigent, avant d'aller plus loin, de se remémorer l'ambiance, le terme est aimable, dans laquelle s'est déroulée cette affaire.

D'abord concernant le Surcouf lui-même : ce « *plus grand sous-marin du monde* » est bien l'un des fleurons des FNFL, mais combien encombrant. Le coup de force anglais du 3 juillet 1940 (opération « *Catapult* ») qui avait laissé trois morts et un blessé grave dans le carré du Surcouf ne pouvait qu'avoir laissé des traces, d'un côté comme de l'autre, et avait provoqué la défection de la plus grande partie de l'équipage avant qu'il rallie les FNFL. Son réarmement avec des marins ramassés ça et là ne lui a jamais permis d'acquérir une réelle valeur opérationnelle, d'autant plus que son concept même de croiseur sous-marin n'est guère utilisable pour la bataille de l'Atlantique. Seul de son type, immense et complexe, sa remise en état et son maintien disponible est un challenge permanent, tout particulièrement concernant sa propulsion dont les performances réelles sont bien loin de celles théoriques.

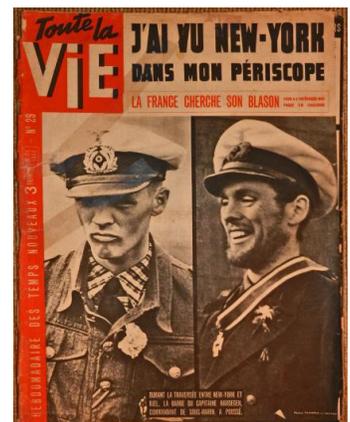
Sa participation à la reprise en main de Saint-Pierre et Miquelon par les forces gaullistes le 24 décembre 1941, contre la volonté des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et du Canada réunis, ne pouvait lui valoir qu'une certaine animosité de la part des alliés, au point que, paradoxalement, après ce coup de main, Churchill aurait fait enquêter sur les tendances « vichystes » de son équipage. C'est dans ces circonstances que décision est prise le 13 janvier 1942 de l'envoyer à Tahiti où ses canons pourraient être utiles, via le canal de Panama. Arrivé aux Bermudes le 6 février avec son moteur électrique bâbord en avarie, une réparation provisoire est décidée pour éviter une immobilisation de trois mois, alors même que les anglais souhaitent carrément le désarmer. Il appareille le 12 février couvert par une « moving heaven » (zone mobile où l'attaque d'un sous-marin est interdite) à 10,5 nœuds comme prescrit par le subnote¹ de l'US Navy transmis à toute la zone Caraïbe et Atlantique y compris Panama : « Allied submarine Surcouf leaves Bermuda 1800 Z 12 february via Caicos and Windward passages due Colon 1300Z 19 february. Total bombing restriction 15 miles each side of track and 120 miles ahead and astern.”.

Cependant la situation stratégique des Etats-Unis est particulièrement dramatique en ce début de l'année 1942 :

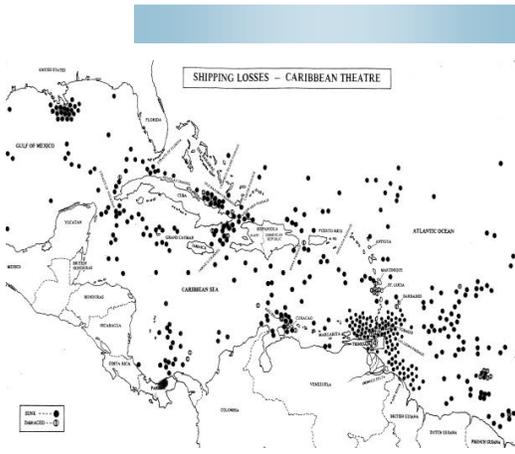
Le 7 décembre 1941 l'attaque surprise de Pearl Harbour par les japonais vient de transformer la côte Pacifique des USA en zone de guerre. Sur l'autre façade, le 18 décembre, ce sont cinq U-Boote qui appareillent de Keroman en direction des côtes américaines, ouvrant l'opération « Paukenschlag », en français « coup de timbale ». L'objectif en est de couler le maximum de trafic allié là où il n'est pas protégé en convois, c'est-à-dire devant les côtes du Canada, des USA et d'Amérique centrale, avec une prédilection pour les pétroliers, nerf de la logistique. Le 12 janvier le U123, kapitänleutnant Hardegen, coule un premier cargo devant les côtes canadiennes, la nuit du lendemain il est en vue de New York illuminé, et le 14 janvier il coule un pétroliers devant le port, un second le lendemain, un cargo le 16 puis descend vers le cap Hatteras où le U66 a commencé le travail ... à la mi-février c'est devant les Antilles que les meutes se sont déplacées, alors que les navires marchands naviguent toujours isolément feux clairs !

Les vagues de U-Boote se succèdent : la première (8 janvier-12 février) en compte 12 sur les côtes canadiennes (24 navires coulés) et 5 devant New York (26 victimes), la seconde de 13 U-Boote coule 27 navires dans les mêmes zones entre le 21 janvier et le 6 mars, la troisième de 15 sous-marins fait 32 victimes entre le 10 février et le 30 mars sur la cote US tandis que 6 autres opèrent en Amérique centrale où ils coulent 22 navires. La stupeur et l'inquiétude frappe l'US Navy, mais il faudra attendre le mois de mai pour que les convois deviennent de règle. Le bilan total en août est de 397 navires, dont une majorité de pétroliers, coulés, représentant plus de 2 millions de tonneaux, pour 7 U-Boote détruits. Les alliés perdent 5000 marins, les allemands 302 sous-marinières.

¹ Submarine Notice : message informant toutes les autorités alliées des zones traversées du mouvement d'un sous-marin, afin d'éviter une attaque intempestive. Cl.Huan affirme que sa largeur était de « 25 miles each side », mais sans préciser sa source.



Couverture et pages intérieures d'un hebdomadaire collaborationniste du 26 février 1942

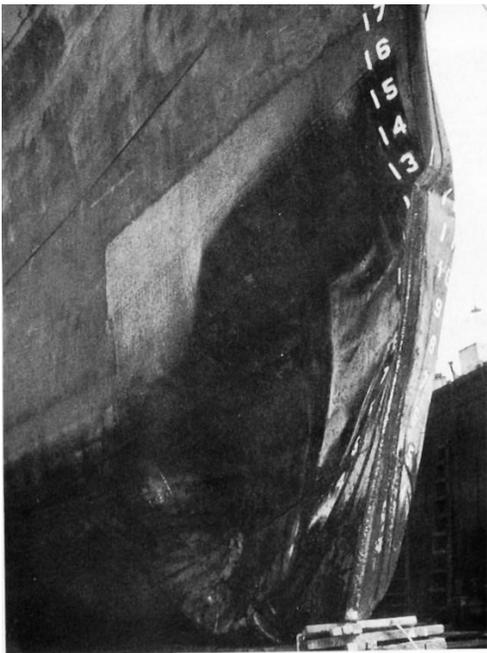


On comprend ainsi clairement la fébrilité des forces côtières américaines en cette mi-février, alors que les trois premières vagues n'ont pas fini de semer la terreur.

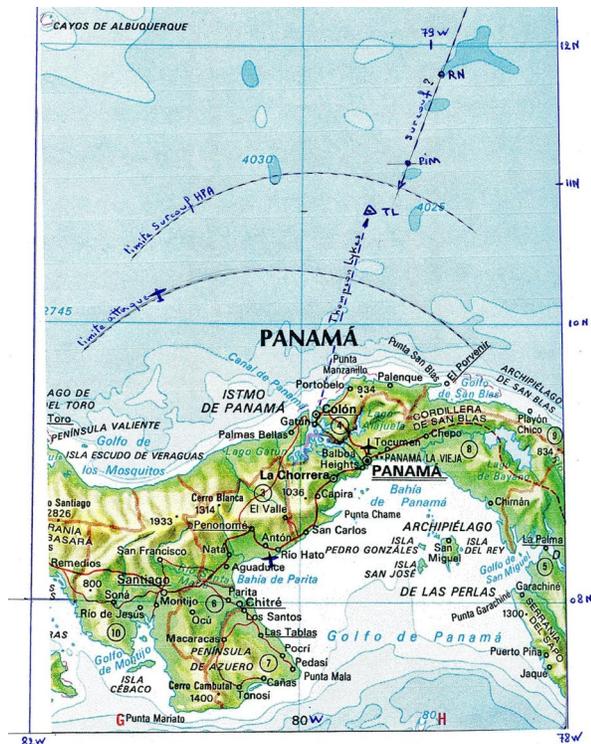
Pour en revenir au Surcouf, je m'appuie cette fois sur l'ouvrage « **Who Sank Surcouf ?** » de James Rusbridger². L'auteur, ingénieur aux chantiers navals Vickers Armstrong, a servi dans le M16 durant les années 50 et 60. Il semble avoir mené une enquête sur le terrain, interrogé des témoins indirects ainsi que les archives de la Royal Navy, de la Marine Nationale et de l'US Air Force ... mais rien de l'US Navy ! Comme dans toutes disparition sans traces, les hypothèses ont fleuri, comme par exemple une destruction volontaire par l'US Navy devant la Martinique que le Surcouf gagnait pour rallier la marine de Vichy, ou sa destruction par une mine magnétique anglaise collée sous sa coque aux Bermudes et devant exploser à plus de 300 miles nautique au large, pour éviter également qu'il trahisse les FNFL. On peut noter que chacune de ces deux hypothèses n'est basée que sur un seul témoignage individuel tardif et que rien ne permet de renforcer leur crédibilité, et ceci sans parler des multiples rumeurs qu'il a également rapportées sans y attacher d'importance.

Reste, hormis l'abordage par le Thompson Lykes, la possibilité d'une bavure, dommage collatéral dont la guerre n'est pas avare.

Les précisions données par J. Rusbridger confirment, avec plus de détails, l'analyse de C. Huan. En raison de la guerre qu'ils viennent de déclarer au Japon, les Etats-Unis ont basé au Panama dès le 9 décembre 1941, sur le terrain de Rio Hato côté Pacifique, le 6ème groupe de bombardement lourd de la 6ème Air Force, composé de A-17 et de B-17, en renfort du 3ème escadron de bombardement. Le 19 février 1942 à 07h13 du matin le QG de Panama ordonne d'attaquer un sous-marin en secteur R13. Cette position correspond à un carroyage des fuseaux horaires nord-sud pour une distance d'une cinquantaine de miles nautiques de la côte.



Above: Damage to the American freighter *Thompson Lykes* after colliding with an unidentified vessel off Panama on 18 February 1942. The photograph was taken in dry-dock in New Orleans. (National Archives, Washington DC)



Curieusement l'usage de ce carroyage imprécis semble inhabituel aux personnes interrogées, les positions en latitude-longitude ou azimut-distance étant usuelles. On peut donc penser qu'il ne s'agit pas d'une détection mais d'une présence probable de sous-marin ... dans une zone couverte par un moving heaven !

Toujours est-il que deux A-17 et un B-18 décollent à 08h00. Ils trouvent effectivement un sous-marin en surface, larguent en tout huit bombes, observent que plusieurs font but et que le sous-marin disparaît. A 09h35 ils sont de retour à la base, ce qui fournit une estimation de la distance maximum entre le terrain et l'attaque (voir la carte ci-dessous) dont la position ne semble pas avoir été communiquée. Un sous-marin a donc bien été coulé ce matin là sans que la position exacte en soit connue. L'exploitation après la guerre des archives allemandes et japonaises montre que, pour les premiers, ils ne déplorent aucune perte parmi leurs 6 type IX en zone Caraïbe le 18 février, et pour les seconds qu'ils n'avaient alors aucun sous-marin dans cette région du monde.

Sur la carte, les différentes positions du Surcouf le 18 à 22h30 sont estimées selon trois hypothèses :

- Sachant qu'un navire ne se présente jamais en avance devant un port où il est attendu, sa position pour arriver à Colon le 19 à 09h00 à la vitesse prescrite de 10 noeuds (marche économique sur un seul moteur, notée « limite HPA ») le mettrait à plus de 15 nautiques du Thompson Lykes.(TL)
- Soit il suivait exactement son subnote depuis l'appareillage des Bermudes et se trouvait alors en « PIM » à plus de 27 nautiques de la collision.
- Ou enfin, si la dernière position estimée par la Royal Navy le 18 à 13h00 est exacte (basée sur une position transmise où extrapolée du passage entre les bases américaines de Guantanamo, à Cuba, et de Navassa au large d'Haïti, notée « RN ») et que le Surcouf transite à 14 noeuds, ce qui peut être considéré comme sa vitesse maximum en surface vu l'état de sa propulsion, il se serait trouvé à plus de 65 nautiques de la collision ... et plus loin encore s'il transite moins rapidement.

En conclusion, considérant ses limitations techniques, le souci certain d'économiser le combustible en raison du très long transit qui l'attendait, et la taille de sa moving heaven qui lui autorisait 12 heures de retard, la position « RN » le faisant arriver le 19 à 16h30, avec une vitesse limitée à 10 noeuds, semble la plus vraisemblable. D'un autre côté, pour arriver à l'heure prévue, il lui fallait être présent dans la zone d'attaque des bombardiers le 19 au matin.

Quoiqu'il en soit, il est évident que la moving heaven du Surcouf était parfaitement ignorée du QG de Panama bien que celui-ci soit précisément destinataire du subnote. Comme indiqué ci-dessus, à partir de la position « RN » et naviguant à 10 noeuds, le Surcouf serait entré dans la zone d'attaque à 08h00 et coulé vers 08h30 !

Revenons enfin sur l'analyse contradictoire de l'hypothèse d'une collision avec le Thompson Lykes.

Les deux bâtiments auraient du s'aborder en route sensiblement inverse, alors que les témoignages concordants des marins du cargo parlent d'un bâtiment venant de tribord et passant sur son avant. Le feu aperçu était au ras de l'eau, alors que la baignoire du Surcouf est à la même hauteur que la passerelle du cargo. Le choc a été moyen, pour

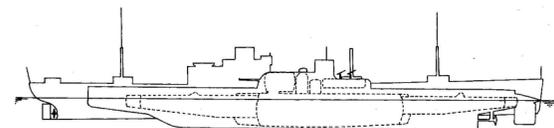
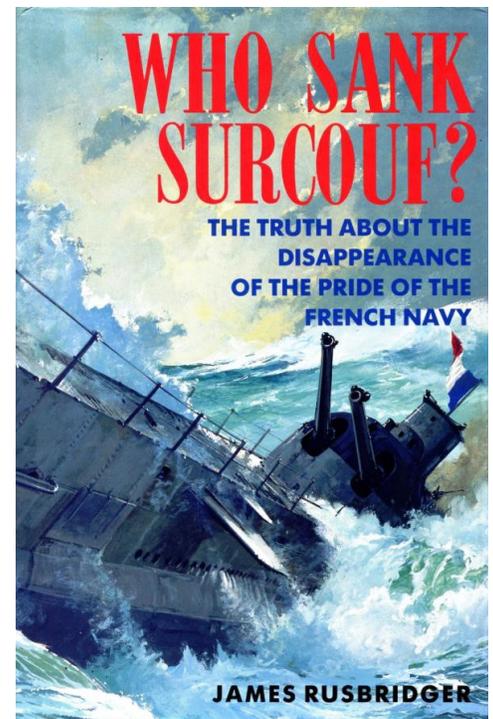
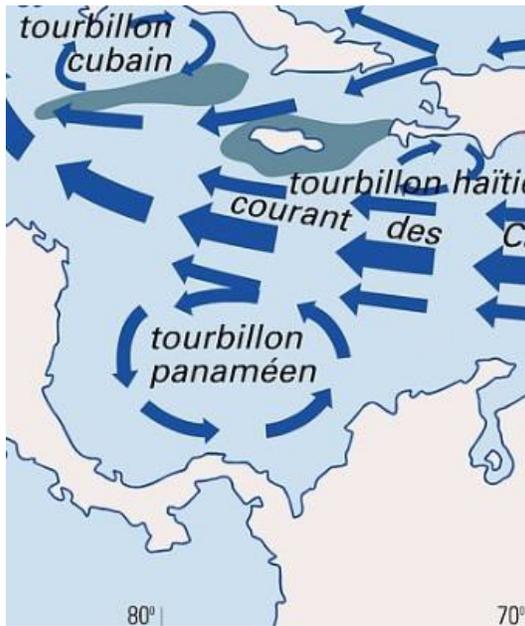


Schéma extrait du livre de C.Huan



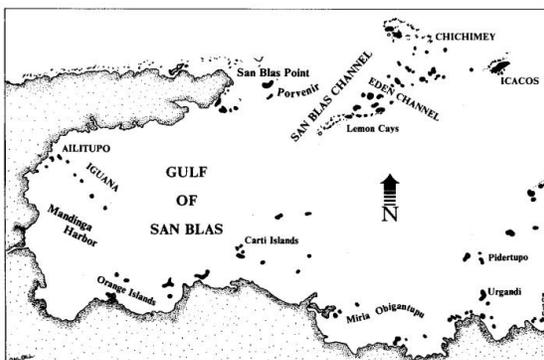
pour ne pas dire faible selon certains témoignages, alors que les déplacements respectifs sont de 3300 tonnes pour le sous-marin en surface et d'environ 4700 tonnes pour le cargo, affrété par l'US Army, qui était à mi-charge.

Le bâtiment éperonné semble être passé sous le cargo, la quille étant rayée sur un dizaine de mètres et un soulèvement de quelques secondes ayant été ressenti. Il a coulé immédiatement après être réapparu sur bâbord. Enfin les dégâts sur l'étrave du cargo, dont la tôle faisait 2cm d'épaisseur, ne correspondent pas à un choc défonçant un ballast ou une soute avant de heurter un bordé de 6cm ; elle n'est d'ailleurs enfoncée qu'en dessous de la flottaison. L'analyse des deux seules photos communiquées par l'US Navy à un expert de réparations navales (Dennis Pascoe, du Falmouth Ship Repair Yard in Cornwall) conclue à une collision avec un navire dont le franc bord ne dépasserait guère 70cm (le pont du Surcouf était à 2m au dessus de l'eau) et dont la coque ne devait pas être en acier. Concernant les deux explosions ressenties, avec flash orangé pour la première, il ne pourrait s'agir, concernant le Surcouf, que d'une torpille dans une tourelle externe à l'arrière, explosant au choc, ce qui aurait causé à l'évidence d'énormes dommages à l'aborder. Enfin pour qu'un grand sous-marin en surface coule en moins de deux minutes un tel abordage ne peut suffire. Inexplicablement l'US Navy n'a pas autorisé les propriétaires du Thompson Lykes à prendre eux-mêmes des photos, n'a pas fait de prélèvement de peinture pour la comparer avec celle utilisée aux Bermudes, semble n'avoir pas cherché à repêcher d'indices, ni sur les lieux de la collision du cargo, resté sur place jusque dans la matinée du 19 et rejoint par les USS Tatnall et Barry, ni autour du sous-marin bombardé, et a toujours refusé de communiquer son enquête aux français. Notons avec malice que la collision du cargo avec un bâtiment non identifié pouvait alors représenter un concours de circonstance inespéré à qui aurait souhaité masquer une bavure, alors que la Navy avait « bien d'autres chats à fouetter » !

Et si le Surcouf était sorti de sa moving heaven ?

Mais on ne peut conclure sans évoquer un dernier fait troublant : des indiens Cuna du golfe de San Blas (à l'Est de Colon, voir carte) affirment avoir repêché des corps en février 1942, et les avoir enterrés dans le cimetière du village. Ils font également état d'un sous-marin qui aurait sombré au large de l'île de Chichimey, à l'entrée de la baie. Deux témoignages indépendants, recueillis une dizaine d'années après les faits, convergent sur ces points, mais les lieux sont à une cinquantaine de nautiques dans l'est de la route ordonnée au Surcouf pour atteindre Colon. On peut seulement noter qu'aucune recherche n'a été faite, tant pour l'identification des corps inhumés à San Blas que pour vérifier la présence d'une épave au large de Chichimey, qui pourrait également être celle d'un U-Boote coulé ultérieurement.

Ceci ouvre cependant une dernière hypothèse qui n'a jamais été évoquée : une erreur de navigation du Surcouf l'ayant fait atterrir devant le golfe de San Blas, donc hors de sa moving heaven qui ne le couvrait que jusqu'à 15 (ou 25 ?) nautiques vers l'est. Effectivement les courants en mer des Caraïbes où ils forment le Gulf Stream portent énergiquement vers l'Ouest mais, à l'approche de Colon, après avoir traversé une zone de calme, on tombe dans le tourbillon panaméen qui inversement porte plein Est le long des côtes. Si la dérive adoptée au sortir du canal de la Jamaïque n'est pas annulée puis inversée, le décalage vers l'Est peut devenir rapidement très important.



Le golfe de San Blas, les îles Chichimey et le cimetière, zone plus claire dans la jungle.

Dans sa traversée d'une soixantaine d'heures hors de vue de terre, entre le Canal du Vent et Colon, le Surcouf a dû rencontrer durant les deux tiers du parcours des courants d'environ 0,7 noeuds portant vers l'ouest puis, pendant le dernier tiers, de 1 à 2 noeuds vers l'est plus on se rapproche de la côte. A l'estime, une surestimation des premiers suivie d'une sous-estimation, ou ignorance, du contre-courant suivant, peut entraîner effectivement un décalage vers l'est, très important pour un bâtiment navigant à dix noeuds.

Il est de ce point de vue éclairant de citer un extrait de l'étude du Commandant Berthelot paru en 1967 dans le BISM N° 21 sous le titre « Problèmes de navigation du sous-marin » :

« ... il suffit de prendre au hasard un compte rendu d'un grand exercice interallié pour y lire, par exemple, que « les erreurs de navigation ont été très grandes, jusqu'à 40 nautiques, aucune observation astronomique n'étant possible et les courants mal connus. » ... En conclusion ... en haute mer, il faut prévoir des erreurs d'estime jusqu'à 20 nautiques ... ».

Si le Surcouf git effectivement sur les fond marins devant Chichimey l'USAAF n'aurait rien à se reprocher, mais quoiqu'il en soit l'US Navy aurait dû prévoir le recueil du sous-marin par bâtiment de surface avant son entrée dans des eaux côtières particulièrement protégées des attaques par U-Boote..

Dans cet endroit paradisiaque reposent peut-être les derniers marins du Surcouf ?

Quant à tirer la conclusion de cette mystérieuse affaire, je laisse au lecteur le soin de se faire sa propre idée.

Jehan Marion



Aerial view of Guaca cemetery at San Blas, Panama. Bodies of sailors washed-up in the area in February 1942 were brought to the cemetery by local Cuna Indians and buried in the white area in the centre.

Le golfe de San Blas, les îles Chichimey et le cimetière, zone plus claire dans la jungle.

