

Extrait d'un article paru dans la presse locale deux ans après les faits

## La disparition du « SAINTE-ANNE » reste une troublante énigme

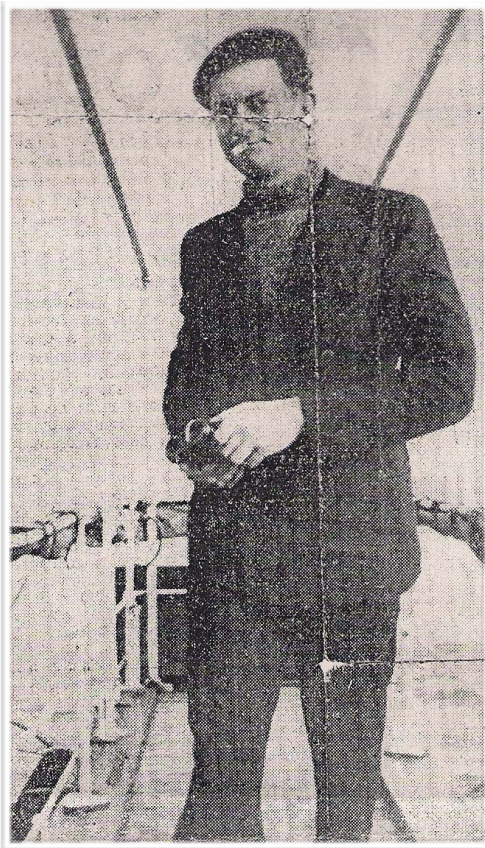
### Quinze marins sont-ils morts ou détenus ?

Le 16 mars 1950, le cargo « SAINTE-ANNE », de la Société Maritime et Routière, à Toulon, battant pavillon français et comptant quinze hommes d'équipage, était porté disparu en mer alors qu'il effectuait la traversée Alger-Toulon.

Bien que les compagnies d'assurances aient officiellement admis cette disparition, bien que en accordant aux familles les pensions régulières, l'administration maritime se soit, elle aussi ralliée à cette thèse, tout un faisceau de témoignages troublants rend ce naufrage inexplicable, voire impossible, et laisse planer un doute terrible sur la réalité des faits.

En rapportant objectivement ces faits, nous ne poursuivons pas d'autre but que de dissiper ce doute par une large diffusion des anomalies du dossier et, nous l'espérons, favoriser l'éclosion de nouveaux témoignages qui viendront mettre fin à la véritable torture morale que subissent, depuis plus de deux ans, quinze familles dont on conçoit les angoisses, les espoirs et les découragements.

\*\*\*\*\*



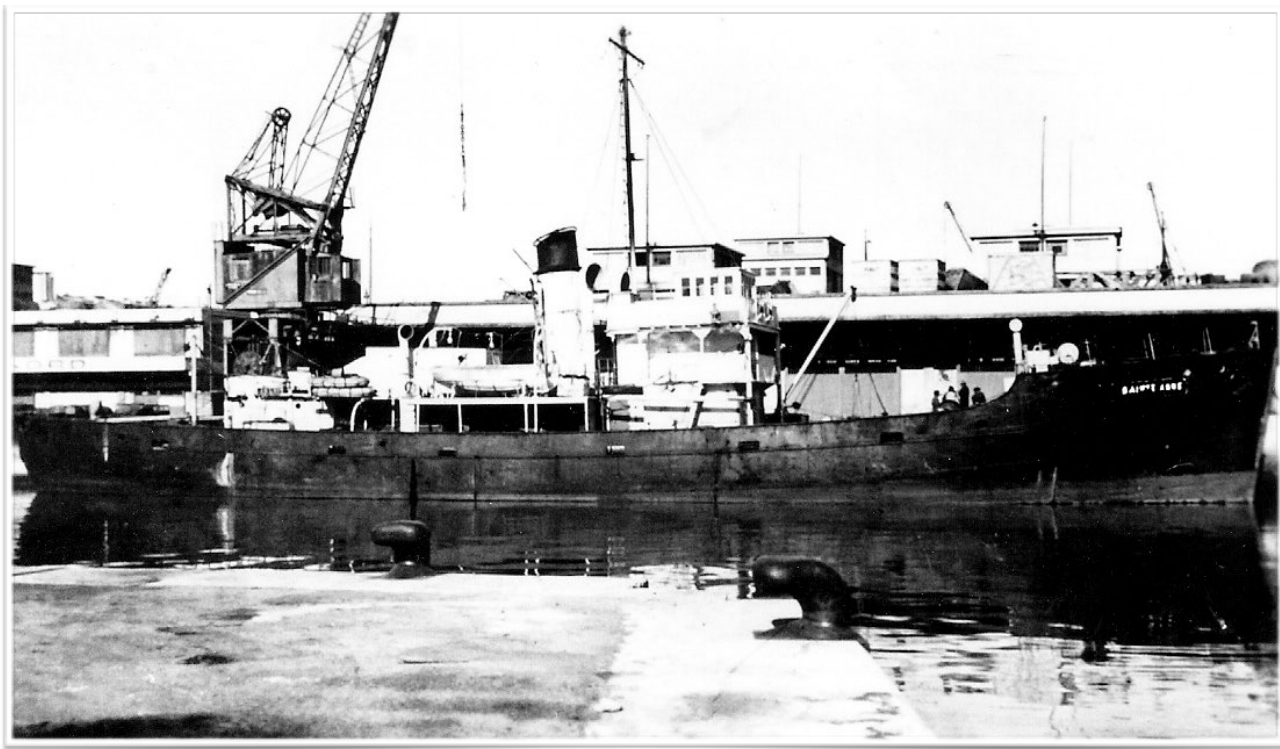
Le 15 mars 1950, à 17 heures, dans un message parlé du Commandant GICQUEL a ses armateurs, le « SAINTE-ANNE » qui effectuait la traversée Alger-Toulon, faisait savoir, par radio, qu'il se trouvait « à cinquante milles au nord des îles Baléares », qu'il arriverait à Toulon avec un léger retard, mais que tout allait bien à bord et que les conditions atmosphérique étaient favorables (vent force 3). L'arrivée du navire à Toulon était prévue pour le lendemain, vers 11 heures.

Depuis cet ultime message, personne n'a jamais plus officiellement du moins- ni vu ni entendu parler du « SAINTE-ANNE ».

Dès que le retard du cargo était devenu inquiétant, des recherches avaient été entreprises par la marine nationale, ainsi que par des bâtiments britanniques en manœuvre en Méditerranée. Aucune trace du bateau, de son équipage ou de sa cargaison ne devait être retrouvée. Pas la moindre épave, pas le moindre indice.

Bien que l'enquête officielle ait conclu à la disparition totale du navire et de son équipage, les milieux maritimes toulonnais se sont toujours refusés à considérer cette disparition comme normale. Le « SAINTE-ANNE » était un ancien escorteur britannique, extrêmement résistant, qui ne pouvait s'engloutir sans raison apparente par très beau temps. Il était, par ailleurs, impensable qu'un tel naufrage ne laisse subsister aucune épave alors que le cargo transportait cinquante balles de liège sur son pont.

A ce premier et troublant point d'interrogation allaient s'en ajouter d'autres, hélas ! plus inquiétantes encore.



## Les Cartes postales espagnoles

Une dizaine de jours après le naufrage, un certain nombre de personnes en relation avec un des membres de l'équipage disparu, Henri Guihol, maître d'équipage, originaire de Giens (Var), commencèrent à recevoir des cartes postales espagnoles représentant la clinique ophtalmologique de Dr. Barraquer, de Barcelone. Ces cartes examinées par la police ne portaient aucune autre inscription que sur l'enveloppe qui les contenait, l'adresse des intéressés. Leur envoi devait s'étendre sur plusieurs mois, c'est M. Victor Berengnier, oncle d'Henri Guihol, qui reçut la première, à Giens (Var), dix jours après le naufrage. Au cours de l'été 1950, Mme Froidurot, d'Antibes, voisine des Guihol, et M. Acrome, commissaire de police dans cette ville et ami des Guihol reçurent à leur tour la même carte. Enfin, le 10 novembre, c'est Mme Giordano, mère de Mme Guihol, à Antibes, et Mme Gouttenoire, femme d'un autre membre de l'équipage, Roger Gouttenoire, chauffeur de Nice, qui reçoivent les mystérieuses cartes postales.

A noter que les adresses sont tapées à la machine et que plusieurs de ces cartes portent un timbre espagnol non estampillé bien qu'elles aient été remises aux destinataires par la poste française. Est-il besoin d'ajouter qu'aucun de ces destinataires n'a jamais entendu parler du Dr. Barraquer, aucun d'eux n'a même jamais mis les pieds en Espagne, aucun n'a la moindre relation à Barcelone.

## Madame GUIHOL à Barcelone

Comme bien l'on pense, à l'issue de ces envois, Mme Guihol n'hésita pas à faire le voyage de Barcelone pour y enquêter personnellement. Elle se rendit directement à la clinique Barraquer où l'on ne put lui exprimer que le plus parfait étonnement. Ces cartes publicitaires avaient été imprimées dix ans plus tôt, lors du changement d'adresse de la clinique, mais jamais aucune n'avait été expédiée en France.

Cette déclaration devait être confirmée par la suite dans le rapport du consul général de France à Barcelone adressé le 27 juin 1950 au directeur de l'Inscription maritime de Marseille, et où l'on pouvait lire : « Aucune explication valable ne peut être donnée de l'envoi des cartes de la clinique Barraquer. Ces cartes ont été imprimées il y a une dizaine d'années environ, lors de l'inauguration d'une nouvelle clinique.

Elles n'ont jamais été envoyées à des clients étrangers mais se trouvent en nombre assez grand encore dans les salons d'attente de la clinique. Aucun marin de nationalité française n'a été soigné dans cette clinique au cours de ces derniers mois. »

Mme Guihol avait elle-même pu s'assurer de ce dernier fait en consultant les registres mis aimablement à sa disposition.

Le mystère des cartes subsistait donc intégralement. Mais il allait bientôt s'estomper devant des faits plus graves.

## Deux déclarations importantes

Dans deux déclarations concordantes, deux marins français qui ne se connaissaient pas le moins du monde, M. Louis Falcot, du quartier maritime de Nice, et M. Sauveur Lazara, du quartier de Bayonne, affirmèrent que le cargo « SAINTE-ANNE » avait été arraisonné par les autorités espagnoles et son équipage interné en Espagne au camp de Miranda et dans l'île d'Alboran.

M. Louis Falcot est extrêmement précis. Il explique que seul membre français de l'équipage du yacht anglais *Rambic*, il passa quatre à cinq jours dans le port de Palma de Majorque, en juin 1951, et qu'il vit dans ce port le « SAINTE-ANNE » qu'il connaissait parfaitement pour l'avoir vu dans le port de Nice, en 1947, à Antibes, où il était resté longtemps en transformation aux chantiers navals et à Marseille, alors qu'il faisait déjà des voyages en Afrique du Nord.

Nous ne pouvons mieux faire que de donner un extrait de l'interrogatoire que fit subir à cet important témoin M. l'administrateur en chef de l'Inscription maritime de Nice, le 23 août 1951 (ref. 1485 I.D.).

*D.- Est-il exact que vous avez aperçu le vapeur « SAINTE-ANNE » récemment dans le port de Palma de Majorque ?*

*R.- Oui, au mois de juin dernier.*

*D.- Comment l'avez-vous reconnu ?*

*R.- D'abord à son aspect général, puis en raison des transformations que ce bateau avait subies. Le treuil de la cale arrière avait été débarqué. Un mât de charge avait été installé à l'arrière pour desservir la cale. Le nom de « SAINTE-ANNE » avait été recouvert d'une couche de peinture noire, mais les lettres transparaissaient un peu. Ayant pu m'approcher à quelques mètres du bateau, j'ai pu lire le nom, il s'agissait bien du « SAINTE-ANNE ». Un camarade que je connais m'a dit avoir vu le débarquement des cageots de primeurs lorsque le bateau a été ramené dans le port de Palma par un navire de guerre espagnol.*

*D.- N'avez-vous pas essayé de vous approcher davantage pour identifier complètement le « SAINTE-ANNE » ?*

*R.- Nous étions avec un camarade et des femmes et nous voulions en profiter pour prendre une photo du navire, mais les douaniers et la police nous en ont empêché.*

*D.- Que savez-vous sur le sort des membres de l'équipage ?*

*R.- Ils doivent tous être sains et saufs dans l'île d'Alboran, qui se trouve à environ 150° à l'ouest d'Alméria et qui sert de pénitencier pour les condamnés politiques.*

*D.- Savez-vous que le bruit aurait couru que le mécanicien serait seul manquant ?*

*R.- On m'a dit, en effet, qu'il aurait essayé de s'évader et qu'il ne se trouverait plus avec les autres.*

On imagine sans peine l'émotion que pouvait soulever un pareil témoignage.

## Des précisions troublantes

Les déclarations du marin Lazara, encore qu'il se soit rétracté par la suite, ne devaient pas être moins impressionnantes.

M. Lazara consommait au bar de la Marine, tenu par Mme Guihol et sa mère à Antibes, lorsqu'en entendant parler de l'affaire du « SAINTE-ANNE », et ignorant tout de la personnalité de ses interlocutrices, il affirma qu'on ne devait pas se faire de bile à propos des marins, qu'ils reviendraient bien un

jour, qu'il avait assisté à l'arraisonnement du « SAINTE-ANNE » par trois navires espagnols, au large des Baléares, que le « SAINTE-ANNE » se trouvait à Barcelone au poste 44, et qu'enfin l'équipage était interné à Miranda.

Pressé de questions Lazara promet de faire des recherches lors d'un prochain voyage en Espagne.

Le 11 octobre 1950, il adressait à Mme Guihol la lettre suivante :

*Madame, Monsieur,*

*Me voici de retour d'Espagne et je viens vous donner le résultat de mes démarches faites sur place. J'ai été au camp de Miranda et là je n'ai rien eu de précis. Par contre, le colonel qui commande ce camp m'a dit que cette affaire se trouve entre les mains du gouverneur général civil et militaire à Barcelone.*

*Je suis donc parti à Barcelone et là j'ai été d'abord trouver le secrétaire du gouverneur général ; celui-ci m'a conseillé, pour avoir des renseignements plus précis, d'aller trouver le gouverneur lui-même. Seulement, avant de m'engager si haut, j'ai pensé aller consulter notre consul de France à Alicante et j'ai bien fait, car celui-ci m'a tout de suite déconseillé, cette visite directe, car je risquais très gros ; autrement dit d'aller rejoindre les autres.*

*Vous voyez donc d'ici la situation ; aussi bien désolé, j'ai arrêté là mes démarches et je suis revenu en France. Je puis, par contre, vous affirmer qu'ils sont tous vivants et ensemble, sauf celui qui était à la machine qui n'est pas parmi eux. En définitive, sur le conseil du consul de France, vu que lui ne peut rien directement, envoyez vous-même une requête d'urgence au ministre de la Marine marchande à Paris, lui demandant d'intervenir si possible au plus vite, et en même temps à la Croix-Rouge, à Genève, pour qu'elle s'efforce d'avoir des nouvelles avant que n'arrive l'irréparable.*

*Voilà, pour l'instant, tous les détails de mes huit jours de démarches faites là-bas. Je me mets par contre à votre disposition au cas où vous auriez besoin d'autre chose.*

*Dans l'attente d'une solution favorable...*

Convoqué par M. l'administrateur du quartier maritime de Nice, M. Lazara devait, par la suite, se rétracter complètement ; confronté avec Mme Guihol, il nia lui avoir jamais rapporté les faits ci-dessus ni même lui avoir jamais écrit. Il alla jusqu'à dire qu'il ne la connaissait pas, ni sa mère !

Il reste que ce témoignage du matelot Lazara comporte certaines inexactitudes. Par exemple, il n'y a pas de consul de France à Alicante. Les môles des quais de Barcelone ne sont pas numérotés mais désignés par des noms propres.

N'ayant jamais sollicité ni accepté la moindre gratification, on ne peut penser un seul instant que le témoin ait voulu escroquer les deux femmes. Ses déclarations-qui soulignons-le, sont antérieures à celles de M. Falcot- cadrent trop avec le témoignage précédent pour être l'œuvre d'un mythomane. Pourquoi cette subite rétractation ? Les policiers d'Antibes pensent, non sans raison, que le témoin craint de voir les autorités compétentes lui demander des comptes sur ses fréquents voyages en Espagne.

## Une enquête officielle et complète s'impose

Tout ceci n'explique évidemment pas la disparition mystérieuse du « SAINTE-ANNE ».

S'il faut en croire le rapport du consul général de France à Barcelone, dès le 20 mars 1950, « une enquête officielle a été ouverte et il a été procédé à de minutieuses recherches pour recueillir des renseignements sur la perte du « SAINTE-ANNE », en collaboration avec le consul de France à Palma. La marine espagnole y participa. Aucune trace du navire n'a pu être retrouvée. » Et notre représentant conclut : « L'arraisonnement du « SAINTE-ANNE » ne peut en aucune manière être raisonnablement admis. »

Plus nuancée est la conclusion de l'enquête menée par l'inspecteur de police Gandin en France : « avis partagé dans les milieux maritimes. Certains parlent d'une brusque trombe d'eau, les autres réfutent totalement un accident, étant donné qu'on n'a jamais découvert la moindre épave. La thèse d'une escroquerie à l'assurance est à écarter étant donné la qualité de la Société Navale. L'internement des membres de l'équipage ne peut être rejeté a priori, mais difficile à admettre. »

SI, comme le laisse supposer le témoignage aussi précis que singulier de M. Falcot, le « SAINTE-ANNE » a été arraisonné, il faudrait expliquer pour quel motif. Trafic d'armes, de cigarettes ? De l'avis unanime de ses camarades, jamais le capitaine Gicquel, marin honnête et tout de droiture, ne se serait prêté

volontairement à ce genre de navigation. On ne peut davantage soupçonner les autres membres de l'équipage. Au reste, si là était la raison d'un arraisonnement officiel on ne voit pas pourquoi les autorités espagnoles s'en cacheraient puisqu'il serait parfaitement légal ?

Le mystère demeure entier mais on conviendra que, pour mettre fin à l'odieuse incertitude où se trouvent plongées quinze familles françaises, il mériterait peut-être une nouvelle et minutieuse enquête qui ne laisserait subsister aucun de ces désolants points d'interrogation que nous venons de poser publiquement.