

MIRACULÉ DE L'ENFER DE DUNKERQUE

MONSIEUR L'INGÉNIEUR VERMONT VA PRENDRE SA RETRAITE

Dans quelques jours, M. l'ingénieur *Camille Vermont*, chef du troisième arrondissement des Ponts et Chaussées de Dunkerque, prendra sa retraite.

Cet Ardenais de vieille souche qui, voici cinquante ans, débarquait dans la cité de Jean Bart, fier de son titre d'adjoint technique que son acharnement au travail lui avait valu à l'Ecole des travaux publics, possède aujourd'hui une grande expérience du mécanisme portuaire qu'il contribua durant toute sa carrière à perfectionner et à moderniser.

Il avait 17 ans quand il fut affecté à Dunkerque aux services du Directeur du Port, M. *Sylvain Dreyfus*, qui devait être appelé à la vice-présidence du Conseil Général des Ponts et Chaussées. C'est juste avant la guerre de 1914 qu'il connut son nouveau « patron », M. *Bourgeois*, futur directeur du port de Beyrouth. Mobilisé au début de la guerre, et une citation à l'ordre du régiment.

En 1919, Il ralliait son poste à Dunkerque pour préparer le concours d'Ingénieur T.P.E, ce qui lui permit, en 1922 d'être nommé chef de bureau du Directeur du Port. A M. *Bourgeois* avait succédé M. *Monseran* qui devint directeur de la concession française de Shanghai. Il exerçait les mêmes fonctions « sous » M. *Broquaire*, futur Inspecteur général, puis de 1938 à 1940 « sous » M. *Etienne* prenant la direction du port alors que les nuages de la tourmente s'amoncelaient à l'horizon.

LE DRAME DE SA VIE :

Le naufrage de la « Bourrasque »

Affecté spécial à son poste de chef de bureau de l'ingénieur en chef, M. *Camille Vermont* devait être, en 1940 au cœur de la bataille. Du Q.G des services maritimes près de l'écluse Guillaïn, il fallait coûte que coûte assurer le fonctionnement des ouvrages portuaires dont dépendaient l'arrivée du ravitaillement, des munitions, et bientôt en transport de troupes qui engageait le sort de toute une armée.

Le 30 mai, la résistance de Dunkerque touche à sa fin. Sous d'effroyables bombardements les services du port n'ont plus rien d'autre à faire que de chercher leur propre salut. A 4 heures, l'ordre est donné par l'amiral *Abrial* au personnel de M. *Etienne*, directeur du port, de s'embarquer par petits paquets, dont quelques-uns à bord de la « **Bourrasque** ». Sur le quai Félix Faure, ils sont 1.500 à l'attendre ce rapide torpilleur portant la marque de fabrique des chantiers dunkerquois, ainsi que son « matelot » le torpilleur, « **BranleBas** ». Quinze cents hommes de troupe et, noyée dans la masse, une poignée de fonctionnaires des Ponts et Chaussées, dont *Camille Vermont*, *Housé* et *Pauchet*, ingénieurs T.P.E, *Dhennin*, chef d'atelier, *Wellens*, officier du dragage, *Lefebvre*, électricien. Quelques civils aussi, MM. *Bourbonnaud*, notre actuel commissaire d'avaries, et *Lelann*, enfin une femme dont le calme en impose à tous, Mme *Sbraire* commerçante de la rue Poincaré.

A 15h30, les deux bâtiments de la « Royale » s'amarrent près de la gare maritime. La « **Bourrasque** » a bientôt fait le plein de son chargement humain.

« Larguez derrière ! ».

Les dés du destin sont jetés. A Dieu val... Parmi les 900 hommes qui s'entassent sur le pont, dans les coursives, partout à l'intérieur, rares sont ceux qui ont pu se procurer un collier pneumatique ou une ceinture de sauvetage.

« Paré partout ! ».

« En avant trente tours ! ».

« En avant trente tours ! » a répété le timonier en actionnant le chadburn.

A trois nœuds, la « **Bourrasque** » a gagné le large. Lentement elle s'éloigne du port cap à l'est sur la passe de Zuydcoote, route plus longue mais jugée moins dangereuse pour gagner l'Angleterre.

Le torpilleur a poussé progressivement jusqu'à 300 tours, son maximum, mais sans que sa vitesse puisse dépasser 25 nœuds. Les lueurs des incendies ravageant Dunkerque s'estompent à l'horizon. La « **Bourrasque** » suivie à 2 milles du « **Branlebas** », passe en vue de Nieuport et abattant sur bâbord gagne le large. Les obus de l'artillerie allemande, installée sur la côte, encadre les bateaux. Mais à 17 heures, ils sont hors d'atteinte à 10 milles d'Ostende. Une inquiétude : les mines. La ceinture magnétique de la « **Bourrasque** » a été arrachée sur quatre mètres, par le « **Siroco** », une semaine auparavant, à Boulogne. Pour la suite, faisons appel aux souvenirs de M. *Camille Vermont*:

« Lorsqu'une explosion se fit entendre sur l'arrière, on nous rassure en affirmant qu'il s'agissait d'un accident survenu dans la chambre des machines. Mais j'avais l'impression que le bateau s'enfonçait lentement en s'inclinant sur bâbord. Je sortis ma montre et prenant comme point de repère une ligne de rivets, et calculais la progression de l'enfoncement.

« Aucun doute n'était permis. Nous coulions. C'était d'après mes calculs une question de minutes, j'aperçus Mme *Sbraire* sur le pont ; « Si vous avez, lui dis-je, un acte de contrition à faire, c'est le moment ». Sa seule réaction fut : « Mais, Monsieur, j'ai deux enfants ! ».

« Le navire s'inclinait de plus en plus sur bâbord. Afin d'éviter d'être paralysé dans une cohue à la mer, je me jetais à l'eau, exhortant mes voisins à en faire autant. Après avoir nagé un moment, la mer heureusement était calme; j'agrippais un morceau de bois tombé de la « **Bourrasque** ». L'espar providentiel fut bientôt pris d'assaut. Nous étions huit à nous y accrocher, dont Mme *Sbraire*, qui avait sauté avec moi. Nous nous sommes éloignés du bateau dont le mazout se répandait sur l'eau. La « **Bourrasque** » s'était couchée sur le flanc. Les naufragés tombaient par grappes à la mer. D'autres s'accrochaient encore sur l'avant. Il est impossible d'oublier l'inhumaine clameur, les hurlements déchirants poussés par des centaines de malheureux emportés par les remous, asphyxiés par la nappe visqueuse de mazout. Le bateau s'est figé la quille en l'air, son grand mât appuyé sur un banc de sable. Une soixantaine d'hommes restèrent accrochés à la rembarde tribord émergeant encore. Une grenade sous-marine fit voler en éclat ce magma humain. Il en restait trente qui s'accrochaient encore à cheval sur la quille. Leur calvaire devait durer toute la nuit. Quinze seulement en réchappèrent. Quant à moi, je perdis connaissance et dus mon salut à mes compagnons d'infortune, notamment *Martin*, l'ancien gardien de but de l'équipe de football locale, qui réussit à me maintenir à la surface ».

LES ANGLAIS:

Pas de cadavre à bord!

La suite de l'histoire, M. *Vermont* ne la connaît que par le récit de ses compagnons. Depuis plus d'une heure, les huit rescapés se débattent toujours autour de leur épave, lorsque surgit une petite vedette anglaise. L'un après l'autre, les Français sont hissés à bord. Quand arrive le tour de M. *Vermont*, surnageant comme un cadavre, les Anglais hésitent. A quoi bon s'embarrasser d'un mort. C'est le gardien de but et le marin breton *Beaumont* qui doivent tirer le « mort » par les cheveux et le hisser à bord. Mais à la vue du corps étendu sur le pont, l'équipage britannique décide de le rejeter à la mer.

Les Français insistent : « Prenez-le puisqu'on vous l'amène... ». Le « mort » est autorisé à rester à bord. Mais la vedette tombe en panne d'essence. Il faut transborder sur un chalutier faisant route sur Douvres. L'ordre étant de ne pas ramener de morts en Angleterre, deux hommes de pont empoignent le corps de M. *Vermont*. Une fois de plus, les Français s'interposent et obtiennent un nouveau sursis pour le « cadavre » de l'ingénieur.

Le corps a été poussé sur le plat bord. M. *Vermont* gît le dos appuyé sur une bouche d'évacuation d'eau qui, suivant les oscillations du bateau, agit comme une ventouse. C'est ce

qui devait le sauver. Le « mort » ressuscite... Longtemps il se croit dans la cave de sa maison de Malo. Mais pourquoi ces étoiles? Pourquoi ce mouvement? Lentement, il recouvre ses esprits... là-bas. c'est Douvres.

M. **Vermont**, miraculeusement sorti de l'enfer de Dunkerque, blessé à la jambe, devait être hébergé dans un dancing de Londres. Rapatrié en zone libre par un bateau-hôpital, il devint le chef de bureau du directeur du port de Marseille. M. **Peltier**, futur directeur des ports maritimes. En novembre 1945, il regagnait Dunkerque où il était nommé ingénieur en chef du 3e arrondissement. Responsable des engins de levage et du réseau électrique dont, il était en outre chargé du contrôle des Wateringues de la Flandre Maritime. Tout récemment, M. l'ingénieur **Vermont** était élu président du Syndicat intercommunal d'assainissement de la Région de Dunkerque.

A quelques jours de son départ en retraite, il nous reçut hier, avec la gentillesse que tous les usagers du Port lui connaissent. Le drame de la « **Bourrasque** » ? L'excellent ingénieur en garde un souvenir palpable qu'il déplia devant nous : son faux-col noirci par le mazout, qu'il portait lorsqu'il se jeta à l'eau : une relique...

Un singulier destin : celui de Mme Sbraire

Qu'est devenue l'héroïne du drame de la « **Bourrasque** » Mme Yvonne **Sbraire**? Notre concitoyenne, tenant un commerce de stylos rue Poincaré, restait seule à Dunkerque, ses deux enfants étant réfugiés dans le Pas-de-Calais et son mari étant au front. Elle travaillait comme secrétaire à l'Intendance quand elle reçut l'ordre d'évacuation par mer.

« J'étais, nous dit-elle, une excellente nageuse et jamais, dans le plus grand péril, je n'ai désespéré ».

A Londres, Mme **Sbraire** fut d'abord affectée au service des réfugiés belges, puis contracta un engagement aux Forces Françaises Libres. C'est ainsi qu'elle entra au secrétariat du Général de Gaulle. Elle se dévoua à l'organisation du banquet annuel des Gens du Nord que présidait le chef de la France Libre. Versée au 2e Bureau, elle eut à examiner le cas de nombreux Français ayant pu gagner l'Angleterre pour reprendre le combat. Mme **Sbraire** rentra en France avec les années libératrices.

Elle a repris aujourd'hui sa paisible activité de commerçante, rue Poincaré.

Voix du Nord 8 janvier 1960