

Le Cap Lay



Si vous allez au cimetière de Beaumont, que vous suiviez l'allée centrale jusqu'au bout, vous arrivez au monument aux morts. Tout de suite à droite, vous voyez une plaque commémorative d'un lointain naufrage, au cours duquel un jeune de chez nous a perdu la vie pour sauver celle des autres. Le fait est étonnant pour une commune aussi peu maritime que la nôtre.

Jérémie était de cette grande famille Mégevand, surnommée Marliaty pour la différencier d'autres familles du même nom, ainsi qu'on le faisait autrefois. Pour aller chez eux, sur les hauts de Beaumont, on montait aux Travers, on continuait à gauche, laissant chez Cate sur la droite, on arrivait au hameau de chez Marmoux. En prenant le chemin qui monte tout droit, on faisait encore cinq cents mètres et c'était là, une maison au toit gris, presque à flanc de montagne. On ne passait pas sur le

chemin devant chez eux sans s'arrêter, il fallait entrer, se restaurer, la famille était très hospitalière, on était toujours nombreux autour de la grande table.

Des dix enfants de François et Françoise Mégevand (cinq filles et cinq garçons), Jérémie était le cinquième. Il avait choisi d'être gendarme et de s'engager pour aller « aux colonies ». A 25 ans, il a déjà vu du pays, il écrit de la Martinique à ses parents, en décembre 1923. Il parle de cadeaux à leur rapporter, mais « plus tard, quand ma bourse sera mieux garnie, la famille est nombreuse ». Toutes ses cartes, heureusement conservées par ses frères et sœurs, sont pleines d'affection, sa pensée est proche des siens. « Et le petit Charles grandit, il sera un grand garçon quand je retournerai au pays. Faites-lui de bonnes caresses pour moi ». (Fort-de-France – le 13/12/1922).

Le 13 mai 1924, Jérémie envoie une photo « ce n'est pas bien pris, mais vous verrez tout de même que je n'ai pas maigri à la colonie. Plus tard, lorsque j'irai à Fort de France, je me ferai tirer mieux que ça ».



Arrive le moment de son affectation au Tonkin. Ils font escale à Port-Saïd pour quelques heures. Il écrit à ses parents : « Heureusement que j'ai retrouvé mon copain à Lyon pour me tenir compagnie car j'avais bien le cafard. Nous ne sommes partis de Marseille que le 9 juin, si j'avais su, je serais bien resté un jour de plus chez nous. Nous avons eu bonne mer jusqu'ici, mais dans deux jours nous allons arriver dans la mer Rouge, il va faire chaud. Nous sommes nombreux à bord de ce bateau, quatre gendarmes et une trentaine de sous-officiers, on ne s'embête pas trop » .

Le 11 juillet 1928, il est à Saïgon. Il écrit : « Bien chers parents, de Saïgon je vous adresse cette carte pour vous dire que je suis affecté à Hanoï. Donc écrivez-moi à cette adresse : Mégevand Jérémie – Gendarme à Hanoï – Tonkin – Je vous quitte en vous embrassant tous ».

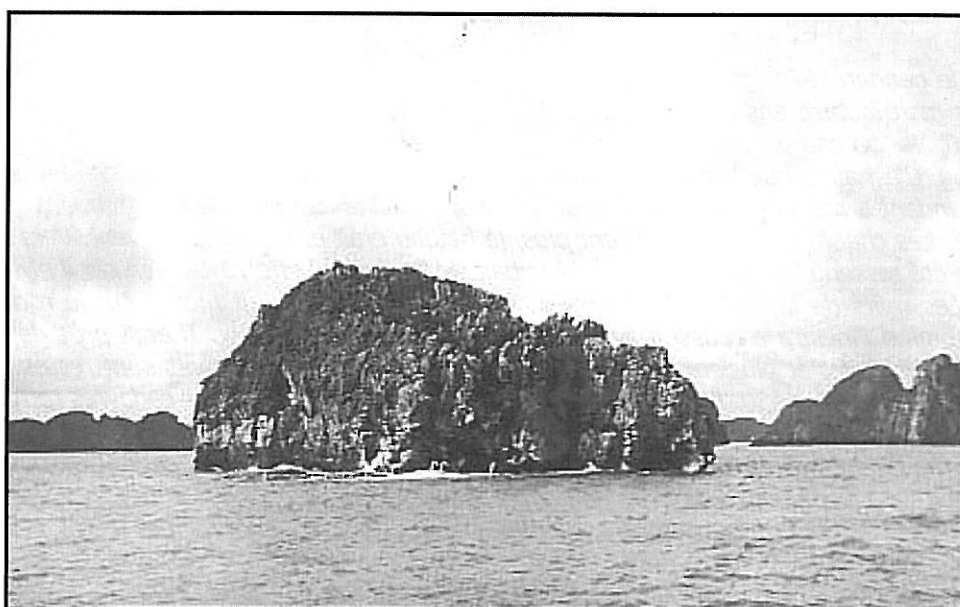
Ce seront ses derniers baisers, sa dernière carte.

Il fallait environ vingt-six jours pour aller de Port-Saïd à Saïgon. La route maritime passait par Suez, Djibouti, Aden, Colombo, arrivait à Singapour par le détroit de Malacca et remontait jusqu'au sud de ce que l'on nommait alors l'Annam-Tonkin, pour atteindre Saïgon. On peut rêver sur ce long périple qui avait mené Jérémie non pas aux antipodes, mais presque. Qui sait si, dans cette région d'Aden infestée de brigands, il n'a pas rencontré Henri de Monfreid...



Le bateau s'appelait d'abord le « Halgan » et fut lancé le 4 novembre 1921. En 1925, il s'échoue devant Récife. Grosses avaries. Après réparations, il arrive à Saint-Nazaire le 22 février 1926. Il est alors transformé en paquebot mixte et rebaptisé « Cap Lay ». Son premier départ de Marseille pour l'Indochine a lieu le 15 avril 1927, et c'est le 9 juin 1928 qu'il retourne en mer de Chine emmenant à son bord Jérémie et ses camarades. Il appartenait aux « Chargeurs Réunis » et ce sont les archives de cette compagnie qui nous livrent le récit du naufrage : « *Le bateau*

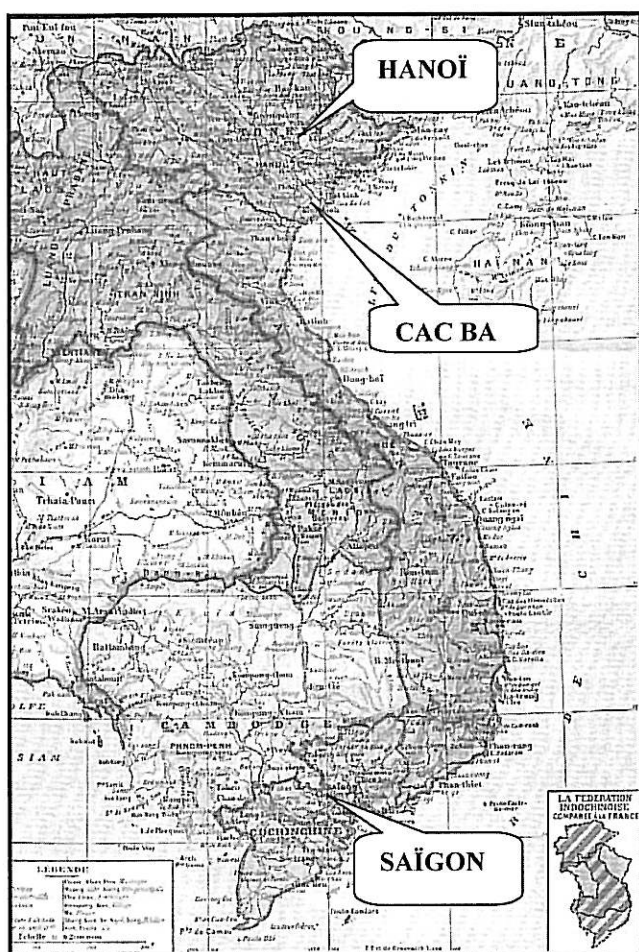
est surpris par un typhon au mouillage en baie d'Along, à l'entrée de la rivière Haïphong. Le temps exécrable avait en effet incité le commandant à attendre une accalmie avant de s'engager dans le chenal. Vers 2 heures 30 du matin, le typhon atteignant une violence inouïe, le navire chassa sur ses ancres et fut drossé sur Cac Ba. Les embarcations mises à la mer furent projetées sur les rochers avant de pouvoir être utilisées. La plus grande partie des passagers et de l'équipage put être sauvée au moyen de câbles fixés sur la falaise, par des hommes courageux qui sautèrent sur les rochers à l'instant précis où le bateau était projeté contre eux. Les survivants furent ramenés à Haïphong le lendemain soir sur l'avis « l'Astrolabe ». Navire perdu ».



Le rocher sur lequel le bateau a été drossé

Une habitante du Châble qui n'avait que quatre ans à l'époque, se souvient d'avoir entendu raconter la même chose, à savoir que Jérémie avait sauvé plusieurs personnes à l'aide de câbles, puis s'était trouvé ensuite enfermé dans une cabine par la porte rabattue.

Des renseignements nous sont encore fournis d'une manière quasi miraculeuse, par une feuille de « l'Echo de la gendarmerie nationale » conservée à l'époque par une personne de la famille :



Mort glorieuse de deux gendarmes -
Dans la nuit du 15 au 16 juillet 1928, le vapeur « Cap Lay », des Chargeurs Réunis, allant de Marseille à Haiphong, surpris par un violent typhon, heurtait une roche en baie d'Along et coulait. Il y eut 200 rescapés et 50 victimes. Parmi elles se trouvaient les gendarmes Mégevand et Gilet qui rejoignaient leurs postes au détachement d'Annam-Tonkin. Le journal « l'Avenir du Tonkin » du 20 juillet relate leur disparition :

« Munis de lampes électriques, ils sauvèrent plus de cinquante passagers : hommes, femmes et enfants. « Il ne faut laisser personne à la traîne », et ils redescendirent explorer les cabines (.....), c'est alors qu'une porte s'est ouverte, le gendarme Mégevand a été précipité à l'intérieur sans qu'il soit possible de rouvrir la porte coincée, et le navire a coulé.

Ils sont morts en héros, conclut l'article, que leur fin glorieuse atténue la douleur de leurs familles ».

C'est aussi par la lettre d'un ami de Jérémie, déjà installé à Haiphong, que nous disposons de renseignements précieux, ainsi que de la photo de l'endroit où a eu lieu le naufrage :

« Je suis le gendarme Brognard, écrit-il, un camarade de votre Jérémie. Je l'ai connu à la Martinique où je suis resté quatre ans avec lui (.....). Ils ont embarqué le 9 juin à Marseille et le 16 juillet à 10 heures 30, le bateau se trouvait à l'embouchure de la rivière, à une douzaine de kilomètres d'Haiphong. C'est alors que le pilote a rejoint le commandant pour lui dire qu'un typhon était annoncé. Le commandant a mis une ancre au lieu de deux et a décidé de rester là en attendant que le typhon soit passé. Les chaufferies ne marchaient plus, le bateau était emporté par le vent. Vers 2 heures 25, un choc a été ressenti, le vent était fort, il tombait de la pluie. On ne voyait rien car il n'y avait plus de lumière. Les mâts de la TSF étaient cassés. L'avant du bateau était monté sur le rocher (....). Un sergent nommé Finestra a réussi à briser une porte et a pu se sauver. Il était près de 4 heures du matin. Jérémie, Gilet et plusieurs personnes, femmes, enfants et adjudants sont restés pris dans les couloirs du bateau. Sur 250, il y en avait 60 qui manquaient (.....). Tous les cadavres retrouvés étaient méconnaissables. Savez-vous si Jérémie avait ses initiales J.M. sur ses vêtements, car on a trouvé un corps dont la chemise portait ces lettres J.M. Je vous envoie la photo de l'endroit du naufrage, et les parents de Gilet vous enverront quelques journaux d'ici. Croyez-moi, j'ai eu beaucoup de peine car j'aimais Jérémie et Gilet comme mes frères. Tout en pleurant, je vous envoie mes condoléances ».

Brognard

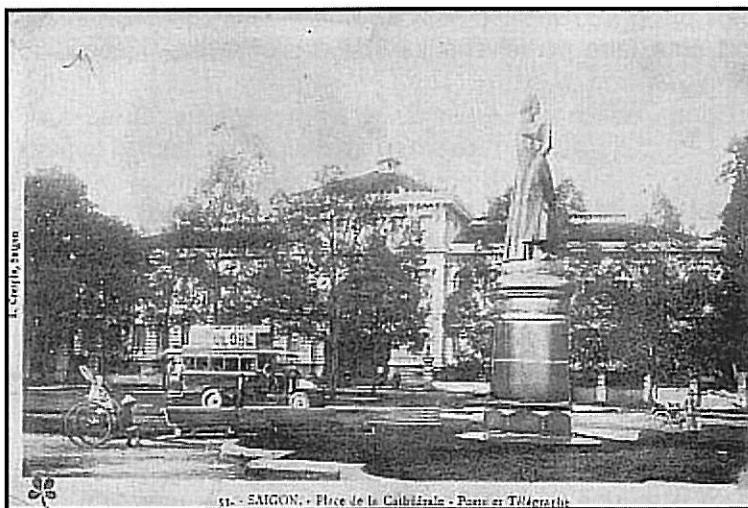


S'ajoute à ces documents passionnants, le témoignage d'une personne dont le grand-père a été l'un des rescapés du naufrage. Il nous écrit :

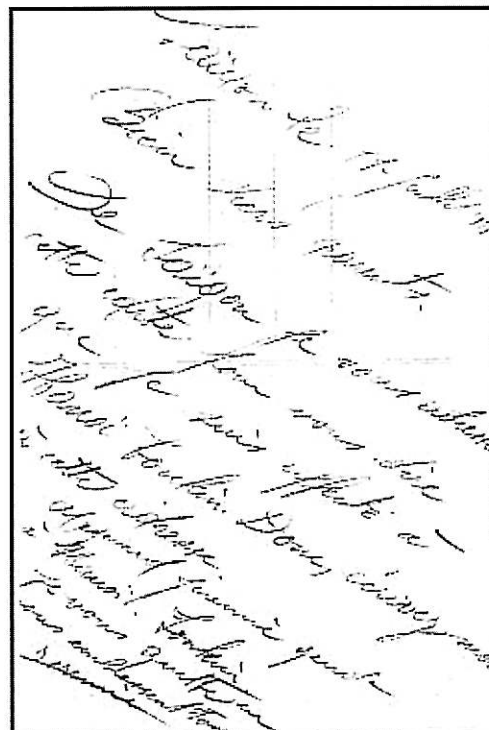
« Mon grand-père a vu de ses yeux une femme se noyer, engloutie avec le bateau, personne ne pouvant lui venir en aide : le Cap Lay étant complètement dressé, le couloir d'accès au pont était trop en pente pour lui permettre de s'échapper.

Une autre histoire de mon grand-père : il faisait partie de l'équipe des machines. Il entretenait les chaudières et les nourrissait. Quand l'équipage a compris que les cloisons étanches ne suffiraient pas à contenir l'entrée d'eau, ils partirent le plus rapidement possible : l'eau froide de la mer sur les chaudières auraient fait exploser les machines ».

Pensons un instant au petit garçon qui dévalait sur sa luge les pentes enneigées, qui allait à l'école, à près de deux kilomètres de chez lui, avec les autres gamins. Il y avait quelques familles nombreuses dans ces fermes isolées et au village même. L'été, ils aidaient aux foins, guidaient le cheval, tiraient le râteau, fiers d'être déjà un peu des hommes. Le destin aura voulu qu'il s'abîme dans cette mer d'Asie si lointaine et remplie de pièges, dans un climat opposé à tout ce qu'il connaissait, Jérémie au cœur aimant et courageux.



Sa dernière carte



On peut rappeler ici le parcours également héroïque du frère de Jérémie, Laurent, grand Résistant mort en 1944, et celui du fils de Laurent, Lucien, surnommé « Pan-Pan », qui s'est particulièrement illustré aux Glières et dont la tête avait été mise à prix. Décédé en 1999, il est enterré à Beaumont.

Nous remercions vivement la famille qui a recherché ses archives et souvenirs et nous en a fait part.