

Jean NAVARRE ...un héros de bande dessinée !

Pour un Dauphinois, NAVARRE évoque avant tout l'essor de la papeterie française. André Navarre naît en 1868 dans les Landes. Il sort de l'Ecole Centrale de Paris en 1890 et, sans doute après son service militaire, travaille pendant deux ans dans la construction en Belgique et à Paris avant d'entrer aux Papeteries du Marais à Jouy-sur-Morin près de Coulommiers (Seine et Marne) dont il devient directeur adjoint.

Pour développer sa carrière il cherche un nouvel emploi avec plus de responsabilités. C'est ainsi qu'en 1896, à l'âge de vingt-neuf ans, avec déjà trois enfants il est engagé par Aristide Bergés et s'installe en Dauphiné, aux Papeteries de Lancey près de Grenoble dont il devient directeur général.

En 1901, il s'associe avec Emile Lafuma pour créer la société Lafuma, Berthollet et Navarre avec deux usines, Paviot et Wesseling, près de Voiron dans l'Isère. C'est le berceau des Papeteries Navarre.

La société devient le 24 mai 1919 la Société Anonyme des Papeteries Navarre qui, au fil des années, achète et modernise vingt usines dont les Cartonneries de l'Isère (Champs sur Drac) et les Papeteries de Montfourat (Landes).

En 1928, après la mort de son ami et actionnaire Aimé Bouchayer qui le soutenait et en raison de la défection des banques, il perd la présidence de la société qu'il a créée.

En 1932, André Navarre reste malgré tout administrateur délégué de l'affaire. Mais, suite à des négociations menées officieusement avec les Suédois et qui viennent à la connaissance du président il est révoqué. Le conseil d'administration lui attribue une rente à condition qu'il s'abstienne pendant 10 ans de toute concurrence.



Il décède à Paris en 1942. Dans ses dernières volontés il avait précisé : "*Je ne veux à ma mort ni faire-part, ni fleurs, ni couronnes, ni discours. Je souhaite la cérémonie funèbre la plus simple possible et je voudrais que l'on puisse célébrer pour moi la dernière classe. . . . Après la cérémonie un simple avis dans le Petit Parisien, ou tout autre journal, fera connaître ma disparition de ce monde.*"

Dans les usines qu'il a dirigées il a laissé un bon souvenir pour sa générosité. Par exemple, les actions souscrites par le personnel à 100 Fr étant tombées à 50 Fr il les rachètera au prix d'émission pour que les salariés de l'entreprise ne subissent pas de perte.

Son buste est exposé au musée de Champ sur Drac ainsi que les jumelles de son fils Jean qui s'est illustré pendant la Grande Guerre.

Naissance de futurs aviateurs.

En 1895, André Navarre et son épouse Jeanne de Coëscou, premier prix de piano du Conservatoire de Paris, donnent naissance à deux jumeaux, Jean et Pierre qui sont les aînés de onze enfants. Tous deux vont devenir aviateurs pendant la guerre de 14-18. Jean, le plus connu se rendra célèbre en quelques mois.



Ils ont une enfance mouvementée. A l'âge de 10 ans ils sont pensionnaires au collège du Rondeau-Montfleury à Corenc (près de Grenoble) de 1905 à 1908. Ils s'en échappent à plusieurs reprises avant d'être renvoyés (1).

Au collège des Dominicains d'Arcachon ils fuguent de nouveau et y restent peu de temps. Puis c'est le collège de Dax où Jean se cache dans le jardin, au grenier ou sur le toit. Encore une fois le collège ne veut pas les garder. Ne sachant plus quoi faire de Jean son père confie son éducation à un précepteur, l'abbé Barges. Pierre, de son côté, moins turbulent ou assagi, entre à l'Ecole Centrale de Paris.

Jean Navarre, surnommé « La sentinelle de Verdun »

Dès l'âge de dix-huit ans Jean s'intéresse à l'aviation et passe son brevet civil de pilote à l'école des frères Caudron au Crotoy en baie de Somme. Peu après, la guerre étant déclarée, il s'engage pour être pilote dans l'armée. Après avoir obtenu le brevet militaire et subi un entraînement il est envoyé au front où il se rend rapidement célèbre.

En décembre 1914, affecté à l'escadrille M.F 8, il est envoyé au front à Corbie près d'Amiens avec un « *Maurice Farman* » qu'aujourd'hui nous n'oserions pas piloter.

Il ne sait pas encore bien se repérer pour naviguer en avion, malgré ce qu'il laisse croire à ses chefs. C'est la première fois qu'il sort des limites du terrain où il s'entraîne.

Lui-même raconte : " *Notre voyage -puisque voyage il y avait- se prolongeait démesurément et je ne trouvais toujours pas notre lieu d'atterrissage. Etions-nous en France, étions-nous au-dessus de l'ennemi ? Je n'en avais pas la moindre idée* ".

Par hasard il survole Le Crotoy où il a appris à piloter à ses débuts et se pose pour demander son chemin. Le voilà de nouveau en l'air mais la nuit tombe et il se pose près d'Abbeville en heurtant un mur. Le lendemain après réparation de l'avion il arrive à Corbie, tout seul, car son compagnon de voyage Ortoli " *refroidi par cette pitoyable expérience, préfère continuer le voyage* " par ses propres moyens.

A cette époque l'avion, un « bi-place », sert à observer l'ennemi, à effectuer des réglages d'artillerie et à bombarder avec des fléchettes ou des petites bombes larguées à la main. Il n'est pas armé. La chasse n'a pas encore été inventée.

Jean et son passager « observateur » ont l'idée d'emporter un pistolet et un fusil. Le pilote lâche les commandes et tire sur l'ennemi, ainsi que son passager.

Un jour il rencontre un avion ennemi. Le pilote allemand lui fait un signe de la main. Navarre lâche les commandes et tire avec son fusil. L'adversaire s'enfuit, furieux. C'est la première fois qu'il y a un acte de guerre entre avions. Cela ne s'était pas encore fait auparavant.

Un peu plus tard, en février 1915, il est affecté à l'escadrille M.S 12 où il pilote un avion plus performant, le fameux Morane-Saulnier type L surnommé « *Parasol* ». Cet avion « bi-place » lui permet d'accomplir des missions spéciales qui consistent à déposer des agents de renseignement derrière les lignes allemandes. Ces sorties, très dangereuses, valent à l'adjudant Navarre la Légion d'Honneur, habituellement attribuée aux seuls officiers.



Au printemps 1915, c'est aussi avec cet avion que Jean Navarre entame une série de glorieux combats.

Le 1er avril, Jean et son passager Robert remportent la première victoire de l'escadrille qui est la seconde victoire française de la guerre. Jean commence ainsi à occuper la une des journaux.

Au mois d'avril ce n'est pas fini :

Le 12, avec Gérard, ils remportent une victoire non homologuée, car l'avion tombe dans les lignes ennemies.

Le 13, encore avec Gérard, un Aviatik est descendu. L'équipage est fait prisonnier. C'est sa deuxième victoire officielle.

Le 28, un Aviatik est abattu mais il tombe derrière les lignes ennemies. Ce même jour, un L.VG contraint d'atterrir par de Bernis est ramené au terrain de M.S 12 par Jean Navarre qui l'a remis en état de marche l'a piloté.

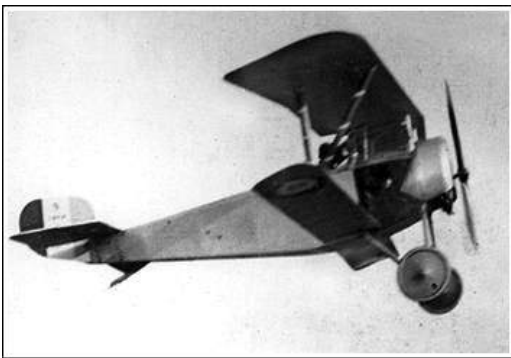


Le 26 octobre, disposant désormais d'un vrai chasseur monoplace, le Morane-Saulnier type N, il continue ses exploits en obligeant un L.V.G à se poser.

Mais la grande époque de « Navarre, la sentinelle de Verdun » va commencer. Volontaire pour Verdun, le 24 février 1916 il rejoint son escadrille à Vadelaincourt.

Verdun, 800.000 morts. Au sol, dans les tranchées, il est célèbre. Parfois au retour d'une mission il fait de la voltige pour distraire les troupes.

Un poilu se rappelle l'avoir rencontré : « 415^e jour. Dimanche de Quasimodo. 30 avril. Grand-messe et vêpres ordinaires. Aujourd'hui, vers midi, des avions allemands sont venus lancer des bombes sur les villages de la région de Clermont. Le soir, après les vêpres, promenade au champ d'aviation de l'escadrille N.67. Nous y avons vu Navarre (2 bombes sont tombées près de la gare de Froidos). » Carnets de Campagne de Jean Kerjean (brancardier puis fusilier –mitrailleur).



En l'air, l'aviation de chasse vient d'être créée par le commandant de Rose. Jean Navarre, affecté à l'escadrille N 67 accomplit des prouesses. Il vole seul à bord de son Nieuport XI surnommé « Bébé » en raison de sa petite taille.

Infatigable il vole onze heures par jour. Trois avions sont à sa disposition. A peine rentré au terrain il décolle avec un autre avion pendant que les mécaniciens préparent le suivant qu'il utilisera deux heures après.

De février à juin 1916 il remporte de nombreux combats :

- 21 février, un « bi-place » descendu.
- 26 février, dans la même journée, il abat deux avions ennemis, c'est le premier « doublé ».
- 2 mars, sa sixième victoire officielle.
- 6 mars, encore un avion ennemi de moins.
- 18 mars, ce jour là, ce sont trois avions allemands abattus.
- 1^{er} avril, une victoire non homologuée.
- 3 avril, huitième succès reconnu par les autorités.
- 24 avril, quatre avions abattus, un L.V.G et trois Fokker. C'est le premier « quadruplé ». Mais, seul le L.VG est homologué.
- 18 mai, victoire non retenue.
- 19 mai, nouvelle victoire, Jean Navarre devient le premier Français à atteindre dix victoires.
- 21 mai, onzième victoire, un « bi-place ».
- 17 juin, il obtient sa douzième victoire officielle. Mais ce même jour, au cours d'un autre combat il est gravement blessé. Malgré tout il réussit à poser son avion avant d'être conduit à l'hôpital.



En septembre 1918, après une longue convalescence, il obtient

l'autorisation de reprendre l'entraînement. Il est prêt à partir au front lorsque l'Armistice est signé.

A l'époque, Guynemer est le héros mythique dont la France avait besoin au moment de la grande bataille de Verdun en 1916. Fonck est le recordman français des victoires aériennes, tout en restant un héros moins connu. De nombreux autres pilotes ont au moins autant et même plus de victoires que Jean Navarre. Mais qui les connaît encore ? Ils sont tombés dans l'oubli.

Au contraire, Jean Navarre jouit encore d'une certaine notoriété. Pourquoi ?

Probablement parce qu'il possède les caractéristiques d'un héros de bande dessinée. Il a le goût du risque et un grand mépris du danger. C'est un pilote exceptionnel aux dires de beaucoup. *"Navarre, dans les airs, est un phénomène, un prodige : il est le père de différents mouvements dits "acrobaties" qu'il a toujours étudiés en vue du combat..."* dit le capitaine de Saint Sauveur, son chef d'escadrille. Son comportement fascine. Il allie générosité, indiscipline, courage, pugnacité, insolence, gloire et modestie dans un cocktail susceptible de pimenter un scénario de BD.

Après la guerre il souhaite tenter la traversée de l'Atlantique mais son projet n'est pas retenu. Engagé comme chef pilote chez Morane-Saulnier il présente les avions aux futurs acheteurs. Lors d'une démonstration il se tue en se posant hélice calée selon son habitude. Après être passé au dessus de lignes télégraphiques son avion percute un mur de ferme en bordure de l'aérodrome Villacoublay (Yvelines).

Gravement blessé Jean Navarre meurt le 10 juillet 1919 quelques jours avant de fêter ses vingt-quatre ans.

Ses obsèques ont lieu le 12 juillet à la chapelle de l'hôpital Dominique Larrey à Versailles. Il est inhumé au cimetière de Tartas dans les Landes, auprès de son frère Pierre.

Des évènements insolites

Navarre n'est pas seulement connu pour ses exploits militaires mais également pour de nombreuses anecdotes qui défrayent la chronique.

Un jour de mauvais temps qui ne permet pas de combattre il s'envole vers Amiens où il fait des acrobaties au-dessus de la ville. Après avoir repéré sur un balcon une jeune fille qui fait des signes en direction de l'avion il se pose et redécollé avec un bouquet de fleurs qu'il lance au dessus de sa maison. Avec le camarade qu'il a entraîné dans cette aventure ils finissent par passer la nuit en ville. Le lendemain, prétextant une prétendue panne de moteur il téléphone à son escadrille et demande une équipe de mécaniciens pour venir le dépanner. Par camaraderie les mécaniciens ne diront rien de la supercherie.



Avec le futur général Chambe comme observateur, Jean au retour d'une mission fait du rase mottes. Chambe, devenu écrivain raconte « *Oubliant qu'il était si près de terre, Navarre avait exécuté un virage à la verticale comme s'il avait été en plein ciel. L'aile avait touché le sol et s'était brisée avec un fracas sinistre* ». Jean est indemne mais son passager a *"la cuisse droite ouverte comme d'un coup de rasoir du genou jusqu'à la hanche"*.

Venu à Paris pour prendre en charge un nouvel avion son moteur tombe en panne. Il est obligé de se poser sur le toit d'un immeuble près du parc Montsouris en faisant volontairement capoter l'avion pour éviter de tomber dans la rue. Ironie du sort cela se passe « rue de la tombe ».

Désigné avec son camarade Pelletier Doisy pour faire une démonstration à une délégation étrangère ils font un passage au ras des têtes. L'état-major est contraint de se précipiter à plat ventre dans la boue.



Un dernier épisode se termine très mal. En avril 1917, il est à Paris pour prendre livraison d'un essieu pour son avion. En l'attendant il fait la fête et avec sa voiture il roule sur les trottoirs ce qui conduit la police à intervenir. Loin d'obtempérer Jean revient sur la chaussée et ne peut pas éviter deux agents qu'il renverse. Il donne un coup de poing à l'un et recule pour dégager l'autre qui est coincé contre son essieu. Quelques jours après les gendarmes sont venus l'arrêter à Vadelaincourt où se trouve son escadrille. Il est interné à la prison militaire du Cherche Midi à Paris.

Jugé « irresponsable » par les médecins il est rapidement libéré. Les expertises démontrent que son système nerveux est atteint par sa blessure, le surmenage et la mort de son frère jumeau Pierre. Le rapport des médecins précise : « *On peut affirmer qu'il n'aurait pas commis la faute dont il est actuellement inculpé s'il n'avait pas été dans cette phase nettement pathologique qui suivit sa blessure et sa commotion, et qui aggrava le choc moral causé par la mort de son frère* ».

Pierre Navarre, également un héros à ne pas oublier.

Pierre, élève à l'école Centrale, voit ses études interrompues par la guerre. Engagé volontaire, début décembre 1915 il est affecté au 6ème régiment du Génie. Très vite il devient aspirant, grade qu'il garde en tant que pilote aviateur.

Dans le Génie son courage lui vaut deux citations: "*Navarre Pierre, sapeur, se trouvant à proximité d'une maison que l'explosion d'un obus venait de faire écrouler, s'est malgré le bombardement, porté au secours des blessés restés sous les décombres (26 janvier 1915).*" "*Navarre Pierre, aspirant : bravoure remarquable, plein d'entrain, a guidé au cours des derniers combats, par son exemple et par ses conseils, les détachements d'infanterie privés de leurs chefs, pour l'organisation de positions conquises (14 mai 1915).*"



Il quitte le Génie pour l'aviation et devient pilote de chasse à l'escadrille N 69. Mais il passe peu de temps dans l'aviation car il est rapidement blessé.

Du côté de Verdun, le 8 mars 1916, il contraint un avion ennemi à l'atterrissage. Il est vainqueur mais reçoit trois balles dans le bras. Il est évacué sur l'hôpital de Bar-le-Duc. C'est sa première et dernière victoire.

Cela lui vaut la Médaille militaire et la citation suivante: "*Le 8 mars 1916, a attaqué successivement à bout portant deux avions ennemis et a forcé le premier à atterrir précipitamment : au cours du second combat, a reçu trois blessures graves.*"

"*Navarre Pierre, aspirant, escadrille N 69 a fait la première partie de la campagne dans le Génie où son courage et son entrain lui ont valu deux citations à l'ordre du jour. Fait preuve dans l'Aviation d'une audace d'une activité admirables.*"

A l'âge de 21 ans, le 15 novembre 1916, il se tue par accident au cours d'un exercice aérien au Plessis-Belleville. Il ne rejoindra jamais son frère Jean à l'escadrille N67 où il est muté. Il est décoré de la Médaille militaire et de la Croix de guerre avec trois citations.

Les noms de Pierre et de Jean sont gravés sur le monument aux morts de Champ sur Drac inauguré par leur père André Navarre le 13 novembre 1921.

Dans son discours il dit : « *Nous avons voulu que leurs noms soient gravés sur ce monument, afin que toujours ils nous soient familiers et que de génération en génération, ils puissent se transmettre comme les noms des héros dont le sacrifice sublime a assuré le triomphe de la juste cause de la France, dans la plus affreuse des guerres.* »

Les deux frères jumeaux, inséparables dans la vie, sont enterrés côte à côte dans le cimetière de Tartas, petite ville des Landes où leur père les a rejoint dans la mort.

En mémoire de mon grand-père et de mes oncles.
Garches, 25 avril 2005.

André Navarre.



Sources :

La bibliographie est indiquée sur le site <http://www.navarre-jean.com/famille.htm> . Si votre navigateur est Internet explorer, en positionnant le curseur de la souris sur les personnages vous aurez des informations les concernant.

(1)- Une plaque en marbre , située dans un couloir , près de la chapelle, commémore toujours les élèves défunts du premier conflit mondial du XX eme siècle.