

Il y a 50 ans ...

## LE NIOBE

La courte et tragique histoire du *Niobé*, avec le recul du temps, elle apparaît comme l'épisode le plus frappant, le point dominant du premier drame havrais de la guerre de 1940, le drame terrible que celui de 1944 a recouvert de son ombre mais n'a point effacé, le drame de la ville désertée, du port bombardé et abandonné, de la rade mitraillée lors de l'exode par la mer. Déjà, le 2 juin, à 15 h.50, une explosion venant du large avait ébranlé les maisons: le grand pétrolier *Purfin* venait de sauter sur une mine; le commandant, le pilote Auguste Pestel et trois matelots y avaient été tués. Déjà, les bombes d'avions avaient fait de grands ravages dans la ville.

### Des embarcations surchargées

La destruction d'une partie de Rotterdam, inopinée par les avions allemands, les nombreuses automobiles belges arrivant criblées de balles de mitrailleuses, les nouvelles les plus ahurissantes ont agit au Havre comme à Paris, comme partout. Si ce n'est pas la panique, c'est quelque chose qui s'en approche ... Cependant que, par voie de terre, voitures et gens vont s'agglutiner aux bacs de la Basse-Seine, tous les navires dans le port, les petits bateaux, les barques, les canots embarquent de complets chargements de fugitifs. Des Neiges, du sémaphore, de partout, des barques, surchargées s'en vont à la voile aux ports d'en face et reviennent chercher du monde. Il fait très beau temps, mais les avions mitrailleurs allemands survolent l'estuaire.

Profitant des accalmies, les petits navires appareillent: le *Trouville* peut gagner le port dont il porte le nom; l'*Adolphe-Leprince* arrive pareillement à Ouistreham; *La Touques* doit rallier Cherbourg, mais on lui intime l'ordre d'aller plus loin, et il lui faut atterrir à Dinard à cause d'une voie d'eau. Les porteurs à vase et la flottille du Port Autonome, chargés de gens, touchent Ouistreham en compagnie d'un petit navire de guerre et vont débarquer leur monde à Saint-Malo avant de gagner La Rochelle. Le *Minotaure*, petit paquebot-pilote de la Transat, s'en va jusqu'à Saint-Nazaire non sans être poursuivi. Seul, je crois bien, l'avis *Epinal* est accepté à Cherbourg, parce qu'il est militaire et qu'il porte le personnel des P.T.T. Que d'émotions connaissent les passagers de ces navires traqués par l'aviation ennemie, que guettent les mines sous-marines et les sous-marins, et qui ne savent véritablement pas où ils seront accueillis! Du Nord,

le 10 juin, sont refoulés sur notre port, qu'il leur faudra quitter le lendemain, les cargos *Paramé*, *Niobé*, *Syrie*.

### Qui donc opéra le tri fatal?

Le *Paramé*, il peut, lui aussi, débarquer son monde à Cherbourg, sans doute parce qu'il porte des munitions; c'est un bateau heureux, comme le *Penchateau* qui put, outre son chargement de fugitifs, recueillir en mer deux cents naufragés des navires belges *Albertville* et *Minnéapolis*, coulés en rade par les avions. Comme ces derniers, le *Bruges* est frappé durement et, incendié, vient s'échouer dans la baie de Sainte-Adresse après que le bateau-pilote *Sénateur-Louis-Brindeau*, sauveteur inlassable, lui a pris ses passagers pour aller les confier à l'anglais *Worthing*. Un autre encore est bombardé à ce moment: le *Général-Metzinger*. Mais il en est tout de même qui passent au travers du danger et portent heureusement leurs passagers, affamés, à Belle-Isle, à Bayonne, voire à Casablanca.

A bord de tout ce qui appareille du port, du plus petit canot au plus grand cargo, on peut dire que les Havrais sont menés les yeux fermés par leur destin; ils fuient leur ville mutilée, calmes et la rage au cœur, mais ils fuient sans avoir le pouvoir de faire agir leur volonté, s'abandonnant à leur chance, ou à leur malchance. Certains montent sur tel bateau parce qu'il leur plaît plus que son voisin, simplement. Mais qui donc opère le tri fatal, choisissant ceux qui ne doivent pas arriver quelque part! Une jeune femme, prête à monter sur le *Niobé*, déclare soudain à sa famille: "Il ne me dit rien de bon ce bateau, je vais sur l'autre!" Comment avait-elle deviné qu'il était le bateau de la mort? Un père de cinq enfants est angoissé parce qu'il croit prudent de faire deux parts: le désespoir dans l'âme il embarque sur un bateau avec deux de ses enfants et envoie sa femme avec les trois autres sur le *Niobé*. Quelle tragédie, ce partage de la famille aux portes de la mort, pour essayer d'en arracher un peu à sa monstrueuse exigence!

Faut-il se confier au *Paramé* dont j'ai dit le sort heureux, au *Cap-Blanc*, au *Syrie*, au *Niobé*? Du premier, rien à signaler. Le *Syrie*, à peine est-il à la hauteur d'Octeville qu'un avion pique et l'entoure de quatre bombes; voie d'eau, machine en panne, navire désarmé sur lequel l'avion passe deux fois en mitraillant le pont rempli d'évacués: une femme est tuée, cinq personnes sont grièvement blessées, quinze légèrement. Il appelle au sifflet,



8 mais les navires en vue sont occupés à se défendre des avions, notamment le croiseur-cuirassé *Paris*, violemment attaqué. Un peu plus tard seulement, au cours d'une accalmie, des baleinières d'un navire anglais lui prennent du monde, puis c'est l'*Amiral-Mouchez*, de la Marine Nationale, qui l'accoste et recueille 250 personnes, et enfin l'avis colonial *Savorgnan-de-Brazza* qui se charge des 250 autres passagers, pour les confier à l'*Attentif*, qui les portera à Caen.

#### **Ceux que leur destinée amena sur le Niobé**

Tout cela fait bien des tribulations mais, à part quelques infortunés, tous ces évacués arrivèrent quelque part. Alors que ceux que leur destinée mena sur le *Niobé*, que sait-on d'eux, en somme? Que sait-on de ce navire de malheur? Appartenant à la Société Navale Caennaise, pouvant porter environ 1600 tonnes, il était arrivé la veille au port, avec 800 tonnes de munitions. Peut-être parce qu'il partait le premier (à cause de son chargement dangereux, mais on ne le disait pas), 800 personnes y embarquèrent et, sous la conduite du pilote Paul Langronne, quittèrent Le Havre: 800 sans compter ceux de la dernière minute, et tous avec leurs colis les plus précieux, avec, comme tous ceux des autres bateaux, autant de confiance que d'angoisse dans le cœur. Pourquoi se seraient-ils défiés de ce navire plutôt que d'un autre? Comment auraient-ils deviné que le mauvais oeil était à bord?

Il s'en allait tranquillement, de toute sa vitesse, le *Niobé*, il se trouvait au Nord-Ouest de La Hève lorsqu'une formidable détonation bouleversa la mer. Il venait d'exploser. Était-ce le fait d'une mine, ou d'une bombe d'avion, ou d'un échauffement de sa cargaison? Je ne crois pas que ce soit bien établi. Il était quatre heures de l'après-midi. Le petit vapeur *Cotentin*, capitaine Cousin, venant de Cherbourg, mit le cap sur le lieu du sinistre; il ne peut recueillir, parmi d'innombrables épaves, que onze naufragés, sur au moins huit cents; une jeune fille de 18 ans, un garçon de 10 ans, deux passagers, cinq marins de l'Etat et deux matelots du bord. Des autres, du navire, plus rien ne restait à la surface de la mer.

Le *Niobé*, nom sinistre d'un navire maudit qui fut le point central des drames de l'exode dans la rade du Havre, et qui marque la première des grandes tragédies havraises de la dernière guerre.

**Julien Guillemard**

Ce texte de Julien Guillemard (qui fut vice-président des Amis du Vieux Havre) a été publié dans la presse locale, dans les années 50, dans la série "Annales maritimes havraises".

C'est lui que nous avons choisi pour rappeler cette catastrophe. Mais on pourra aussi se reporter à: Julien Richard: Les pilotes du Havre 1914-1945 (1983) et Georges Potvin: 11 juin 1940. L'exode par mer des Havrais et les 800 morts du "Niobé", in *Gavroche*, N° 27/28, mai/août 1986, pp.44-46.

Parmi les victimes, il a déjà été question d'Emile Constant (conférence de Denise Manneville le 23 février). Nous donnons ci-dessous un article de Sylvie Barot sur Etienne Peau, et nous évoquons aussi Victor Trassard.

\*

\* \*

#### **ETIENNE PEAU**

Parmi les Havrais qui avaient pris place à bord du *Niobé* le 11 juin 1940, une mention particulière doit être faite d'Etienne Peau, dont le jugement déclaratif de décès porte qu'il est "mort pour la France", mention décernée à tous les disparus dont l'embarquement put être établi avec certitude ...

Fils d'un maître charpentier de maisons, il naquit rue d'Oran, dans le quartier Saint-Vincent, un 3 décembre 1877. Nous ne savons rien de ses études mais en 1918, il est nommé chef des travaux biologiques du laboratoire océanographique que la Ville du Havre vient de créer et qui dépendait lui-même d'un institut du même nom, agréé en 1913 par le recteur de l'Académie de Caen et dirigé par le docteur Loir.

En 1923, il est envoyé en mission aux Iles Kerguelen par le Muséum d'Histoire Naturelle de Paris et en rapportera plusieurs études sur la géologie, la flore et la minéralogie de l'archipel, publiées par la Société Linnéenne de Seine-Inférieure. Membre actif de la Société Géologique de Normandie, il était officier de l'Instruction publique depuis 1932.

Aujourd'hui, son nom reste surtout lié aux entreprises françaises aux terres australes et s'il existe à nouveau un laboratoire de recherche sur la mer au Havre en 1990, celui-ci, rattaché à l'Université, étudie non pas le milieu marin mais l'action mécanique des vagues.

**Sylvie Barot**