

ENTRE LES DEUX GUERRES, *LE SURCOUF* EST LE PLUS GRAND SOUS-MARIN DU MONDE

Dès la fin de la première guerre, la plupart des sous-marins allemands sont conduits dans le port de Cherbourg puis incorporés dans la flotte française pour constituer le noyau de la flotte sous-marine. Les ingénieurs français ont largement bénéficié de la technologie allemande et de l'expérience incontestable acquise outre-Rhin. Pour compléter cette flotte, la marine française décide de construire dans le plus grand secret le plus grand sous-marin du monde : Le Surcouf.

L'état de la flotte sous-marine entre les deux guerres

Les sous-marins allemands constituèrent, de 1920 à 1930, le noyau de notre flotte sous-marine opérationnelle permettant la formation et l'entraînement de nos équipages, tout en faisant bénéficier nos ingénieurs de l'expérience incontestable qu'avaient acquise ceux d'outre-Rhin, par la force des choses. Ils assurèrent la soudure entre nos sous-marins d'avant 1914 et les douze premiers sous-marins mis en chantier, en France, après la Première Guerre Mondiale, en exécution du programme naval du 18 avril 1922.

Ce programme comportait six sous-marins de 1 200 tonnes dits de « grande patrouille » et six de 600 tonnes dits de « défense des côtes ».

Continuant la tradition créée par Laubeuf, Cherbourg fut choisi comme « chef de file » pour la construction des six premiers, confiée aux arsenaux et, le 19 juillet 1924, M. Jacques-Louis Dumesnil, ministre de la Marine, vint présider le lancement à Cherbourg du *Requin*, premier de nos 1 200 tonnes.

Souffleur, *Morse*, *Narval* – deuxième du nom – suivirent dans le même arsenal, cependant que le *Marsoin* était confié à Brest et le *Dauphin* à Toulon.

Les six 600 tonnes : *Ondine*, *Ariane*, *Circé*, *Calypto*, *Sirène*, *Naiade* furent confiés à des chantiers privés : les deux premiers chez Normand au Havre, les deux suivants chez Schneider à Chalon-sur-Saône et les deux derniers aux chantiers de la Loire à Nantes.

En même temps se précisait, dans les états-majors de la marine, la notion de « sous-marin d'escadre » destiné à opérer en liaison avec les forces principales de surface, ce qui donna naissance au sous-marin dit, communément, de 1 500 tonnes, et, officiellement, de « première classe », les 600 tonnes étant dorénavant catalogués de « deuxième classe ».

Les deux premiers 1 500 tonnes : *Redoutable* et *Vengeur* furent mis en chantier à Cherbourg en 1924, lancés en 1928, et entrèrent en service en 1931. Trente et un de ces sous-marins furent mis en service de 1931 à 1938 et représentaient, en 1939, environ la moitié de notre flotte sous-marine, l'autre consistant en trente-quatre sous-marins de 600 tonnes.

A cela, il fallait, bien entendu, ajouter les 1 200 tonnes modernisés et les nombreux sous-marins en construction ou commandés.

Un des « pères » de ces sous-marins fut l'ingénieur du génie maritime de Roquebert qui s'occupa personnellement des plans des *Requin*, des *Redoutable* et des *Saphir* et aussi, dans le plus grand secret, de ce qui devait être, par ses dimensions et ses caractéristiques, le plus extraordinaire sous-marin conçu dans le monde, à cette époque.

C'était bien là une idée propre à stimuler l'imagination des fervents de cette arme et, en premier lieu, celle du capitaine de frégate Drugon, ancien second du *Narval* – de Laubeuf – devenu professeur à l'École de Guerre Navale en 1922.

Ainsi naquit Le Surcouf

Puisqu'on avait reproché aux sous-marins allemands

classiques de n'avoir pu observer les règles internationales en matière de guerre au commerce, en raison de leurs caractéristiques spécifiques, il avait suggéré de construire un sous-marin ayant celles d'un croiseur corsaire de surface, quant à l'armement en canons et aux possibilités d'arraisonner les navires de commerce et, le cas échéant, de recueillir leurs équipages, ce qui, par ailleurs, lui permettrait de débarquer secrètement des troupes. L'idéal serait qu'il puisse disposer, aussi, d'un petit hydravion d'exploration, puisqu'on envisageait d'en doter les nouveaux croiseurs de surface, ainsi que d'une grande vedette pour les arraisonnements, les transferts de personnel et les débarquements.

L'ingénieur de Roquebert, alors chef de la section sous-marins du Service technique des constructions navales et rapporteur de la Commission d'études des enseignements de la dernière guerre en ce qui concernait les sous-marins, avait présenté, le 23 juin 1922, un avant-projet de croiseur sous-marin, conçu sur ces données générales, ayant un tonnage de l'ordre de 3 000 tonnes en surface et doté d'une tourelle étanche mettant en œuvre deux canons de 203 mm – identiques à ceux des croiseurs de 10 000 tonnes type Washington – ainsi qu'un hangar, également étanche, pouvant recevoir un petit hydravion à ailes repliables.

Cet avant-projet avait été adopté secrètement par le Conseil supérieur de la Marine le 7 juillet 1922 et – non moins secrètement – l'arsenal de Cherbourg avait reçu, le 31 décembre 1926, l'ordre de mettre en chantier ce qui n'était désigné que par le sigle Q 5, sous la direction technique de l'ingénieur en chef du génie maritime Goudeau.

Ce mystérieux bâtiment fut lancé discrètement à Cherbourg, le 18 novembre 1929, sous le nom de *Surcouf*, sans que ses caractéristiques soient publiées, comme on le fait pour les navires normaux. Son achèvement fut poursuivi dans un coin du bassin Napoléon III entouré d'une haute palissade en planches.

Il effectua sa première plongée statique le 10 juillet 1931 sous le commandement du capitaine de frégate de Belot et ses caractéristiques extérieures ne furent pratiquement révélées au grand public qu'en octobre 1932 lorsqu'il effectua sa première croisière d'endurance à Casablanca et Konakry.

En mentionnant cette croisière la très officielle *Revue Maritime* se bornait à rappeler les caractéristiques que « lui prêtait » la revue anglaise *Naval and Military Record* et qui n'étaient pas exactes.

Ce croiseur corsaire sous-marin déplaçait 3 300 tonnes en surface, 4 300 en plongée et, à ce titre, était bien – comme l'affirmait la revue anglaise – « le

plus grand sous-marin du monde ».

Il avait bien une tourelle étanche contenant deux pièces de 203 mm, type croiseur de surface de 10 000 tonnes. Ces pièces étaient approvisionnées à six cents obus de 120 kilos et le poste de télémétrie et direction de tir permettait de les utiliser jusqu'à douze kilomètres.

Il possédait, en outre, quatre tubes lance-torpilles de 550 mm orientés vers l'avant et deux groupes de trois tubes lance-torpilles orientables, encastrés dans le pont arrière, le tube central étant du calibre de 550 mm et les latéraux de 400 mm, le tout alimenté par un stock de quatorze torpilles de 550 mm et huit torpilles de 400 mm.

La tourelle d'artillerie se trouvait sur l'avant du kiosque et, derrière ce dernier, se trouvait le hangar étanche semi-cylindrique de l'hydravion à ailes repliables dont une grue démontable permettait la mise à l'eau et le hissage... par temps calme. Une grande vedette à moteur était encastrée sous le pont avant.

L'équipage comptait cent vingt hommes dont huit officiers. Il pouvait embarquer en outre plus d'une centaine d'hommes « normalement » : prisonniers ou commandos, mais, lorsqu'on se rappelle, qu'en septembre 1943, pour transporter d'Alger à Ajaccio les premiers renforts aux Corses soulevés, le sous-marin de 1 500 tonnes « classique » *Casabianca* parvint à embarquer, en sus de ses soixante-cinq hommes d'équipage, une compagnie de cent neuf hommes du bataillon de choc, on ne peut s'empêcher de penser que le *Surcouf* aurait pu prendre le bataillon tout entier.

On sait qu'il joua le rôle de croiseur d'escorte anti-corsaire, dans les convois transatlantiques en 1939, puis, qu'étant en grand carénage à Brest, il réussit, péniblement, à rallier Plymouth en juin 1940. Incorporé dans les Forces Navales Françaises Libres et affecté au Pacifique, il se dirigeait, feux masqués, vers le canal de Panama, lorsque dans la nuit du 18 au 19 février 1942, il fut abordé, à soixante-quinze milles au nord-est de Colon, par le cargo américain *Thomson-Lykes* et coula, corps et biens. Un monument commémore son souvenir sur la jetée de Cherbourg.

Extrait de « Cherbourg, port de la libération » par l'Amiral LEPOTIER

