

## Une affaire très médiatisée

Au cours des années 1938 et 1939, dans une France toujours meurtrie par le premier conflit mondial et déjà menacée par une deuxième déflagration, une affaire criminelle a particulièrement retenu l'attention de la presse locale normande mais aussi nationale. De nombreux journaux dépêchent des reporters pour rendre compte des événements de « l'affaire André Vitel » : *Le Petit Havre*, *Le Journal de Rouen*, *Paris-Soir*, *Le Populaire*, *Excelsior*, *La Liberté*, *Le Matin*, *La Charente*, *L'Intransigeant*, *L'Œuvre*, *L'Écho d'Alger*, *L'Humanité*, *Le Peuple*, *Ce soir*, *Le Petit Journal* parmi tant d'autres relatent les événements avec détails, comme pour ne rien manquer du fait divers, loin d'être tout à fait ordinaire.

L'affaire frappe à plus d'un titre. D'abord, elle horrifie le public par la sauvagerie des meurtres : ceux d'une jeune femme et de son nourrisson ; qui plus est dans un cadre familial puisque l'assassin présumé n'est autre que le beau-frère et l'oncle des victimes défendues par André Marie, jeune avocat en vue, député célèbre appelé à un grand avenir politique et déjà ancien sous-secrétaire d'État d'Albert Sarraut et d'Édouard Daladier. Ensuite, elle interpelle par la jeunesse de l'accusé : 17 ans. Enfin, la peine susceptible d'être prononcée par la cour d'as-

sises de la Seine-Inférieure à Rouen ajoute au drame : la mort.

Mais peut-être qu'au fond, ce qui suscite l'intérêt du public réside ailleurs. Le déroulement des faits, son caractère apparemment inéluctable, l'attitude de l'accusé posent question. André Vitel semble avoir agi pour un mobile finalement peu en rapport avec la violence des actes, une violence exercée sur une petite famille sans histoires, travailleuse et honnête. Il existe un décalage, nous semble-t-il, ressenti comme insupportable. André Vitel ne montre pas ou peu d'émotions, en tout cas pas autant que le public pouvait en attendre de la part du jeune meurtrier. En outre, il paraît étranger à son sort. Il paraît résigné. Il sait probablement que résister est inutile. Parfois, une forme de révolte surgit chez lui mais s'évanouit aussitôt. Il ne se défend pas, il reste impassible et avance d'un pas ferme vers la mort. Avec stupéfaction, chacun observe qu'à aucun moment, il ne se dérobe. Il apparaît comme un être énigmatique. Les faits qui lui sont reprochés ne lui arrachent jamais le moindre remords. Policiers, experts médicaux, avocats, témoins, juges se succèdent pour essayer de lui soutirer des paroles, des explications plus détaillées sur son geste mais rien n'y fait. André Vitel répond par oui ou par non, proteste parfois quelque peu mais sans insister outre mesure. Il avoue tout. Ses propos sont invraisemblables, sidérants. Il serait passé à l'acte « comme ça », sur un « coup de tête ». Quel a été le rôle joué par son avocat ? A-t-il tenté d'obtenir certains aveux pour lui éviter la peine de mort ? En vérité, son avocat n'avait que très peu de munitions pour le défendre car Vitel avance que le véritable mobile du crime est un « secret » entre lui et son demi-frère Pierre et qu'il ne le révélera à personne. Un peu comme si toute la population le sentait, comme souvent, un deuil est alors d'autant plus

difficile à faire quand on ne comprend pas ce qui s'est passé. Personne ne comprend.

Tout le monde est édifié en observant ce visage de jeune homme à peine sorti de l'enfance. Comment a-t-il pu commettre ce dont on l'accuse ? Dès lors, sa personnalité interroge : quelle est la nature de cet adolescent ? De quel bois est-il fait ?

Depuis quelques années – témoignage de la force des événements – l'affaire est exhumée par plusieurs chercheurs. Dans *Les Grandes Affaires criminelles de Seine-Maritime*, Simon Eddy lui consacre quelques pages en 2006. Pour son mémoire d'histoire, *La cour d'assises de Seine-Inférieure de 1939 à 1945*, Florian Duprie en fait autant en 2010. Jean-Claude Vimont, professeur à l'Université de Rouen, publie également un article sur [criminocorpus.hypotheses.org](http://criminocorpus.hypotheses.org) le 22 juin 2015 : « André Vitel, le dernier mineur guillotiné en France sur une place publique, à Rouen, le 2 mai 1939. Des documents inédits ».

Les archives départementales de la Seine-Maritime font paraître sur leur site un article présentant les pièces du procès ; preuve, encore une fois, du caractère particulièrement saisissant de l'affaire, les archivistes ont jugé bon d'exhumer cette documentation qui frappe ici le lecteur. Le département de la Seine-Maritime, à travers son émission « Secrets d'archives » a aussi consacré un podcast à « Rouen, 1939 : le dernier mineur exécuté en France » le 19 février 2022.

Enfin, les faits commis par André Vitel ont donné lieu à une reconstitution du procès représentée le 4 octobre 2018 puis le 4 octobre 2020, dans le cadre de la manifestation « La nuit du droit », organisée par le Tribunal de grande instance, la faculté de droit et l'ordre des avocats au barreau de Rouen. La pièce *Procès d'André Vitel* a été écrite par Constance de Saint-Rémy. L'avocat Arnaud

de Saint-Rémy tenait le rôle d'André Marie, avocat de la partie civile.

Pour notre part, c'est lors de nos recherches en 2013 pour rédiger la biographie, parue en 2014, du député-maire de Barentin, président du Conseil, ministre de la Justice et de l'Éducation nationale, André Marie, que nous avons découvert avec effroi l'affaire André Vitel. C'est le récit des terribles événements qui ont conduit à l'exécution du dernier mineur français, en place publique, que nous proposons au lecteur de suivre ici.

## Le Havre : le lieu du crime

Le Havre vit au rythme de la mer, de la Seine, des marées. La ville doit son incessante activité à son port qui lui ouvre toutes les routes maritimes du monde et lui permet d'abriter de nombreuses industries. Dans les années 1930, la ville compte des usines de briquettes de charbon ou encore des dépôts de pétrole. Elle voit partir les produits français, notamment agricoles et arriver ceux du monde entier. Par son emplacement, le regard porté vers le large, elle attire une foule d'industries. Durant l'entre-deux guerres, la ville est animée par une population ouvrière laborieuse, remuante et soudée. Les dockers à la réputation sulfureuse, les charbonniers portant les lourds sacs de combustible sur le dos, les marins – du pilote de Seine sur son « abeille » au garçon de sonnerie sur les paquebots de croisière –, les ouvriers de la construction navale travaillent dur et défendent leurs intérêts de classe.

Comment ne pas rappeler que les grèves de mai 1936 suivant la victoire électorale du Front populaire avaient connu un succès important dans la cité havraise ? Là, aux usines Bréguet, les ouvriers débraient pour demander la réintégration de deux de leurs camarades, licenciés pour avoir fait grève le 1<sup>er</sup> mai 1936. Le mouvement s'étend

comme une traînée de poudre dans les milieux ouvriers partout en France. La ville portuaire accueille ainsi une population ouvrière combative. À la suite du succès des événements sociaux de 1936, certains y avaient vu la raison d'une hausse de la criminalité. L'époque est sûrement perturbée. Une partie du public perçoit une montée de l'immoralité et du crime. Parmi les personnalités de droite du département, l'ancien président du conseil d'arrondissement du Havre, Victor Bettencourt, écrit dans *Le Pilote*, le journal conservateur de Caudebec-en-Caux, le 25 avril 1938, qu'il est évident qu'il existe une augmentation de la criminalité selon lui : « Chaque jour dans les journaux, ce ne sont que récits de crimes et d'assassinats. » Plus loin, il ajoute : « Tout un parti réclame au Parlement la suppression de la peine de mort [...]. Devant tant d'intérêt, tant de sympathie, les malandrins multiplient leurs inventions et leurs exploits. Travailler, disait récemment un jeune apache, c'est ennuyeux ! La profession que j'ai embrassée est autrement amusante et pleine d'imprévu. » Victor Bettencourt dit encore : « la criminalité juvénile augmente dans des proportions effrayantes ! La marée montante du crime semble dans quelques villes, près de tout submerger. » Chez certains conservateurs, on le voit, la méfiance est de mise vis-à-vis de cette population travailleuse et « immorale ». L'autre réflexion qui vient à la lecture de cet extrait est la suivante : La presse rend compte d'un nouveau phénomène, celui du développement de la criminalité, ou bien s'intéresse-t-elle aux crimes atroces pour vendre davantage ? Le rôle de la presse de masse est important. Elle peut créer la fascination pour les meurtriers et la consternation, l'effroi de l'opinion publique. Le Havre, c'est aussi le lieu d'exercice de prestigieuses compagnies maritimes dont les noms font rêver toute personne avide de voyages.

Dans *Je dirai malgré tout que cette vie fut belle*, l'académicien Jean d'Ormesson, enfant des années 1930 et passager du *Massilia*, exprime très bien l'émerveillement et l'enthousiasme que suscitaient les paquebots de cette époque : « Après une vingtaine de jours de voyage sans autre horizon que la mer toujours vide et toujours recommencée, l'arrivée en bateau à Rio de Janeiro fut un de ces enchantements dont le souvenir illumine toute une vie. Le navire entra lentement dans la baie de Guanabara, passa devant le Pain de Sucre, longea d'un côté Niteroi, de l'autre la montagne du Corcovado surmontée de la statue géante du Christ. Le soleil brillait avec force. Mon cœur éclatait. Nouveau Michel Strogoff, version équatoriale, sur le pont du *Massilia*, je regardais de tous mes yeux. »

La célèbre et admirée Compagnie générale transatlantique – c'est pourquoi le gouvernement l'a sauvée en 1932-1933 car il s'agit du premier armement de France selon l'armateur Hypolite Worms – relie la France à l'Amérique avec ses impressionnants et luxueux paquebots : *Paris, Ile-de-France, Cuba*, du « type aristocratique des grands paquebots de luxe » selon la formule prononcée le 16 mars 1930 par Hypolite Worms. La mise à l'eau retentissante du *Normandie*, construit aux chantiers navals de Penhoët à Saint-Nazaire, frappe les esprits par ses dimensions et ses capacités techniques le 27 mai 1935. Il devient le plus grand paquebot du monde et un symbole du savoir-faire français. Pour preuve de cette reconnaissance, le peintre Lucien Jonas avait choisi de représenter des paquebots dans le port de Rouen sur le billet de 1 000 F Déméter en 1942 et l'un d'eux a toutes les chances d'être inspiré du *Normandie*. Le jeune Jean d'Ormesson, encore, apporte un témoignage révélateur du prestige du *Normandie* : « Un an et demi plus tard, dans les premières semaines de 1938, une

seconde traversée de l'Atlantique se révéla plus fascinante encore que le premier voyage sur le *Massilia*. [...]. Mon père avait appris que le *Normandie*, joyau flambant neuf de la marine française – il avait moins de trois ans –, qui faisait régulièrement le trajet Le Havre – New York et qui avait arraché au *Queen Mary* le fameux Ruban bleu, récompense du navire le plus rapide entre l'Europe et New York, allait, par exception, traverser l'Atlantique Sud en un voyage unique qui le mènerait jusqu'à Rio de Janeiro et à Buenos Aires. Nous décidâmes aussitôt de retourner au Brésil à bord du *Normandie* dont les trois cent treize mètres transportaient près de deux mille passagers à la vitesse, inouïe pour l'époque, de trente nœuds. Ce furent à nouveau, de longues journées de rêve. Fêté partout, attirant les foules à chaque escale, le *Normandie* passa par Nassau, capitale des Bahamas, et par Port of Spain dans l'île de Trinidad avant d'atteindre Rio et de poursuivre son trajet jusqu'à Buenos Aires. [...]. Le luxe de la salle à manger, plus grande que la galerie des Glaces à Versailles, et de la suite aux dimensions impressionnantes et décorée avec goût, dans le style Art déco, où nous étions installés à bord du *Normandie* me tournait un peu la tête. Je n'étais pas seul à m'émerveiller. L'arrivée à Rio fut un triomphe. »

Autre grande société présente au Havre : La Nouvelle Compagnie havraise péninsulaire navigue des ports français jusqu'aux terres de l'Empire colonial situées dans l'océan Indien : Madagascar, l'Ile de La Réunion. Aussi, depuis Le Havre, Worms & Cie, compagnie au pavillon bleu dont le centre arbore un globe blanc, traverse régulièrement la Manche depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et arpente les routes maritimes en passant, notamment, par le canal de Suez où elle est implantée depuis 1869. Au moment des difficultés économiques nées du krach boursier, Worms & Cie sauve de la faillite et de

la fermeture la Compagnie havraise péninsulaire de navigation.

Ses navires croisent ceux de la Compagnie générale transatlantique au port de départ. Chaque armateur a son identité, ses lignes maritimes mais forme un monde associé dans le Comité central des armateurs de France. Ainsi, aux yeux de nombreux Français de l'entre-deux-guerres, la Normandie représente les prés, les premières vacances au bord de la mer, mais aussi les ports, les navires et les industries qui s'y rattachent, dont beaucoup concourent au prestige du pays.

La France, cependant, est frappée par le chômage et peine à sortir de la crise née du krach boursier de 1929. La crise sociale est intense et s'inscrit dans le temps. Les années 1930, socialement, sont difficiles pour nombre d'ouvriers. En 1936, au Havre, le chômage est très élevé. Il y aurait de 40 à 50 % de chômeurs au sein de certaines usines. Des navires ont été désarmés et les marins restent à terre. Dans des manifestations de cette époque, on peut lire sur une banderole « Les travailleurs de la mer veulent les 40 heures ».

Dans ce cadre, Pierre Vitel avait trouvé un emploi sur le *Normandie*. Il était entré dans le monde des croisières de luxe et des galas sur les mers et en particulier sur l'océan Atlantique. Lorsque le paquebot naviguait, la presse relatait son parcours. Il avait par exemple paradé avec succès au Brésil quelques mois avant les crimes d'André Vitel. Le *Normandie* avait accompli une traversée pour atteindre Rio de Janeiro. Au terme d'une croisière sur les mers du Sud, une foule enthousiaste, raconte un journaliste, l'accueille dans la magnifique baie brésilienne parsemée d'îles montagneuses et sauvages. C'était son second voyage dans ces contrées lusophones. « Il y avait, peut-on encore lire sous la plume de cet auteur, sur les rives enchantées de Rio – la plus belle rade du

monde, dit-on – des milliers et des milliers de personnes pour voir arriver le paquebot français. C'est à 14 heures (heure locale), avant-hier, qu'il a mouillé en rade de Rio, sous grand pavois. Hier, à 13 heures, a été donnée à bord une grande réception réunissant deux cents invités de marque, notamment le gouverneur de l'État de Rio ». Parmi les convives, on comptait des ministres, des chefs de service de ministères, des journalistes de la presse brésilienne et des invités de marque français comme le chargé d'affaires de France Henry Guérand, le consul de France de Malzac, le général de Lavalade ou encore des personnalités franco-brésiennes.

Le journaliste français rapporte également la présence du commandant Thoreux et du directeur général adjoint de la Compagnie générale transatlantique, Laure. Tous deux recevaient leurs invités avec, à la main, une coupe d'alcool que l'on imagine provenant de France, symbole des produits français, du luxe, de l'art de vivre à la française. Les deux dirigeants du *Normandie* étaient entourés des officiers du bord. Le navire disposait d'un jardin d'hiver sous la passerelle du paquebot où les passagers pouvaient observer des fleurs françaises en buvant champagne et cocktails.

Sur le pont, des soirées et des bals étaient donnés. À Rio, le commandement et les passagers du *Normandie* issus de la bourgeoisie et de la haute société brésilienne se réunissaient pour danser. Partout sur le bateau, dans le grand salon et les ponts-promenades, par exemple, le public dansa jusqu'à 3 heures du matin.

Cette année-là, les passagers purent voir le carnaval avant de reprendre la mer.

Ces récits de festivités sur le paquebot disent assez la fierté de participer à l'épopée du *Normandie*. C'est dire l'image rayonnante de la France à travers le monde.

Le monde maritime, les marins, font ainsi autant rêver que peur. Faut-il rappeler la réputation d'immoralité et de violence des marins, la réputation du monde portuaire, un endroit qu'il valait mieux ne pas fréquenter ? En 1938, Pierre Vitel, le grand frère du meurtrier, gagnait ainsi sa vie comme membre de l'équipage. Il s'était marié au Havre le 18 juin 1934 avec Alice Anne, sa jeune épouse de 28 ans avec qui il venait d'avoir un petit garçon prénommé Michel. Le couple vivait rue Frédéric-Lemaître au Havre.

Le 9 juin 1938, *Le Journal de Rouen* publiait un article au long titre mais résumant bien toute l'horreur du fait divers :

« Le Havre. On découvre une femme égorgée. Dans une pièce voisine son enfant mort était étouffé. Le mari, navigateur, s'était embarqué l'après-midi à bord du *Normandie* ».

« Une affreuse tragédie a été découverte cette nuit, au Havre.

Au numéro 63 de la rue Frédéric-Lemaître, au quatrième étage, dans un appartement meublé coquette, la police a trouvé sauvagement égorgée, une jeune femme de 25 ans, Mme Vitel, dont le mari, navigateur, était parti l'après-midi, sur le paquebot *Normandie*.

La pauvre femme gisait ensanglantée et sans vie dans sa cuisine.

Dans la chambre à coucher, un autre horrible spectacle s'offrit aux yeux des policiers : dans son berceau, le bébé des époux Tinel [sic : Vitel], âgé de 2 mois, avait été étouffé.

L'assassin, avant de quitter les lieux de son double forfait, s'était lavé les mains, avait mangé, puis s'était éloigné.

Les enquêteurs ont poursuivi toute la nuit leurs investigations afin de retrouver le criminel. »

Le 8 juin, avant de quitter les siens, nous imaginons sans mal Pierre Vitel, le jeune père de famille, embrasser et saluer sa femme Alice, qu'il venait d'épouser, et son fils Michel, tout juste né, avant de quitter le port du Havre et de partir en mer à bord du *Normandie* pour la ville américaine aux gratte-ciel : New York. La promesse du retour prochain devait lui donner le courage de partir gagner sa vie et de retrouver son foyer, une fois sa mission accomplie.

Les Vitel sont ce qu'il convient d'appeler une famille ordinaire, simple. Alice était mère au foyer, proche de ses parents qu'elle comptait, ce jour-là, rejoindre à leur domicile afin de ne pas rester seule avec son enfant, dans leur appartement. Avec l'appui de son père et de sa mère, l'absence du mari aurait sans doute été moins pénible. Ses parents lui auraient apporté toute l'aide utile à une jeune mère élevant son nourrisson. Ensemble, ils avaient convenu de se retrouver le soir au domicile parental. Chacun pouvait s'identifier facilement à ce quotidien qui était le même pour beaucoup. Cela a certainement contribué à susciter la solidarité avec les victimes.

Dans la presse, l'assassin est surnommé le « monstre de 17 ans ». *Le Journal* du 18 février 1939 indique, lors du procès : « À l'exposé des faits, la foule manifeste sa colère. André Vitel est la seule personne qui ne soit pas émue dans la salle. On ne lit aucune réaction sur son visage. Il se refuse à expliquer son acte ; il nie ses précédentes déclarations qui faisaient ressortir la préméditation et prétend qu'il a agi sous l'influence d'une force qu'il ne peut définir. » L'avocat général Vigneron, qui

réclame la peine de mort, déclare aux jurés : « Laissez exploser votre sentiment de justice, sentiment provoqué par la monstruosité d'une bête qu'il faut abattre. » Pour qui s'interroge sur la nature d'André Vitel, la réponse est ainsi facile. Au vu de ses actes, c'est un monstre ; il n'a rien d'humain.

La lecture des articles de presse n'offre pas d'explication satisfaisante aux meurtres. On peine à croire que l'argent en soit le mobile. Paresseux et jaloux, l'adolescent aurait simplement agi par cupidité, pour voler l'argent de son frère et de sa belle-sœur. Ses actes se résument ainsi, laissant une drôle d'impression aux lecteurs des journaux. Peut-être que personne, pas même l'auteur des meurtres lui-même, n'a vraiment compris pourquoi un tel acte a pu être commis. André Vitel a en effet tué sa belle-sœur à coups de fer à repasser avant de lui trancher la tête avec un couteau. Puis, de sang-froid, il a étouffé son neveu de quelques semaines avec un coussin.

## Une famille de marins bretons au Havre

---

La Normandie accueillait régulièrement des familles de marins bretons pour les besoins en personnel des compagnies maritimes. Les Vitel sont de ceux-là, ayant trouvé du travail dans la ville portuaire du Havre. Souvent, la mer, c'est une histoire de famille. Marin est un métier réputé difficile. Le père peut raconter ses voyages, parler des côtes de l'Amérique, décrire les ports... Il pouvait faire rêver les enfants.

Yves, Marie Vitel, marin, le père de famille originaire de Pleudaniel, dans les Côtes-d'Armor, se marie au Havre le 3 octobre 1919 avec Anne-Marie Morvan (on trouve aussi Le Morvan pour ses ancêtres), née le 27 août 1885 à Ploumilliau, dans les Côtes-d'Armor également.

Yves Vitel et Anne-Marie Morvan donnent naissance à un enfant, André Vitel, né au Havre le 22 mai 1921. Peu de temps après, Yves, Marie Vitel meurt en décembre 1922. Ses états de service à la Compagnie générale transatlantique indiquent un décès le 2 janvier 1923 à l'hôpital Pasteur. Il laisse une épouse seule avec son jeune fils d'un an et sept mois. Des allocations régulières de la Compagnie générale transatlantique étaient versées

au père de famille pour ses enfants, Pierre et André. Ce sont des enfants de la Transat en somme. Une allocation de 8 F par mois était par exemple versée pour André jusqu'au 22 mai 1935.

André Vitel grandit avec sa mère et un beau-père jusque vers ses 9 ans, rue de Prony, tout près de la mer, on ne peut plus près du port et des navires. La mère de famille gagne sa vie comme marchande de crêpes. La famille est ainsi recomposée.

Le petit André a un grand demi-frère : Pierre Vitel, né le 12 août 1910, avec qui il n'a pas grandi puisqu'à la mort de leur père Yves, Pierre est envoyé à Paimpol chez sa grand-mère pour y être élevé jusqu'en 1927. Pierre et André ont le même père mais pas la même mère. Catherine Le Roux fut la mère de Pierre.

André a un autre demi-frère : Émile Le Moal, 28 ans en 1938 comme Pierre Vitel, tous deux nés en 1910. Émile Le Moal est le fils d'un marin breton né à Trédarzec et d'Anne-Marie Morvan. Les époux venaient ainsi de l'arrondissement de Lannion, dans les Côtes-d'Armor. Le jeune Émile Le Moal a donc la même mère qu'André Vitel.

La généalogie d'André Vitel n'a pas permis d'identifier de la consanguinité en remontant jusqu'à la génération de ses arrière-grands-parents, originaires de Bretagne, des Côtes-d'Armor et du Finistère où il puise ses racines familiales ; consanguinité qui aurait pu nous permettre de soupçonner une maladie psychiatrique chez le meurtrier. Son père Yves Vitel est né le 13 juin 1880, lui-même fils de Pierre Vitel, un laboureur breton alors âgé de 48 ans et de Marie, Joseph Pouhaër, une ménagère de 41 ans, demeurant tous deux à Pleudaniel, dans les Côtes-d'Armor. Yves Vitel est marin. Il se marie le 10 février 1904 dans les Côtes du Nord à Pleudaniel avec Catherine Leroux, d'un an sa cadette et sans profession,

avec laquelle, à 30 ans, il a un premier enfant, Pierre Vitel.

Du côté de la famille de la mère d'André Vitel, les Morvan (ou Le Morvan) sont originaires de Ploumilliau.

Ainsi, André Vitel a-t-il plutôt grandi avec sa mère. Il semble qu'il y ait eu une période au cours de laquelle les trois garçons, Pierre, Émile et André, se sont retrouvés à vivre sous le toit d'Anne-Marie Morvan mais elle fut de courte durée.

La question d'un manque affectif peut se poser mais rien n'a pu être établi formellement. Un fait est évoqué dans les auditions des témoins et dans les dépositions des médecins de l'affaire Vitel : l'éloignement d'André Vitel de sa famille à l'âge de six ans, en 1927, aurait pu perturber l'enfant.

Parce qu'il avait un poumon voilé, il a été envoyé et traité au sanatorium de Mont-Saint-Aignan, sur les hauteurs de Rouen. André Vitel n'a aucun souvenir de la durée de son traitement. Seul son demi-frère Émile, âgé alors de 17 ans, lui rendait visite lorsqu'il rentrait de ses voyages sur les navires de la Compagnie générale transatlantique. Cela devait représenter peu de visites familiales. Un sentiment d'abandon a-t-il pu naître chez le jeune enfant ? Personne n'a ni n'aura la réponse.

Ce passage de la vie familiale est en effet mouvementé. Parallèlement au séjour à Mont-Saint-Aignan d'André Vitel, sa mère Anne-Marie Morvan est hospitalisée puisqu'elle tombe gravement malade. Pendant dix-huit mois, elle est restée à l'hôpital. Quand le fils André et sa mère ont tous deux été rétablis, la petite famille a pu reprendre le cours de sa vie. Ce difficile moment a-t-il laissé des traces ?

Cet épisode paraît finalement court pour avoir marqué André Vitel. Il ne s'en souvient pas réellement, ce qui

suppose qu'il n'en a pas été marqué mais la médecine psychiatrique a pu montrer que des traumatismes peuvent aussi avoir été occultés par la mémoire. Il paraît donc difficile d'émettre un avis tranché sur l'impact que ce mauvais moment a eu sur l'enfant.

L'existence de marins dans la famille impose des périodes en mer et donc des absences. Émile Le Moal se souvient que, lorsqu'il naviguait, sa mère se plaignait du jeune André. Il lui manquait « d'égards », présentait « un mauvais caractère », témoigne-t-il. Il avait des « sursauts d'indépendance qui sont devenus de plus en plus fréquents et de plus en plus graves au fur et à mesure qu'il prenait de l'âge ».

Au sein des archives de la Compagnie générale transatlantique, les dossiers d'employé du père Yves et du fils Pierre montrent de très bons états de service. Yves Vitel est engagé comme premier chauffeur. Il entre en 1904 à la Transat. Sur sa fiche, il est indiqué comme marié et père de quatre enfants.

Une fois seulement, lorsqu'il a navigué sur le *Caroline*, ses supérieurs l'ont jugé « dévoué et courageux » mais d'une « mauvaise conduite ». Sinon, ses appréciations sont très bonnes. Il est toujours vu comme quelqu'un de « très bien » et de « très sérieux ».

Pierre s'inscrit dans les pas de son père. On dit de lui qu'il est « très bien » et a une très bonne conduite. Il est vu comme un employé qui travaille très bien. Il débute jeune, il s'embarque sur le paquebot *La Touraine* le 9 février 1919, navire qui fut le dernier de la flotte de la Transat à avoir des voiles. Pierre n'a pas encore 9 ans. Il est ainsi probable qu'il ait travaillé très jeune et navigué en compagnie de son père comme garçon de sonnerie. Il connaît alors les départs du port du Havre à bord de paquebots admirés par une foule qui les salue depuis la

jetée. Au sortir de la Première Guerre mondiale, le travail des enfants était encore possible à cause de celle-ci. L'application de la loi sur la scolarité obligatoire avait donc pris du retard.

Fort de ces informations, la comparaison avec la personnalité et le comportement d'André Vitel est un passage obligé de l'investigation.

## Un adolescent paresseux et au mauvais caractère

---

Lors de l'enquête sur les meurtres et sur le profil psychologique du tueur, le propriétaire du logement de la famille Vitel se souvient d'un enfant « élevé très convenablement ». Le jeune garçon se rendait à l'école Amiral Courbet. Là-bas, il n'a jamais donné lieu à aucune note ni reproche formalisé. Les policiers ne trouvent aucune trace d'un comportement étrange dans la petite enfance. Il n'y a rien de particulier.

Les Vitel déménagent ensuite vers 1930. André Vitel est scolarisé à l'école de la rue des Étoupières. Là encore, son regard d'enfant se porte vers les activités maritimes du Havre. En 1934, à la sortie de l'école, les observations de l'établissement, cette fois-ci, sont peu flatteuses à son égard : « Élève paresseux ; travail irrégulier, n'a pas obtenu son certificat d'études primaires, n'a rien fait en fin de scolarité, caractère sournois et hypocrite, intelligence moyenne. »

On le voit, l'entourage d'André Vitel a probablement connu des moments d'angoisse et d'inquiétude. Quel avenir ses proches pouvaient-ils lui assurer ? De telles appréciations marquent une scolarité. Comment se

comportera-t-il en milieu professionnel à une époque où les enfants commencent tôt ? L'adolescence révèle ainsi les premiers problèmes dans le parcours d'André Vitel. Toujours vers 1934, il suit les enseignements du catéchisme. La personne qui lui prodigue ses leçons religieuses témoigne auprès de la police. À cette époque, André Vitel se montre « paresseux, brutal, violent, querelleur, sournois ». Personne ne semble comprendre cet enfant au comportement turbulent.

Tout de suite, se confirme la présence d'un évident problème de conduite. Parvient-il à gérer ses émotions ? Le voisinage estime que, pourtant, sa mère est « digne d'intérêt » et que son demi-frère Émile Le Moal ne paraît pas avoir une attitude déplacée à son égard ni envers qui que ce soit, ce dernier est « correct à tous points de vue ». C'est un parcours professionnel chaotique qui se profile pour l'adolescent. Sa réputation commence à se détériorer. Il est à craindre une succession d'emplois, s'il parvient à en trouver, dans le contexte de la crise économique qui sévit en décalé en France par rapport au reste du monde. Plus diffuse, elle dure plus longtemps, faisant sentir ses effets de façon lancinante. Le chômage frappe et frappe fort. Pourtant, en août 1934, il parvient à être embauché chez un dénommé Benoist pour apprendre, probablement, le métier de forgeron. Le patron ne se montre pas satisfait de son jeune collaborateur. D'ailleurs, à la police, il déclare ne pas en garder un « souvenir favorable ». André Vitel était « nonchalant ». Tous les témoins s'accordent sur ce point. Il n'avait « pas l'air franc » et regardait « toujours les yeux en dessous ». En octobre 1934, trois mois plus tard, Benoist se sépare de Vitel. S'agit-il de témoignages authentiques, objectifs et motivés par le seul souvenir laissé par le garçon ou sont-ils influencés par la connaissance du meurtre commis par Vitel ?

Pour le jeune garçon, il s'ensuit une période d'inactivité finalement assez courte puisqu'il retrouve un travail en décembre 1934, une courte mission de garçon boulanger, semble-t-il, puisqu'en janvier 1935, son patron Clodic prend congé de lui. Mais celui-ci annonce à la police qu'André Vitel lui a « donné entière satisfaction ». Peut-être avait-il fourni un effort sur la recommandation de ses proches après un premier échec expliqué par un mauvais comportement. Il s'était peut-être ressaisi.

En avril 1935 enfin, après une nouvelle période de chômage, il entre à la Compagnie générale transatlantique. Comme souvent dans les familles, André Vitel avait fini par entrer à la Transat parce que Pierre Vitel et Émile Le Moal, ses demi-frères, y étaient employés et que leur père Yves, Marie Vitel, bien que décédé en 1922, avait laissé un excellent souvenir. Visiblement, Pierre Vitel et ses proches faisaient ce qui était en leur pouvoir pour assurer l'avenir d'André.

Pierre et Émile font tout leur possible pour qu'il embarque comme garçon de sonnerie sur le *Champlain*, paquebot de près de 200 mètres pouvant transporter quelque 1 000 passagers, affecté à la ligne vers New York, conçu en partie pour conserver la clientèle de la classe moyenne américaine attachée à la Transat, et en activité de 1932 à 1940, sur lequel Émile travaillait. Ainsi, celui-ci pouvait garder un œil sur André. L'homme se méfiait de son comportement et, avec raison, n'avait pas entièrement confiance en son jeune frère.

Les débuts d'André Vitel ne se passent pas trop mal. Le tout jeune adolescent de 14 ans et demi s'attire la bienveillance de ses collègues. Mais selon Émile, assez vite, son caractère « sournois, hypocrite, lui aliène bientôt toutes les bonnes volontés ».

André suit pendant trois mois les enseignements de l'école hôtelière de la Compagnie générale transatlan-