

11 JUIN 1940

LA CATASTROPHE DU *NIOBÉ* (1)

INTRODUCTION

Cette étude a pour but d'attirer l'attention sur les dernières heures de la vie du navire le *Niobé*, une des grandes tragédies qui marquèrent Le Havre en cette année 1940. Alors que le temps, par-delà les émotions, a aidé à résoudre bien des interrogations sur les faits de guerre, beaucoup de questions se posent encore actuellement sur le lieu de naufrage de ce cargo, sans que des réponses satisfaisantes viennent confirmer les hypothèses. Cela est en partie dû au fait qu'un bien petit nombre de personnes a été en mesure d'en relater (avec précision ?) les événements.

Ce document a également pour but de faire comprendre dans quelles conditions le Havrais Étienne Peau, passionné par la mer et l'océanographie - dont la biographie est dressée à l'occasion de cette année commémorative - a disparu, anonyme parmi plus de 800 passagers morts avec lui, durant le naufrage du *NIOBÉ*.

Enfin, la raison inconsciente de cette recherche est peut-être d'insister sur le hasard funeste du destin, qui, comme une sorte de fatal clin d'œil, a fait mourir Étienne Peau, le concepteur havrais d'un scaphandre hyperbare - qu'il destinait à la récupération des chargements de valeur et à la biologie sous-marine - sur un navire transportant, selon l'une des versions du récit, des trésors en pierres précieuses provenant de diamantaires hollandais...

En fonction des sentiments qui resurgissent du plus profond de nous-mêmes, chacun portera une appréciation personnelle sur le résumé de ce tragique destin maritime qui a uni à jamais, en ce 11 juin 1940, la mort de centaines de passagers à celle d'un navire de haute mer.

La fin de ce cargo a donc marqué de son empreinte l'histoire d'une ville. Rares sont en effet les Havrais qui n'ont pas perdu un parent proche ou un ami dans le naufrage du *Niobé*. Et combien de familles ont finalement remercié le hasard de les avoir, au dernier moment, empêché de rejoindre le port ou d'atteindre ce bateau pour fuir les bombardements...

1 - LE HAVRE DANS LA TOURMENTE DE JUIN 1940

De violentes attaques aériennes viennent d'être portées par les Allemands en Scandinavie, aux Pays-Bas et en Belgique. Alors que les combats font rage aux frontières septentrionales de l'hexagone, la fin du mois de mai se passe à organiser la défense du Havre sous le commandement de l'amiral Gaudin de Villaine, gouverneur de la ville.

À partir du 20 mai, les réfugiés et les blessés en provenance du nord de la France commencent à affluer vers Le Havre. Les alertes se succèdent à un rythme de plus en plus soutenu. Les feux provoqués par les bombes incendiaires et les destructions occasionnées par les bombes explosives créent un climat d'insécurité croissant. Un calme relatif s'instaure durant les derniers jours de mai. Toutefois, dès le début du mois de juin les bombardements aériens reprennent plus violents et plus meurtriers qu'auparavant. Comme le décrit J. Richard (1985, p.186), la " grande peur "

pousse finalement les Havrais à quitter les abris dans lesquels ils passent les nuits d'alerte pour se disperser sur les routes en bravant la mitraille.

(1) cette note a fait l'objet d'une présentation publique lors de la réunion de la Société havraise d'Études diverses du 11 juin 1998.

1.1 Les jours qui précèdent le drame

Un aperçu des opérations, tant sur mer que sur terre, est donné par le contre-amiral Lepotier (1978). Le 8 juin l'exode, amorcé depuis quelques jours déjà, se confirme. Les civils désarmés forment des files et tentent de rejoindre, depuis le carrefour de la sortie du Havre, la route menant au bac de Berville, normalement réservé pour l'évacuation de l'agglomération havraise (Richard, 1985). Car la solution espérée, pour fuir l'ennemi qui est aux portes de Rouen, est de traverser la Seine au plus vite par Le Hode. Les voies sont toutefois rapidement encombrées de centaines de véhicules. Ceux-ci gisent, abandonnés, sur plusieurs kilomètres, La route n'est plus praticable qu'à pied, sous la mitraille et les bombardements.

Le lendemain 9 juin, les bacs de pétrole de la Compagnie Industrielle Maritime et de la Compagnie Française de Raffinage de Gonfreville-l'Orcher sont incendiés par des spécialistes de l'armée française. Les colonnes de fumée obscurcissent le ciel, provoquant, en plus du sauve-qui-peut général, un affolement sans précédent. Les administrations ne peuvent plus travailler. Les Postes, Télégraphes et Téléphones ne fonctionnent plus, l'Amiral Gaudin de Villaine s'étant arrangé pour les détruire. L'avancée inexorable des troupes allemandes et de leurs divisions de chars pousse également le gouverneur du Havre à donner ordre aux Havrais d'évacuer leur ville au plus tôt (Anonyme, 1950a). Cet ordre est tombé sans consigne particulière, provoquant un vent de panique. Des affiches apposées par le maire ordonnant l'évacuation de la ville sont lacérées par ordre du commandant d'armes et remplacées par des mesures préparatoires d'évacuation (Guillemard, 1954, p.28 ; Godefroy, 1964, p.199). Ordres et contrordres se croisent et se contredisent. Aucune structure ne vient réellement soutenir les civils, d'autant que la municipalité est sur le point d'abandonner ses fonctions et que l'armée reflue (Esdras-Gosse, 1946). La population havraise, prise dans une souricière, se tourne vers la mer pour fuir le désastre qui menace. Ce 9 juin, à 17 h, le sous-préfet, l'archiprêtre ainsi que le maire Léon Meyer et certains des adjoints, passent la Seine sur un petit bateau (canot de sauvetage *JULES ET JULIE SIEGFRIED*, d'après Dubosq et Dubosq, 1995) frété spécialement depuis le début de la semaine. Il appareille du sémaphore pour rejoindre Trouville (Anonyme, 1985).

Le 10 juin au matin, les bacs de pétrole Desmarais font l'objet d'un sabotage volontaire, tandis que les raffineries continuent de brûler. Les Allemands avancent vers Le Havre. À 7 h, ils sont à Barentin, à 10 h 30 à Yvetot et bifurquent vers la plage des Petites-Dalles qu'ils atteignent une heure plus tard. Le Havre subit des vagues successives de bombardements. La population affolée et toujours plus nombreuse se presse alors vers le port pour traverser la Seine par la mer.

1.2 Ce 11 juin...

"La journée du 11 juin, qui fut marquée par une intense activité des bombardements, a été, pour le Havre, une des plus terribles que notre ville ait jamais connues" ; ainsi commence l'article rétrospectif de J. Bertrand consacré à "Ce que fut l'exode de la population havraise par bateaux le

11 juin", paru dans le "Petit Havre" du 25 août 1940. Cet article, en quelques mots, plante le décor de ce jour funeste. Plusieurs quartiers du Havre (quartier de l'Eure par exemple), et plus encore les hangars de l'arrière-port et la zone industrielle proche, sont la proie des flammes. Il n'y a plus ni eau ni électricité.

Les Havrais, livrés à eux-mêmes, tentent de trouver des solutions pour fuir devant la destruction probable de leur ville et les combats de rues. C'est de nouveau vers le port et les navires qu'il abrite encore que se tournent tous les yeux. Les bateaux, quel que soit leur tonnage - de la barque de pêche aux cargos et paquebots encore à quai - cristallisent l'espoir d'une population désemparée.

Tout ce qui peut flotter et traverser la Seine pour, croit-on, trouver en Basse-Normandie ou en Bretagne un semblant de sécurité est pris d'assaut. Les gens s'entassent par dizaines sur les bateaux des pêcheurs et par centaines sur les plus grosses unités. Ce sera le cas pour les navires accostés au quai Joannès-Couvert : le *SYRIE*, le *PARAMÉ* et bien sûr le *NIOBÉ*.

1.3 Les différentes vagues d'assaut des avions allemands

Depuis le matin du 11 juin, il est, semble-t-il, possible de distinguer plusieurs vagues successives d'assaut d'avions ennemis, venus bombarder les navires sur rade ou en train d'appareiller du Havre. Trois vagues vont se succéder à partir de la mi-journée, causant des pertes très importantes parmi les bâtiments.

D'après l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe G. Lesieutre, commandant du chalutier armé A.D. 57 le *NADINE*, vers midi, trois avions viennent bombarder les navires mouillés sur rade (Lepotier, 1978, p.447 ; Sainbène et al., 1996, p.132). Pour Sainbène et al. (1996, p.134), l'horaire (12 h 15) est confirmé par Courcet, commandant du paquebot *GÉNÉRAL METZINGER*. Les bombes ratent leurs objectifs, mais poussent certains navires à lever l'ancre et à errer pour tenter d'être moins vulnérables.

Lepotier (1978, p.448) indique que c'est au cours d'une seconde attaque déclenchée à 14 h 30 que des pertes seront enregistrées. En effet, toujours d'après G. Lesieutre, vers 15 heures, une attaque par une escadrille de 9 avions provoque le naufrage du *GÉNÉRAL METZINGER* et du *BRUGES*. Courcet confirme qu'il est 14 h 30 environ lorsqu'une formation d'une vingtaine d'avions allemands venant du nord-est détectée comme se dirigeant vers les navires en attente (Sainbène et al., 1996, p.134). C'est, semble-t-il, lors de la même attaque que le *SYRIE* et l'*ALBERTVILLE* sont touchés, pourtant, le pilote A. Guerrier (d'après Richard, 1985) indique que c'est vers 13 heures que l'*ALBERTVILLE* est pris pour cible (voir note 8). À 14 h 45, alors que le *GÉNÉRAL METZINGER*, en flammes, est abandonné par l'équipage, des avions reviennent mitrailler les canots de sauvetage, mais l'attaque est repoussée par le torpilleur britannique L.-11. Le patrouilleur auxiliaire P.-21 (voir note 13) est également présent sur rade et assiste à la scène (Guierre, 1954, p.138). À 17 heures, le paquebot incliné sur bâbord n'est plus qu'un vaste brasier (Sainbène et al., 1996, p.135).

Vers 17 heures une nouvelle vague d'une quinzaine d'appareils ennemis revient bombarder les navires. Le cargo mixte *PIRLAPOLIS* fait alors partie de ceux qui sont touchés (Cailles et al., 1997).

1.4 Le travail de sauvetage du bateau-pilote Sénateur Louis Brindeau

Dès le mois d'octobre 1939, un barrage pour la défense du port du Havre avait été mis en place sur la rade (Richard, 1985). D'après l'auteur (p.192), les Autorités militaires avaient fait aménager un chenal de sécurité de 7 milles depuis le port du Havre jusqu'à 5 milles dans le nord-ouest de la Hève. Depuis ce moment, la vedette de pilotage se tient à l'intérieur du barrage, prête à assurer le service pour les pilotes havrais qui travaillent dans des conditions extrêmes.

Le 11 juin, à 14 h 15, le pilote Perrouelle regagne le *SÉNATEUR LOUIS BRINDEAU* après avoir assisté le commandant du *Syrie*, lorsqu'intervient l'attaque aérienne qui va toucher le cargo.

D'après le pilote A. Guerrier, dès 13 h 30, les dégâts occasionnés à l'*ALBERTVILLE* poussent son équipage à abandonner le paquebot. Tandis que des canots de sauvetage regagnent la côte par leurs propres moyens, le dernier canot, ayant à son bord le commandant, le pilote et quelques blessés, est recueilli par le bateau-pilote *SÉNATEUR LOUIS BRINDEAU*. L'opération se déroule vers 15 heures.

Vers 15 h 15 le pilote Émile Prentout monte à bord du paquebot *BRUGES*. La vedette de pilotage assure le transfert de cinq blessés qu'elle conduit jusqu'au navire-hôpital *WORTHING*, stationné sur la grande rade.

Il est 17 h 45 lorsque le transbordement est achevé. Or, c'est parce que le bateau-pilote n'est pas à son poste pour assurer la débarque du pilote du cargo *NIOBÉ* - puisqu'il est lui-même occupé à assister les blessés du paquebot - que le pilote Paul Lengronne reste à bord du cargo qui poursuit sa route.

2. LE *NIOBÉ*

Quelques documents existent concernant le *NIOBÉ*, mais il semble n'y avoir aucun papier officiel à la chambre de commerce ou aux Archives municipales du Havre (M. E. Morillon, in litt., 6 nov. 1965). Si les éléments sont relativement convergents concernant l'histoire propre du navire, en revanche, ils sont souvent assez contradictoires quant à la fortune de mer que le *NIOBÉ* va subir en cette fin d'après-midi du 11 juin 1940, au large du Havre. De plus, les récits des rares survivants venant se mêler aux légendes et aux fausses informations, il n'est pas toujours facile de faire la part des choses.

2.1 Cargo ou paquebot ?

Le *NIOBÉ* appartient à la Société Navale Caennaise (S.N.C.) dont le siège social était encore, en 1962, au 9, rue de Leningrad, à Paris (8^e arrondissement) (voir note 14). Le navire porte le matricule : Caen F° 95 n° 1190 (Arch. dép. Calvados, R 5812). Il faisait la livraison de minerai entre Rotterdam et l'Angleterre (Dauzats, 1962, d'après Kervella). Pour Yves Gourmelen, un matelot, c'était avant tout un navire charbonnier (Dauzats, 1962).

Quel que soit son fret, les informations s'accordent pour dire qu'il s'agit d'un cargo. Il aurait été de 884 tonneaux de jauge nette (anonyme, 1965). D'après le document officiel (Légion de

gendarmeries maritimes, Compagnie de Cherbourg) n° 171 du 18 juin 1962, le *NIOBÉ* est un cargo à vapeur de 2500 tonnes de port en lourd (2450 tonnes, d'après L. Lecoeur, comm. pers.: décembre 1997), construit en 1920 en Angleterre. Il avait un sister-ship nommé *HÉBÉ*, réquisitionné par les Allemands et navigant sous pavillon italien avec le nom de *Crema*, qui fut coulé le 1er avril 1943 près de Cani (île tunisienne de Jaza'ir al-Kilab, au large de Bizerte ?).

2.2 Les derniers voyages du *NIOBÉ*

Il n'est pas aisé de reconstituer les derniers jours de la carrière du cargo *NIOBÉ*. Nous avons recoupé les déclarations des marins survivants (Kervella et Gourmelen) et ceux des militaires embarqués (Le Meur), avec tes rapports officiels (rapport de gendarmerie du 18 juin 1962), et les synthèses (Cras), mais également avec les rares documents d'archives (registres d'entrées et de sorties de navires, rapports des Quartiers maritimes du Havre et de Caen).

Le *NIOBÉ* a donc été réquisitionné par l'état comme ravitailleur de troupes. D'après le récit de Joseph Kervella (matelot-chauffeur) rapporté par le journaliste Dauzats (13 avril 1962), en mai et juin le navire transportait des vivres et des munitions vers Dunkerque. Et effectivement, l'ordre de ravitailler l'armée du nord à l'aide de trains de cargos avait été donné, le 21 mai, à l'amiral Nord (Cras, 1955, p.302). L'amirauté française indique clairement que les cargos *NIOBÉ*, *OSTREVENT* et *SURVILLE*, en chargement à Rouen, seront prêts aux ordres, vers le 24 mai, à Cherbourg.

Pour Yves Gourmelen, matelot à bord du *NIOBÉ*, le navire chargé en toute hâte durant son escale à Rouen se vit confier des sacs de pain, des sacs postaux, de la nourriture pour les chevaux, des munitions et une auto avec son chauffeur pour l'état-major français, avec ordre de remonter le tout vers Dunkerque. Les nouvelles étant mauvaises et les mines nombreuses, il fut décidé de détourner le navire vers Cherbourg pour le faire démagnétiser. Il a fallu ensuite rejoindre la côte sud-est de l'Angleterre.

D'après Cras (1955, p.306), le *NIOBÉ* réquisitionné à Rouen le 21 mai, a été chargé de 1056 tonnes de marchandises se décomposant en 600 tonnes de vivres et de fourrage, 436 tonnes de munitions, 5 tonnes de cartes géographiques et 15 tonnes de sacs postaux. Le navire a appareillé le 26, à 16 h 30, pour Cherbourg.

Kervella a consigné (rapport de gendarmerie du 18 juin 1962) que l'autorité militaire a chargé 1800 tonnes de munitions avec ordre de les porter à Dunkerque. Il semble qu'une erreur ait été commise sur la quantité de munitions à bord.

Pour Cras (1955, p.310) le *NIOBÉ* à appareillé de Cherbourg le 29 mai et est arrivé en rade des Dunes le 30 du mois.

Toujours d'après Kervella, le navire a mouillé en rade de Douvres où deux chalutiers auraient encore confié quelques centaines de tonnes de munitions supplémentaires. Le navire a ensuite touché Cherbourg pour décharger des vivres. Pour Gourmelen, au contraire, arrivé à Douvres, des chalutiers vinrent prendre livraison de vivres et de munitions pour Dieppe (sic), Dunkerque étant inaccessible.

Toutes les munitions ne furent pas déchargées et les vivres commençant à se perdre, c'est de nouveau vers Cherbourg que le bateau fit route. Le registre des entrées et sorties de navires de Cherbourg nous permet de confirmer (n° 338 que le *NIOBÉ* est arrivé de Douvres le 6 juin 1940, sous les ordres du capitaine Lodeho.

Cras (1956) indique que le préfet maritime de la 1^{re} région avait reçu l'ordre de hâter le déchargement des cargos en escale à Cherbourg. Le 8 juin, le *Niobé*, mais également le *PARAMÉ*, l'*OSTREVENT* et le pétrolier *PORT-LYAUTEY* sont concernés par cet ordre (Lepotier, 1978, p.444, d'après Cras).

Le *NIOBÉ*, avec les munitions en cale, est, dès le 9 juin dans l'après-midi, envoyé sur Le Havre où l'armée pouvait en avoir besoin (Dauzats, 1962, d'après Kervella).

Dans un tableau récapitulatif des mouvements de navires de commerce ayant rallié Le Havre entre le 31 mai et le 12 juin il est dit que le *NIOBÉ* ainsi que le *SYRIE*, le *PENCHATEAU* et le *PARAMÉ* ont appareillé de Cherbourg le 10 juin à 5 h 30 (Cras, 1956, p.118).

Le *NIOBÉ* entre au Havre le 10 juin vers 16 heures, il embouque la passe pratiquement en même temps que le *Syrie* et le *PARAMÉ* (Bertrand, 1940). Le *PARAMÉ* est dirigé vers le poste 1 du quai Joannès Couvert (abrégé en J.-C. 1) et le *NIOBÉ* vers le poste 2 de ce même quai (Anonyme, 1950a). Le *SYRIE* est, quant à lui, mis à couple du *PARAMÉ* (Bertrand, 1940). Le matelot Jean Le Meur (rapport sur le naufrage du *NIOBÉ*) indique que le *PARAMÉ* est accosté devant le *NIOBÉ*, d'où la possibilité d'en déduire que le *PARAMÉ* est bien à J-C 1 et le *NIOBÉ* à J-C 2.

Entre les différents transports, cela faisait une quinzaine de jours et de nuits que le *NIOBÉ* était en mer et l'équipage aspirait à un certain repos (Anonyme, 1950a).

C'est durant cette escale havraise que le *NIOBÉ* aurait dû décharger les munitions qui étaient destinées aux troupes alliées (Potvin, 1986).

2.3 Les tentatives de déchargement des munitions

Le navire est effectivement chargé de plusieurs tonnes de munitions. Quelle quantité d'explosifs, les cales contiennent-elles ? Il est difficile de le dire avec précision d'autant que sur les 436 tonnes chargées à Rouen, il n'a pas été possible de savoir si des munitions avaient été déchargées ou de nouveau embarquées lors de l'escale sur la rade des Dunes, au large de Douvres.

Le 11 juin au matin, un enseigne de vaisseau monte à bord du *NIOBÉ* et propose au capitaine de décharger les munitions. Les mâts de charge du navire s'avèrent trop courts pour déposer la cargaison sur le quai. Dans l'impossibilité de trouver des dockers susceptibles d'aider au déchargement, il est décidé de laisser les munitions à bord (Dauzats, 1962, d'après Gourmelen).

Lorsque l'officier demande au capitaine combien son cargo pourrait prendre de réfugiés pour les emmener vers Ouistreham, l'enseigne de vaisseau anticipe la réponse et le nombre de 700 est quasiment imposé.

Le 11 juin, en début d'après-midi, conséquence d'une fuite éperdue des civils motivée par l'approche rapide des troupes allemandes, des passagers munis de leur laissez-passer montent à bord des navires comme le *SYRIE* et le *NIOBÉ*, bientôt suivis par des colonnes de réfugiés supplémentaires (Potvin, 1949). C'est parmi eux que se trouve, anonyme, isolé, perdu dans la masse des gens affolés, Étienne Peau. Pourquoi tente-t-il de partir, ce jour-là, par bateau ? Probablement aurait-il pu monter sur le *SYRIE* (voir note 8) ou le *PARAMÉ*. Le hasard lui fera prendre le *NIOBÉ*.

Lorsque Jean Le Meur embarque lui aussi sur le *NIOBÉ*, le 11 juin en début d'après-midi, il ne voit pas le *SYRIE* à couple du *PARAMÉ*. Cela vient du fait que, lorsqu'il arrive sur le quai, le *Syrie* est déjà parti, ce cargo ayant appareillé à 13 heures.

Cinquante-deux infirmières de l'Hôpital Pasteur montent encore à bord et trouvent refuge sous le poste de commande. Conséquence de l'afflux de réfugiés, les gens sont finalement entassés pêle-mêle sur le pont et même dans les canots de sauvetage.

2.4 La ruée des réfugiés et l'appareillage du *Niobé*

Ce 11 juin en début d'après-midi, le navire est donc pris d'assaut par les Havrais qui veulent fuir la ville promise à l'invasion ennemie et, à court terme, semble-t-il, à la destruction complète. Entre 800 et 1400 passagers, dit-on, seraient montés sur ce cargo avant son départ. Gourmelen se refuse à donner une estimation. Le rapport de gendarmerie (n°171) établi le 18 juin 1962, d'après les propos de Kervella, parle de plus de 1000 passagers (p.2) puis indique près de 1200 personnes à bord. On indique également 1300 passagers, dont environ 800 Havrais (Anonyme, 1965).

Si l'on considère qu'environ 800 Havrais sont montés à bord ce 11 juin, qui sont ces 300 ou 400 passagers, premiers occupants du navire, et où ont-ils embarqué ?

Pourquoi M. le Consul des Pays-Bas au Havre demande-t-il, en juin 1962 qu'une enquête officielle soit ouverte concernant le naufrage du *NIOBÉ* qui aurait entraîné la mort de plusieurs centaines de passagers israélites et belges ?

Joseph Kervella rapporte qu'il avait entendu dire qu'il y avait beaucoup de passagers israélites et étrangers à bord. Si secret il y a eu à bord du *NIOBÉ*, il paraît évident que ce matelot-chauffeur ne devait pas en être informé. Il indiquera que, pour lui, personne n'était monté à bord à Rotterdam, lors d'une escale en vue de charger du charbon. Mais il faut bien que ces éventuels 300 ou 400 passagers déjà présents lors de l'escale du navire au Havre et sur le sort duquel l'Ambassade des Pays-Bas s'est penchée 20 ans plus tard soient montés à un moment quelconque... Alors, Cherbourg, Douvres, Rouen ou Rotterdam ?

Et bien sûr l'histoire de la venue à bord de diamantaires hollandais fuyant leur pays avec leurs richesses en pierres sous le bras, voyageant incognito à bord d'un cargo français très ordinaire, a beau jeu pour s'imposer.

Pour Richard (1983) c'est vers 14 h 15 que le *NIOBÉ* appareille. Pour Gourmelen il est 15 heures précises (in rapport de gendarmerie n°171, 18 juin 1962). Pour Jean Le Meur il est 15

heures (d'après Saibène et al., 1996). Pour Cras (1956, p.118) il est 16 heures. Il est précisément 14 h 55 pour Maurice Gadebois (d'après Potvin, 1949 qui a vu l'heure à la pendule du Musée des Beaux-Arts. Plusieurs rapporteurs indiquent que le *NIOBÉ* appareille presque en même temps que le *PARAMÉ*, qui vient de déhaler de J-C 1. Ce renseignement est conforme au rapport de Jean Le Meur qui indique que le *PARAMÉ* a appareillé juste avant le *NIOBÉ*.

Potvin (1949) - d'après Maurice Gadebois - dit que le *NIOBÉ* passe devant l'épave du paquebot *PARIS* lorsqu'il part du Havre. Le paquebot, incendié et coulé depuis le 8 avril 1939, est couché sur bâbord, dans l'angle est formé par le quai Joannès-Couvert et la grande forme de radoub n°7 (Dubosq & Dubosq, 1995). Comment le *NIOBÉ* peut-il passer devant le *PARIS* qui est coulé plus en amont que le poste où le cargo se trouvait à quai ?

En fait il est possible que la précision "épave" du *PARIS* soit un ajout malheureux de la part du journaliste qui a peut-être mal compris ce que voulait dire son informateur. En effet d'après Jean Le Meur, un croiseur cuirassé nommé *PARIS*, se trouve justement sur rade pour protéger de son artillerie la ville et les navires contre les attaques aériennes. Or, lorsque le *NIOBÉ* appareille, il croise la route du *PARIS*, en pleine opération de mitraillage (voir note 12).

À 15 heures, le *NIOBÉ*, sous les ordres du capitaine Lebas (voir note 9) avec le pilote Paul Langronne à son bord (voir note 10), appareille donc pour Caen qu'il devrait atteindre après une heure et demie de navigation (Anonyme, 1965).

Sur rade les combats font rage. Julien Guillemard, en 1954 (p.25), parlera de sous-marins (voir note 3). En fait, ce sont les avions qui causent des dommages. Des navires de guerre français, trois "*chiens de garde*" selon l'expression de Guillemard - le cuirassé *PARIS*, l'avisos *AMIENS* et le contre-torpilleur *LÉOPARD*, tentent de lutter contre les attaques aériennes de la Luftwaffe. Beaucoup de navires civils et militaires seront touchés par les projectiles des escadrilles de la Luftwaffe.

Le *NIOBÉ*, suivant scrupuleusement la route, longe tout d'abord la côte et passe sous Octeville. Lorsque les navires arrivaient au niveau des bouées des dépôts de dragage, le pilote quittait le bateau (Bertrand, 1940). Paul Lengronne qui vient d'accomplir sa part de travail aurait logiquement dû débarquer à bord du *SÉNATEUR LOUIS BRINDEAU* et laisser le *NIOBÉ* voguer vers son destin. Ayant vu le petit bateau- pilote très occupé à porter secours aux rescapés du *BRUGES*, Paul Lengronne reste à bord du *NIOBÉ* qui continue sa route.

3 LE DEBUT DE LA FIN

D'après Maurice Gadebois, le *NIOBÉ*, quarante minutes après avoir appareillé, aperçoit un paquebot en feu et décide de lui porter secours (Potvin, 1949). Le cargo se rapproche du *GÉNÉRAL METZINGER* (Compagnie des Messageries Maritimes), qui, bombardé, est la proie des flammes. L'équipage pense s'en sortir sans l'assistance du *Niobé*, par ses propres moyens et grâce aux autres bateaux qui arrivent sur zone. Le *NIOBÉ* salue le *GÉNÉRAL METZINGER* de deux coups de sirène et reprend sa route. Jean Le Meur indique que le *NIOBÉ* laisse par bâbord (sic) un navire en feu (qui pourrait être le *GÉNÉRAL METZINGER* bien qu'il ne le nomme pas), mais il ne précise pas qu'une assistance lui est proposée. Quoi qu'il en soit, l'ancien

paquebot allemand finira par couler. Il gît officiellement par 49° 32' 51". Nord et 00° 01' 92". Ouest (SHOM et Cailles, 1997, d'après la Commission archéologique de la FFESSM).

C'est pour Maurice Gadebois, vingt minutes plus tard que le *NIOBÉ* est survolé par deux Stukas. Jean Le Meur indique également l'approche de deux avions arrivant du Havre, sans donner l'heure et sans confirmer leur type. L'un des deux avions poursuit sa route tandis que le second tourne puis pique vers le navire (Godefroy, 1964, p.21). Bien qu'armée d'une mitrailleuse antiaérienne, la batterie du *NIOBÉ* ne tire pas. Pour Kervella, le cargo porte deux mitrailleuses lourdes et un canon montés sur le pont (Dauzats, 1962). D'après Louise Gadebois, l'avion est passé si bas que les croix gammées étaient visibles sur la carlingue. Un soldat a crié "*tirez ! mais tirez !*" Personne n'a bougé (Dejardin, 1985). En fait, Jean Le Meur, aidé de son camarade Godefroy, va tenter de se servir de la mitrailleuse qui se trouve tout près, mais celle-ci est enrayée et inutilisable. Pour Louise Gadebois l'avion n'aurait été localisé qu'après qu'il ait largué quatre bombes. Là encore, le rapport de Le Meur est d'un précieux secours puisqu'il indique que les deux avions ont été repérés de loin, le capitaine pressentant le danger ayant même commencé à louvoyer pour échapper à l'attaque.

3.1 Les avions allemands engagés dans les combats de la bataille de France

En mai et juin 1940, plusieurs types d'avions de la Luftwaffe patrouillent au-dessus du nord-ouest de la France et interviennent durant la "guerre éclair" voulue par les stratèges allemands (Ethell, 1997). En plus des avions de reconnaissance et des chasseurs (Messerschmitt Bf 109) assurant une couverture défensive aérienne active, les bombardiers sont très présents sur les fronts. Selon leur type, ils appliquent un bombardement en palier ou un bombardement en piqué.

On peut retenir, de la firme Henschel, l'emploi du bombardier en piqué Hs 123, surtout durant la bataille de Pologne, mais également lors des combats dans les Ardennes, sur la Meuse, etc. Toujours de la firme Henschel, mais sous licence Dornier, on note le Do 17 baptisé "crayon volant" qui agira lors des combats du Havre. Un exemplaire (version DO 17M) sera justement abattu le 11 juin, près du Havre. De la firme Heinkel, on note la participation du He 111 dont trois exemplaires seront! eux aussi, abattus, mais cette fois le 12 juin, près du Havre. De la firme Junkers, on relève la participation quasi certaine du Ju 87, bien qu'aucun avion de ce modèle ne semble avoir été abattu durant les jours qui précèdent ou qui suivirent le 11 juin (Bingham, 1990). On retiendra toutefois que peu de choses sont connues à propos de l'implication de ce bombardier dans les combats du Havre, la journée du 11 juin étant souvent occultée (Weal, 1997). À noter, enfin, qu'un bombardier allemand (type non précisé), non signalé par Bingham (op. cit), a été abattu par la D.C.A. et s'est écrasé le 10 juin à 18 h 45, au Havre, quai Georges V et rue Pleuvry (Godefroy, 1964, p.18 ; Dubosq & Dubosq 1995, p.47-48), élément en partie confirmé par Bengtsson (1997, p.29). Deux ou trois avions - types non précisés - ont été abattus par l'avis *Amiens* entre les 9 et 12 juin (Lepotier, 1978, p.446-447).

Ce sont les Stukas, abréviation du nom allemand *Stu(rz)-ka(mpffluggeug)*, littéralement "*avion de combat en piqué*" et surnom donné au bombardier d'attaque biplace Junkers Ju 87, qui causèrent le plus de dommages aux navires croisant au large de Dunkerque et de Calais durant la bataille de France (Aders & Held, 1989 ; Bingham, 1990 ; Weal, 1997). Ces avions très maniables, bien que peu rapides et donc exposés aux attaques des chasseurs alliés, disposent d'un

armement défensif modulable, souvent composé de deux mitrailleuses MG17 fixes et d'une mitrailleuse à tubes jumelés MG81. Au total, une vingtaine de versions, dérivées de la série initiale Ju 87A-1, furent étudiées et parfois produites en série (Chant, 1976).

Une mention spéciale doit être réservée aux chasseurs monoplaces Bf 109 de la firme Messerschmitt, dont un exemplaire (version Bf 109E1) a d'ailleurs été abattu le 11 juin près du Havre (Bingham, 1990).

Ce n'est que durant la bataille d'Angleterre, et après les pertes importantes subies par les escadrilles de Junkers Ju 87, que le commandement allemand décida d'équiper certains Messerschmitt Bf 109E (les 4B, par exemple) en porteurs de bombes (4 bombes SC 50 ou 1 bombe SC 250, selon les versions), les transformant alors en chasseurs-bombardiers (Nowarra, 1991, p.24). Cette modification tardive d'armement exclut donc d'emblée l'implication d'un Bf 109 dans la perte du *Niobé*.

3.2 L'heure de l'attaque aérienne du *NIOBÉ*

Le bombardement du *NIOBÉ* intervient, pour Yves Gourmelen qui est en train de dîner dans le poste des matelots, à 16 h 45 (Dauzats, 1962). Pour Maurice Gadebois, il est 16 h 55 (Potvin, 1949).

Les quatre bombes font mouche. Pour Jean Le Meur, une première est tombée au ras de la plage bâbord arrière et la seconde, juste sur la soute. C'est l'explosion immédiate. Sous la déflagration, le navire se casse en deux. Pour Le Meur, qui n'a pu localiser les points d'impact de deux autres projectiles, la moitié avant du *NIOBÉ* coule en quelques secondes entraînant la passerelle, le commandant et les passagers par le fond. La partie arrière, sur laquelle il se trouve avec Godefroy, s'enfonce plus lentement. Joseph Kervella, qui se trouvait dans le poste arrière avec son camarade Gourmelen lors de la déflagration, confirme les faits (in rapport de gendarmerie n°171 du 18 juin 1962) alors qu'il arrive sur le pont, il voit en effet l'avant s'enfoncer tandis que l'arrière commence à piquer.

Les survivants, en particulier Jean Le Meur, Joseph Kervella et Maurice Gadebois, indiquent que les secours sont arrivés environ une heure un quart à une heure et demi après le naufrage, par l'intermédiaire du *COTENTIN* qui mit deux embarcations à l'eau pour assurer leur sauvetage. Le rapport du capitaine Cousin du *COTENTIN* confirme effectivement qu'il est 18 h 15 lorsqu'il entend des appels au secours (rapport du capitaine Cousin in rapport de gendarmerie n°171, 18 juin 1962).

Le naufrage du *Niobé* aurait donc eu lieu entre 16 h 45, comme l'indique Gourmelen et 16 h 55, comme le dit Maurice Gadebois. Corrélativement, les temps de route indiqués par ce dernier - du moins celui écoulé entre la proposition d'assistance au *GÉNÉRAL METZINGER* et le moment de l'attaque (20 minutes) - seraient faux... D'ailleurs, un calcul rapide, permet, d'après les données horaires connues, d'en déduire que le temps de route entre l'appareillage (14 h 55) et l'heure du naufrage (16 h 45 ou 16 h 55) a été de deux heures environ et non d'une heure comme l'indique Maurice Gadebois.

3.3 Bombardement ou torpillage du *Niobé* ?

Louise Gadebois se souvient que l'avion était descendu si bas que la croix gammée était visible sur la carlingue (en fait, plus probablement sur l'empennage vertical, car c'était une croix des Balkans (Balkenkreuz) qui était peinte sur le fuselage). Or, dans le cas d'un largage aérien de torpilles, le bombardier doit descendre très près de l'eau, ce qui pourrait expliquer la présence de l'avion à basse altitude après son approche en piqué (voir note 1). Jean Le Meur parle d'un sifflement sinistre lorsque le premier projectile a été largué.

Avec quels types de projectiles explosifs les Stukas étaient-ils armés, en juin 1940, lors de leurs patrouilles au-dessus de la baie de Seine ? Julien Richard (1985, p.195) mentionne que le *Niobé* "est touché par une torpille aérienne vers 17 heures". Bien que le nombre d'impacts soit, semble-t-il, plus élevé que ce qu'il indique, le mot "torpille aérienne" mérite de s'appesantir sur les faits. Le Stuka responsable de la destruction du *Niobé* pourrait-il être une version "bombardier torpilleur" d'un Junkers 87 ?

Durant les affrontements en France en juin 1940, les Ju 87 appartiennent à la série Bertha (Ju 87B). Les projectiles offensifs sont, généralement, une bombe de SC 250 de 250 kg, sur fourche, placée sous le ventre et quatre bombes SC 50, donc de 50 kg chacune, portées sous la voilure (voir note 2) (Herbert, 1997).

D'après le récit des rares survivants, en particulier de Godefroy, de Jean Le Meur, de Maurice Gadebois et de Louise Geoffroy, c'est l'attaque en piqué d'un avion et le largage de quatre bombes, qui causent la perte du *NIOBÉ*. Cette attaque en piqué - si elle a bien été engagée par un Ju 87 - relève plutôt de la procédure "Schräggriff" (voir note 1). Quant au sifflement noté par Jean Le Meur, il pourrait être dû à la sirène dont étaient équipés certains Junkers (série B-1) et non à un sifflet directement placé sur le projectile.

Il ne fait aucun doute que le navire a fait l'objet d'un bombardement aérien par un élément d'une escadrille de la Luftwaffe (voir note 3). Toutefois, quatre bombes de 50 kg n'auraient pu suffire à faire sombrer le navire si la malchance n'avait fait tomber l'un des projectiles sur le panneau de la cale contenant les munitions non débarquées lors de l'escale du Havre (voir note 4).

Après l'explosion, les avions (d'après Jean Le Meur) ont tourné plusieurs fois au-dessus du lieu du naufrage avant de s'éloigner. Le caractère exceptionnellement efficace de l'attaque n'a pas pu échapper aux pilotes allemands. Si un compte rendu écrit de l'opération a été rédigé au retour de leur mission, une mention spéciale figure peut-être dans leur rapport permettant, par conséquent, de les identifier. La recherche dans les archives allemandes mérite donc d'être poursuivie. Ce sentiment est renforcé par les événements intervenus lors du bombardement du contre-torpilleur *LÉOPARD* le 10 juin, en rade du Havre. Un avion - très certainement un Stuka Ju 87 - attaque en piqué le navire de guerre et laisse tomber une grosse bombe à 30 mètres puis quatre petites entre 15 et 5 mètres. Bien que sans réelle gravité pour le bâtiment, les déflagrations provoquent l'ouverture des brûleurs et l'émission d'un panache de fumée noire interprétée par les pilotes allemands comme une preuve de la réussite de l'attaque. Sur le rapport des pilotes, les archives de la Kriegsmarine consignèrent, de fait, la destruction du *LÉOPARD* (Lepotier, 1978, p.447).

Cette offensive aérienne lancée contre le *NIOBÉ* a donc été très meurtrière. Les nombreux cadavres issus de la catastrophe du cargo ne furent pas recueillis par les navires d'assistance. En 1965, à Cauville-sur-mer (au nord du Havre) cinq croix rappelaient encore le souvenir de la catastrophe (voir note 7). À Sainte-Adresse, un monument est dédié aux victimes du *NIOBÉ* (dans la 22e division). Une plaque apposée au bas de la stèle indique " "NIOBÉ" torpillé en juin 1940. Naufragés recueillis sur la plage"

Pour l'histoire maritime locale, il y a là un risque de confusion :

- d'une part à partir de l'information publiée par Julien Guillemard en 1954 (p.25) sur la présence de sous-marins ennemis dans la baie de Seine ;
- d'autre part à cause de la plaque du cimetière dionysien.

La légende du torpillage du *NIOBÉ* par un sous-marin ennemi peut donc se perpétuer encore longtemps (voir note 5). Les risques sont d'autant plus grands que la publication (Anonyme, 1950b p.2) de la rubrique nécrologique dans le compte rendu du conseil d'administration de la Société géologique de Normandie - "Victimes de la guerre 1939-44 - MM. Morpain, Perrochon : fusillés par les Allemands ; MM. Hauchecorne, Peau : disparus lors du torpillage du "*NIOBÉ*" - laisse toute latitude à une interprétation.

3.4 Le naufrage et ses conséquences

Le *NIOBÉ* lors de son naufrage, a donc entraîné dans la mort entre 800 et 1300 personnes, un nombre qui, de toute évidence, ne sera jamais connu avec précision, faute d'une liste précise.

Les renseignements concernant la position à laquelle le navire a été coulé sont très contradictoires. Pour Bertrand (1940), le navire est à 11 milles dans le nord-50-ouest du phare de La Hève soit à 9 milles de la côte, au large d'un point situé entre Saint-Jouin et Antifer. Il est à noter que c'est probablement de là que découlent toutes les informations de cette nature qui seront publiées par la suite (voir note 15). D'ailleurs Richard (1985) indique lui aussi que le navire a explosé à 11 milles dans le nord-ouest de la Hève et à 9 milles des côtes entre Saint-Jouin et Antifer. Page 195 de son ouvrage, il propose une carte de localisation approximative sur laquelle apparaît le *NIOBÉ*, mais également le *GÉNÉRAL METZINGER*. Pour Lepotier (1978, p.448) le *Niobé* est positionné à 6 milles de la Hève. Il s'agit de la retranscription de l'information fournie par Cras (1956) qui lui-même la détient du rapport dressé par Jean Le Meur sur le naufrage du cargo.

Le 7 mars 1941, le capitaine Cousin du navire *COTENTIN* ayant porté assistance aux survivants du naufrage déclarait se trouver à 11 milles dans le nord-50-ouest du Cap de La Hève. En fait, cette position n'est pas forcément celle au-dessous de laquelle le navire a coulé, mais correspondrait plutôt, selon notre hypothèse, à celle où se sont trouvés poussés les épaves flottantes et les rescapés à cause du vent et des courants (marée descendante) qui régnaient à ce moment. Jean Le Meur insiste d'ailleurs sur la force du courant de jusant qui les a repoussés vers le large après le naufrage...

Julien Guillemard (1954, p.25) se contente d'indiquer que le navire (orthographié par erreur "*NIOBÉ*") est coulé entre "Antifer et Saint-Jouin" Il a également été dit que le *NIOBÉ* avait sombré à environ 10 milles dans le nord nord-ouest de La Hève (Anonyme, 1950a).

Pour M. Payen, patron pêcheur, et M. Lepetit, le seul scaphandrier, à l'époque, à avoir prétendument plongé sur l'épave (septembre 1961), le cargo, coupé en deux, gît par 38 mètres de fond, sur un substrat de gravier. L'épave est inclinée de 45° sur tribord. Il est approximativement dans le nord-est du Cap de La Hève, à 16 km au large de Ouistreham et à 3 km au sud-ouest du bateau-feu du Havre (Dauzats, 1962).

Le 12 juin 1962, M. le Consul des Pays-Bas au Havre demande à M. l'Administrateur général, directeur de l'Inscription Maritime de la Manche / Mer du Nord, d'ouvrir une enquête pour obtenir des informations sur le naufrage du *NIOBÉ* alors qu'il transportait quelques centaines de passagers israélites et Belges.

Pour les gendarmes qui rédigent le rapport (n°171, p.2) du 18 juin 1962, l'épave reposerait à une quarantaine de mètres de profondeur, à quelque 21 milles au nord d'Ouistreham, dans l'axe de l'estuaire de la Seine en un point officiellement fixé à 40° 30' 55" et 0° 11' 35".

Le même rapport indique que d'après un plongeur qui aurait atteint le navire, il serait coupé en deux et incliné de 45° sur tribord. La salle des machines serait pulvérisée et seule la passerelle paraîtrait intacte. Ce rapport de gendarmerie fait-il allusion aux propos du scaphandrier Lepetit ? La chose est probable sachant qu'en 1962 l'épave est en concession d'exploitation pour Lepetit.

D'après un courrier adressé le 6 novembre 1965, par M. Momillon Archiviste-bibliothécaire de la Chambre de Commerce du Havre à M. Lecrocq Archiviste à la Mairie du Havre, l'épave présumée du *NIOBÉ* sur information recueillie auprès de M. Dessein du Service des ouvrages du Port autonome du Havre, gît par 49° 30' 40" de latitude nord et 0° 01' 45" de longitude ouest, par 15 à 16 m de fond, profondeur ramenée à 11,40 m par rapport au zéro des cartes. Le service hydrographique indiquerait que l'épave est complètement déchetée et difficilement repérable. Si cette épave est bien le navire en question, elle serait approximativement dans l'axe du phare de La Hève, à 4 milles à l'ouest.

D'après un article de presse anonyme paru le 10 novembre 1965, l'épave serait située au point 49° 30' 55" et 0° 11' 35", ce qui pourrait sembler être une recopie, avec une faute des coordonnées, des éléments fournis par le rapport de gendarmerie du 18 juin 1962 (voir chapitre suivant). Il est peu probable que le journaliste ait eu accès à la correspondance échangée entre les deux archivistes.

Le 30 mai 1997, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (M. le Chef de la Section Géodésie-Géophysique, Ingénieur Principal de l'Armement, in litt.) a bien voulu nous transmettre une copie de la fiche d'épave concernant soit le cargo *NIOBÉ*, soit le cargo *BAUS* (voir note 6), réalisée le 1er octobre 1950 après détection de l'épave par un fond de -18 mètres (en fait, -19 m), à l'aide du sonar, position confirmée par le magnétomètre, le point le plus haut de l'épave étant à -7 m de la surface. Les coordonnées sont 00° 11' 300" de longitude ouest et 49° 31' 060" de latitude nord. Il existerait un deuxième écho, non exploré, dans le 251 à environ 700 m de l'épave. Un contrôle, le 10 août 1953, a donné une position de 00° 11' 249" de longitude ouest et 49° 30' 565" de latitude nord. Le navire est brisé en deux et retourné, quille vers le haut, le point le plus haut étant près de la cassure. Enfin, le 2 octobre 1958, l'épave a de nouveau été localisée au point 00° 11' 366" de longitude ouest et 49° 30' 950" de latitude nord, reposant sur un fond de -19 m. Entre le 25 septembre 1967 et le 23 août 1968, l'épave a fait l'objet d'un

chantier d'enlèvement par le Port autonome du Havre. Le navire était orienté N-S il présentait une pale d'hélice cassée. La zone, considérée comme claire après le chantier, a été confirmée comme telle par le Port autonome du Havre en date du 16 octobre 1968.

Le 22 juillet, enfin, M. le chef du Service des dragages et de l'hydrographie du Port autonome du Havre nous informait que la seule fiche (n°193-2) dont il disposait concernant le navire *Niobé* ou *Baus* (car non identifié formellement) situe l'épave avec le même gisement que la fiche du SHOM (voir chapitre suivant).

3.5 Commentaires sur les lieux du naufrage

D'après le rapport (Légion de gendarmerie maritimes, Compagnie de Cherbourg) n° 171 (page 2, 1er paragraphe) du 18 juin 1962, document présenté dans le chapitre précédent, le *Niobé* est coulé en un point officiellement fixé à 40° 30' 55" et 0° 11' 35". Il va de soi qu'il y a là, en dépit du double caractère officiel de la localisation et du rapport de gendarmerie, une erreur manifeste sur les coordonnées de latitude. Si, comme l'indique ce rapport dactylographié, le *Niobé* gisait par 40° 30' 55" Nord, il serait coulé en Espagne, grosso modo à la hauteur de Castellon de la Plana (Comunidad Valenciana). Il y a donc eu une faute de frappe, la valeur étant de toute évidence, 49° ; d'ailleurs, sur un clavier azerty, les touches 9 et 0 sont très proches, le problème étant que l'erreur aurait dû être détectée et corrigée, par le gendarme dactylographe, à la relecture. L'article anonyme du 10 novembre 1965 avait, par conséquent, fort à propos rectifié la regrettable coquille.

Pour ce qui est de la distance par rapport à Ouistreham, là encore le rapport de gendarmerie ne semble pas être fiable. Il indique que le navire reposerait à 21 milles dans le nord de ce port, ce qui place l'épave au nord-ouest et très loin du gisement qu'il donne pourtant comme "Officiel".

Kervella indique (rapport de gendarmerie du 2 juin 1962, d'après l'article d'un journaliste) que le *NIOBÉ* se serait trouvé près du bateau-feu du Havre, à environ 18 milles de ce port, lorsqu'il a été bombardé. Kervella étant dans le poste en train de dîner, il paraît difficile d'admettre qu'il ait su où le navire se trouvait et quelle route il avait suivie après 2 heures de route.

Pour Dauzats (1962), d'après les renseignements que lui aurait fournis le scaphandrier Lepetit, l'épave est approximativement dans le nord-est du Cap de La Hève. Ceci ne peut pas être le bon secteur, le navire serait alors coulé quelque part sur le plateau de Caux. Il pourrait donc plutôt s'agir du nord-ouest de la Hève. Toujours pour Lepetit, le cargo serait à 16 km au large d'Ouistreham (environ 8,5 milles) et à 3 km au sud-ouest du bateau-feu du Havre. Si l'on reporte ces valeurs sur une carte marine des années 1970, le point par rapport au bateau-feu se superpose, approximativement, au gisement, rectifié, fourni par les gendarmes, mais dans ce cas la distance par rapport à Ouistreham est de beaucoup supérieure à 16 km (environ 13,5 milles, soit 25 km). De plus, le scaphandrier indique que l'épave reposerait par 38 m de fond, or, il n'y a pas de telles profondeurs dans les environs du lieu "officiel" du naufrage (profondeur moyenne : 15 m).

Enfin, d'après M. Dessein du Service des ouvrages du Port autonome du Havre (voir chapitre précédent), le *NIOBÉ* repose par 49° 30' 40" nord et 0° 01' 45" ouest, sur un fond de 15 à 16 mètres, soit 11,40 m rapportés au zéro des cartes, L'état du navire - déchiqueté - pourrait

s'expliquer par les projectiles tombés sur la dunette, à l'avant et dans la cale arrière. Ce sont ces coordonnées qui ont été retenues par Denis Chambrelan pour figurer dans un ouvrage sur l'histoire du Havre (1992, p.41).

Si l'on prend en compte les trois gisements (très proches les uns des autres) fournis par le SHOM, on retrouve la localisation fournie par le rapport de gendarmerie, à l'erreur près sur la latitude. L'épave aurait donc été située à un peu plus d'un mille de la position du bateau-feu du Havre.

La présence de l'épave ne semblait pas représenter un danger réel pour la navigation, une autre épave se trouvant d'ailleurs à peu de distance. Et pourtant l'épave supposée du *NIOBÉ* a fait l'objet d'un chantier d'enlèvement par le Port autonome du Havre et pas l'autre. Est-ce la proximité (un peu plus d'un mille) de la zone de mouillage et d'évitage du bateau-feu du Havre qui a poussé à cet enlèvement ?

Malgré la convergence des gisements fournis par le SHOM et par le rapport de gendarmerie rectifié, il semble toutefois assez difficile d'admettre que l'épave localisée en ce point soit celle du *NIOBÉ*. D'ailleurs, le doute existe, puisque la fiche du SHOM précise qu'il pourrait s'agir du cargo *BAUS* (voir note 6). De plus selon les informations fournies par M. Dessein du Service des ouvrages du Port autonome du Havre (PAH), le *NIOBÉ* reposerait par 49° 30' 40" nord et 0° 01' 45" ouest. Il paraît difficilement concevable que le Port autonome du Havre ait communiqué des informations erronées au SHOM, ou inversement. Un document récapitulatif, émanant du service des dragages et de l'hydrographie du PAH, sur quelques épaves coulées en baie de Seine ne laisse aucun doute l'épave, dont les coordonnées sont fournies par le SHOM, est bien celle du *BAUS* et non du *NIOBÉ*.

Le 11 juin 1940, le cargo *NIOBÉ* après 40 minutes (?) de navigation et à environ 5,5 milles du Havre, porte assistance au navire *GÉNÉRAL METZINGER* alors en flammes. Le paquebot refuse l'aide proposée par le cargo, mais il finira par couler en un point officiellement déterminé comme étant 49° 32' 51" Nord et 0° 01' 92" Ouest. 20 minutes plus tard (selon la version de Maurice Gadebois), le *NIOBÉ* est lui-même attaqué par l'aviation allemande et coulé. Dans cette hypothèse, sa position ne peut raisonnablement être le gisement officiel distant de 6 milles du lieu de naufrage du Général Metzinger, sinon, comment expliquer que le *NIOBÉ* ait parcouru, en seulement 20 minutes, une distance égale à celle parcourue en 40 minutes ?

Si l'on en croit le Capitaine Cousin, du navire *COTENTIN*, qui porta secours aux naufragés, il repêcha ces derniers, d'après ses propos consignés dans le rapport de gendarmerie n°171 (p. 4), à 18 h 15 et à 11 milles dans le nord 50 ouest du Cap de la Hève. Il y a, là encore, une bizarrerie paramétrique. Si la distance par rapport à la Hève permet de situer le point de sauvetage à peu de distance du lieu "officiel" du naufrage, en revanche, le gisement par rapport au Cap de la Hève est inexact. D'autre part, Jean Le Meur a indiqué avoir vu, très loin, la côte. Comment expliquer: à partir des indications du capitaine Cousin, que des naufragés surnageant à plus de 16,5 km de la côte aient pu voir celle-ci ? Il semble donc raisonnable de penser que la distance par rapport au rivage soit moindre.

3.6 Les survivants du naufrage

Pour Jean Le Meur, une trentaine de survivants tentent de surnager juste après le naufrage. Pour Maurice Gadebois il y en a une vingtaine. Lui vient de perdre sa femme et l'un de ses fils de 13 ans (Potvin, 1949). Le bruit de l'explosion et la fumée jaunâtre ont alerté des navires qui croisaient au large.

D'après Jean Le Meur, une heure environ va s'écouler avant qu'un navire ne s'approche. Pris sous la mitraille d'avions encore sur zone, il s'éloigne pour ne plus revenir. Le cargo de la Société Cherbourgeoise de Cabotage le *COTENTIN*, capitaine Cousin, le seul à être venu sur le lieu du naufrage, mettra près d'une heure et demie à rejoindre le lieu du drame et à porter les premiers secours (Potvin, 1949, (fide Gadebois). Beaucoup de naufragés ont lâché prise entre temps, à cause du froid. La marée descendante repousse les épaves flottantes vers le large et la côte apparaît très loin, ce qu'avait déjà indiqué Maurice Gadebois alors qu'il se trouvait sur le navire juste avant l'attaque.

Seulement 11 rescapés seront repêchés : une jeune fille de 19 ans (Louise Geoffroy), et plusieurs hommes, dont au moins deux civils et cinq marins de l'État (un matelot de pont (Yves Gourmelen), un matelot militaire (Jean Le Meur, d'après Saibène et al., 1996) et un matelot-chauffeur (Joseph Kervella). Pour Bertrand (1940), il y aura 4 civils et 7 matelots. Le rapport du capitaine Cousin (daté du 7 mars 1941) indique bien 11 survivants : 4 membres de l'équipage, mais seulement 2 marins militaires, et 7 passagers embarqués au Havre. Pour Maurice Gadebois il y avait 5 soldats mitrailleurs, deux matelots, et parmi les civils, un homme, M. Lebourdais, une jeune fille, Mlle Geoffroy, un enfant de 10 ans environ et un autre homme (Potvin, 1949). Jean Le Meur (fide Saibène et al., 1996) indique lui-même 11 rescapés comme suit : une jeune fille, un garçonnet de 10 ans, deux affectés spéciaux, deux matelots de la marine marchande et cinq matelots de la marine de guerre (Boulet, Andreucetti, Cahan, Godefroy, Le Meur).

M. Xavier Mauduy (comm. pers., février 1998) nous a confirmé le sauvetage du petit garçon de 10 ans. Il s'appelait Marcel Duval. Il fut son grand-oncle paternel. Il est décédé le 28 janvier 1989 (Mme Duval, comm. pers., mars 1998). Enfin, pour la petite histoire, Maurice Gadebois présentera, un peu plus tard, son fils aîné à Louise Geoffroy. Et Louise deviendra Mme Gadebois...

4 LORSQU'UNE PETITE LUMIÈRE VIENT DES AUTRES NAVIRES

Les données assez contradictoires sur l'heure d'appareillage du *NIOBÉ* puis sur la route suivie par le cargo et, corrélativement, sur le lieu du naufrage, invitent à rechercher, dans des documents dignes de foi, quelques éléments permettant de mieux cerner la vérité.

C'est la raison pour laquelle nous avons voulu consulter le rapport officiel émanant du commandant d'un bâtiment de la Marine française, le cuirassé *PARIS* en position de défense antiaérienne, ce 11 juin 1940, sur la rade du Havre, ainsi que le rapport affirmé du commandant du *PARAMÉ*, navire civil ayant appareillé du Havre avec le *NIOBÉ*.

4.1 Le cuirassé *PARIS*

Le navire *PARIS* est un bâtiment de ligne française Il a été construit sur le budget de 1910. Son lancement date du 28 septembre 1912. Il entre en service en septembre 1914. Il est attaché à Brest à l'école de canonnage. Ce cuirassé participe aux combats de Dunkerque puis rallie Cherbourg le 27 mai 1940 (Vae et al., 1994). Il appareille de ce port le 6 juin à 19 heures en direction du Havre qu'il touche le lendemain à 9 heures, escorté par le torpilleur *INCOMPRISE* et l'avisos *ÉPINAL* (Lepotier, 1978).

Dans la soirée du 8 juin, le cuirassé *PARIS* se met en position en rade du Havre. Son rôle est de mener une défense aérienne, en particulier avec le vieil avisos *AMIENS*, équipé des premiers affûts doubles antiaériens. Le 9 juin, le contre-torpilleur *LÉOPARD*, est lui aussi en station sur rade. Le 11 juin plusieurs attaques aériennes vont se succéder - peut-être menées, comme la veille contre le *LÉOPARD*. par des Ju 87 - au cours desquelles le *PARIS* sera souvent pris pour cible.

4.2 Le paquebot *Paramé*

Le *PARAMÉ* est un cargo de la Société Maritime Nationale (Paris). Son port d'attache d'armement est Le Havre. C'est un vapeur un peu plus grand (L : 87,17 m ; l : 12,76 m ; Creux : 5,76 m) et un peu plus puissant (2000 CV) que le *NIOBÉ*. Conçu pour un port en lourd de 3150 tonnes, il dépasse celui du *NIOBÉ* de 800 tonnes, de même qu'il cale 6,35 m contre un tirant d'eau de 5,25 m pour le *NIOBÉ*.

Bertrand (1940) indique que le *PARAMÉ*, pilote Jules Mérieult, a appareillé de Joannès-Couvert en même temps que le *NIOBÉ*. En fait, d'après le rapport de Jean Le Meur, le *PARAMÉ* a précédé le *NIOBÉ* de quelques minutes. En accord avec la version de Le Meur et contrairement à ce que dit Bertrand, il semble raisonnable de penser que le *PARAMÉ* a effectivement passé les jetées du Havre en premier. En revanche. Comment expliquer (d'après le journaliste Bertrand), que le *PARAMÉ* se soit trouvé à un mille et demi sur l'arrière du *NIOBÉ* lorsque ce dernier sombra ?

Deux questions viennent d'ailleurs immédiatement à l'esprit :

- d'une part, si le *PARAMÉ* a assisté en direct au drame du *NIOBÉ*, comment se fait-il qu'il n'ait pas porté secours aux naufragés et qu'il ait fallu attendre l'arrivée du *COTENTIN*, une heure et demie après le naufrage du cargo, pour voir les rescapés secourus ?
- D'autre part, pourquoi ne pas avoir interrogé l'état-major, en particulier le capitaine ou le second du *PARAMÉ* lors de la recherche d'informations sur le naufrage du *NIOBÉ*, et pourquoi ne pas avoir tenté de confirmer les faits par l'analyse du rapport du pilote Mérieult ?

Le *PARAMÉ* a eu la chance de ne pas avoir été bombardé durant sa traversée de la baie de Seine vers la Basse-Normandie. Le navire touche tout d'abord Ouistreham, en toute fin de journée du 11 juin. Il rallie Cherbourg, qu'il touche probablement le 12 juin. Le registre des entrées et sorties de navires du port de Cherbourg étant très incomplet sur cette période, il n'a pas été possible d'apporter plus de précisions.

Devant l'avancée des troupes allemandes, le navire appareille ensuite (vers la fin juin ou le début juillet ?) pour une courte escale dans le port du Verdon, à l'embouchure de la Gironde, avant d'entrer finalement à Bordeaux. Le navire y arrive le 8 juillet (entrée n°419), sous les ordres du capitaine Gicquel, avec à son bord 26 hommes d'équipage (Archives du quartier maritime de Bordeaux, registre d'entrée et de sortie des bâtiments de commerce) (voir note 11).

Même si le capitaine a établi et déposé un rapport au tribunal de commerce de Bordeaux, un incendie, en 1941, a ravagé la quasi totalité des archives. Cette destruction prive ainsi le chercheur de cette source d'information de toute première importance en ce qui concerne le mouvement du navire *PARAMÉ* avant son immobilisation.

5 RÉSUMÉ ET CONCLUSION GÉNÉRALE

Le *NIOBÉ* est un cargo à vapeur (dimensions L : 79,30 m ; l : 11,35 m ; Creux : 4,98 m) (L : 77,38 m ; l : 11,34 m ; Creux : 4,88 m, d'après le Comité central des armateurs de France), construit pour le compte de la Société Navale Caennaise par les chantiers anglais Blyth Shipbuilding & D.D. Co Ltd, Blyth, et mis en service en août 1920 (acte de francisation du 10 août 1920). Sa machine à triple expansion, d'une puissance de 1200 CV (indiqué parfois 1300 CV), permet une vitesse maximale de 10 nœuds (11 nœuds en essai, d'après le CCAF). Son sistership est le *HÉBÉ*, qui fut également un charbonnier, mis en chantier pour la même société française de navigation et mis en service en juin 1920.

Le *NIOBÉ* est entré au Havre le 10 juin au soir en compagnie d'un certain nombre d'autres navires. Le poste à quai qui lui est affecté est le poste n°2 à Joannès-Couvert, le poste n°1 étant attribué au *PARAMÉ*, à couple duquel vint se placer le *SYRIE*.

La débâcle havraise du 11 juin fait que la population abandonnée à elle-même tente de trouver des solutions de survie en fuyant Le Havre par tous les moyens, en particulier par la mer, à l'aide des embarcations encore présentes dans le port. Les navires tels que le *SYRIE*, le *NIOBÉ* ou le *PARAMÉ* seront littéralement pris d'assaut par des flots de réfugiés qui veulent rejoindre la Basse-Normandie (Ouistreham, Port-en-Bassin ou Cherbourg) pour gagner la Bretagne, voire le sud de la France, avant l'arrivée imminente des troupes allemandes.

Bien qu'il soit difficile de déterminer avec précision les horaires des attaques aériennes, en particulier celles intervenues à partir de 15 heures, du fait de l'omniprésence des avions au-dessus de la rade du Havre, il ressort que trois raids principaux se sont succédé :

- une première attaque, dont les projectiles manquent leurs objectifs, peut être située entre 12 heures et 12 h 15 ;
- une seconde attaque beaucoup plus efficace, touche, entre autres navires, le *BRUGES*, le *GÉNÉRAL METZINGER*, l'*ALBERTVILLE*, le *SYRIE*. Il est alors 14 h 30 - 15 heures ;
- une troisième attaque, un peu plus tardive, puisqu'intervenue que vers 17 heures, est responsable de la perte du *PIRLAPOLIS*.

Le *NIOBÉ* appareille du Havre à 14 h 55 ou 15 heures, juste après le *PARAMÉ*. Vers 15 h 40, Le *NIOBÉ* passe à proximité du *GÉNÉRAL METZINGER*, déjà transformé en brasier.

Vers 16 h 45 une attaque aérienne touche le *Niobé*. Un certain nombre d'éléments convergent pour désigner l'implication d'un bombardier biplace d'attaque en piqué Junkers Ju 87.

Le naufrage au large de la pointe de Caux entraîne la mort tragique de centaines de passagers. De richissimes diamantaires de Rotterdam ou d'Anvers se trouvaient-ils parmi eux ? La chose est possible, mais du plus riche au plus pauvre, chaque être humain - homme, femme, enfant - a toutefois subi, en cette fin d'après-midi du 11 juin 1940, un sort identique.

Étienne Peau fait partie de ces centaines d'anonymes, morts du fait de la folie des hommes. Il repose donc peut-être, si l'on en croit l'une des versions de l'histoire, à côté de milliers de pierres précieuses qui ne brillent maintenant que pour lui.

Etienne Peau, le passionné d'océanographie, l'inventeur d'un scaphandre destiné à permettre aux hommes de plonger pour remonter les trésors des épaves englouties et des renseignements biologiques, a probablement trouvé dans cette mort océane et dans ce revers de l'existence une sépulture à la dimension de son amour pour la mer, entourée du tourbillon de bancs de poissons aux reflets d'argent : "*mobilis in mobile*" selon la devise de son maître à penser, le Capitaine Nemo...

Notes complémentaires

1 : L'angle d'attaque en piqué des Junkers 87 varie en fonction de l'objectif à détruire : le Tiefangriff est un lâcher de bombes en tapis, après une approche de la cible à basse altitude et un "semi-piqué" ; le Schrängangriff est une descente plus accentuée (entre 20° et 50°) depuis une altitude comprise entre 1500 m et 700 m ; le Sturzangriff est un décrochement situé entre 5000 m et 2000 m et un piqué quasi vertical (entre 60° et 90°) (Herbert, 1997, p.146).

2 : Un Stuka en version d'attaque anti navire en haute mer (Ju 87R), issue du modèle Ju 87B propulsé par un Jumo 211 Da, a été armé d'une bombe de 250 kg et de réservoirs supplémentaires largables (la première variante Ju 87R-1 équipera le St.G 2 qui interviendra en France en juin 1940). En 1942, un Stuka bombardier torpilleur de la série Dora, dénommé Ju 87D- 4 (avec un moteur Jumo 211j-1 de 1450 ch) a été projeté pour le transport d'une torpille LT F5B.

3 : Dans le bulletin de liaison du Centre Havrais de Recherche Historique n°31 de juin 1990 (p. 8) les propos de Julien Guillemard sont complètement transformés. Le rapporteur, anonyme, dit "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". Cette grave affirmation du rapporteur, qui transforme les propos de J. Guillemard, va de plus à l'encontre de tous les éléments connus et fait fi des récits des rares survivants, qui établissent formellement l'attaque d'un avion ennemi comme responsable du naufrage du navire.

4 : Le pilote allemand Hans-Ulrich Rudel, lorsqu'il coula le cuirassé soviétique *MARAT* le 23 septembre 1941, dans le port de Kronstadt, pilotait un Ju 87 porteur d'une bombe d'une tonne. Son attaque presque verticale et à grande vitesse lui permirent de mettre son projectile dans la cible. C'est parce que celle-ci atteignit la soute à munitions qu'elle provoqua la perte partielle du bâtiment par explosion (Herbert, 1997, p.149 et 150).

5 : Dans un ouvrage collectif consacré à la Société Navale Caennaise, les auteurs évoquent, pages 50 et 51, la fin tragique du *NIOBÉ*. À la date du 11 juin 1940, ils indiquent que le navire, alors au large du Calvados, est arraisonné par un sous-marin allemand puis coulé par l'attaque de Stukas. Nous avons rencontré courant janvier 1998 l'un des auteurs. Malheureusement il était trop tard pour rectifier les renseignements erronés concernant le *NIOBÉ* avant la sortie (février) de la troisième édition.

6 : D'après Chatelle (1949, p.207-208), le navire *BAUS* serait un vapeur norvégien de 1220 tonnes arrivé en rade du Havre le 3 avril 1916, en attente de remonter la Seine pour livrer du charbon. C'est dans la nuit du 3 au 4 avril, à 3 h 55, qu'il a été torpillé par l'U.B.-26 un sous-marin allemand. Trois hommes sur les 18 membres d'équipage manquèrent à l'appel. Le torpilleur 276 (Commandant : Lieutenant de Vaisseau Petit de Meurville), celui-là même sur lequel Étienne Peau fera, par la suite ses relevés océanographiques et ses prélèvements, participa, de loin, au repérage puis à la capture du sous-marin ennemi.

7 : Le 10 novembre 1965, un article de presse faisait état du possible transfert des dépouilles mortelles des cinq victimes du naufrage, dont une seule avait été identifiée (Mme Deneuve), vers le cimetière du Havre (Anonyme, 1965). L'article précisait que les monuments (cinq croix) étaient vétustes. Une visite, en avril 1998, au cimetière de Cauville-sur-Mer, en présence de Madame Lemieux, secrétaire de mairie, nous a permis de constater que les cinq tombes existaient encore, même si elles sont maintenant difficilement visibles.

8 : J. Guillemard (1954, p. 29, d'après M. Druart) précise que c'est à la hauteur d'Octeville l'appareillage du Havre ayant eu lieu vers 12 h (?), que le *Syrie* sera bombardé par un avion qui a attaqué en piqué et lâché quatre bombes. Cette offensive est très comparable à celle qui va couler le *Niobé*.

9 : L'Amicale des anciens de la Société Navale Caennaise détient le portrait photographique du capitaine Lodeho, qui aurait été commandant du *NIOBÉ* et qui aurait péri avec son navire le 11 juin 1940 au large du Havre. Il était entré dans la compagnie le 30 novembre 1929. Le collectif des anciens de la Navale Caennaise a d'ailleurs publié (p.51) que le capitaine Ledeho (sic) et son second sont décédés à bord du *NIOBÉ* ce 11 juin 1940.

10 : La station de pilotage du Havre (M. Ph. Valetoux, in litt., février 1998) nous a confirmé que l'orthographe exacte du nom du pilote est bien Paul Lengronne. Il était né à Granville (Manche) le 25 novembre 1897 et rentré au pilotage du Havre le 1er septembre 1931, en remplacement du pilote Isabelle. Il est mort en service commandé à bord du *NIOBÉ* le 11 juin 1940. Il a été décoré de la croix de guerre et cité à l'ordre de l'armée de mer.

11 : *Le PARAMÉ* et son équipage resteront immobilisés à Bordeaux jusqu'au 20 février 1941, date à laquelle le navire appareillera, sur lest, à 12 heures, avec 25 hommes, à destination de La Pallice (Arch. Marine Mat., Rochefort).

12 : C'est au cours de l'attaque de 14 h 30 que le *PARIS* est touché par une bombe qui traverse la plage avant et endommage la coque au-dessus de la ligne de flottaison. Le navire est évacué sur Cherbourg qu'il rejoint le 12 juin. Il se replie le 15 sur Brest pour entrer en cale sèche. Il est expédié en urgence le 18 juin vers Plymouth où il arrive le 19 à 12 heures (Lepotier; 1978). Saisi,

il ne sera pas réarmé pour les forces navales françaises libres. Le bâtiment sera démoli en 1955 (Vae et al., 1994).

13 : Le patrouilleur auxiliaire P-21 n'est autre que le cargo *CÉRONS* de la compagnie Worms du Havre. Le bâtiment, armé de six canons et de six mitrailleuses, patrouille depuis l'hiver 1939 en Atlantique et en Manche. Le 24 mai 1940, il escorte un convoi vers Dunkerque. Le 8 juin, le cargo transporte jusqu'au Havre des munitions embarquées à Cherbourg, puis revient à Cherbourg avec 500 réfugiés. À l'aube du 10 juin, il appareille de nouveau pour Le Havre et participe le lendemain à la lutte contre les attaques aériennes. Le 12, en fin de nuit, le navire se trouve, avec quelques chalutiers belges et le *SAUTERNES* (Patrouilleur auxiliaire P.-22), devant Veules-les-Roses où il tente d'embarquer 300 hommes encerclés par les troupes allemandes. La marée descendante le surprend et l'immobilise. L'artillerie allemande se déploie au sommet de la falaise. Le navire est évacué vers 10 heures du matin. Il est achevé par les Allemands qui canonisent également les embarcations de sauvetage (Guierre, 1954, p.141-142 ; Cailles et al., 1997, p.55-57).

14 : L'inventaire de la Société Navale Caennaise, au 31 août 1939, porté sur le journal centralisateur de la compagnie (Arch. dép. Calvados, 11 J dt 1) donne, à propos des navires en service : *GALLIUM, HÉBÉ, HONFLEURAISE, MÉDÉE, NANTAISE, NIOBÉ, PHRYNÉ SENNEVILLE, THÉSÉE, THISBÉ, ASTRÉE, CIRCÉ, COLLEVILLE, DANAÉ, DAPHNÉ, DIONÉ* en sus, trois navires sont en chantier : *ÉGÉE*, Y9, Z9. Le journal centralisateur de la compagnie (11 J dt 2) donne pour l'inventaire du 31 août 1940 : Le *PHRYNÉ*, naufragé le 24 septembre 1939, le *NIOBÉ*, le 11 juin 1940 et la *HONFLEURAISE*, le 26 juin 1940.

15 : En fait, l'indication comme quoi le *NIOBÉ* serait coulé entre Le Havre et Saint-Jouin, n'est pas sans fondement. En effet, du fait des zones minées aux abords du port du Havre, les navires lors de l'approche devaient emprunter, depuis le cap d'Antifer jusqu'aux digues du Havre et inversement à l'appareillage, un couloir, parallèle au littoral. Ce cheminement a été de rigueur jusqu'à la veille du drame. M. J. Isaac (comm. pers., mai 1999) se souvient d'ailleurs que le 10 juin au soir, alors que l'aérodrome d'Octeville à la surveillance duquel il était affecté venait d'être abandonné, avoir embarqué, au Havre, à bord d'un bateau étranger de 40 m de long environ. Celui-ci a fait route toute la nuit. Au matin, le bateau se trouvait entre le cap d'Antifer et Étretat dont M. Isaac a parfaitement identifié les falaises. Le navire a alors fait route sud pour rejoindre finalement Deauville, le port d'escale.