

Le lancement de L'ETOILE



La goélette B57/105 lors de ses premiers essais en rade de Fécamp le 17/06/1932.

En ce début juillet 1932, la construction du sister ship de la BELLE POULE était maintenant terminée. Tout naturellement, mon frère et moi demandèrent à notre père d'assister au lancement de L'ETOILE. Celui-ci, peu aimable contrairement à son habitude, nous répondit que cela ne nous sera pas permis. Après avoir utilisé tous les moyens dont peuvent disposer les enfants, la réponse restait toujours «non ». Qu'avions-nous fait pour mériter une telle punition ? Nous ressentions un réel sentiment d'injustice.

Le 7 juillet 1932, vers 10h du matin, mon père quitta la maison disant à ma mère de ne pas l'attendre. « Je rentrerai très tard ce soir », dit-il, « il y a des problèmes pour le lancement ». En effet, nous apprendrons le lendemain que le lancement avait eut lieu quelques minutes avant minuit. Nous n'en sûmes pas davantage.

35 ans plus tard...

Bien des années plus tard, à l'occasion d'une promenade en compagnie de mon père le long des quais, nous aperçûmes l'ETOILE et La BELLE POULE amarrées dans le bassin Bérigny. Mon père regarda les deux navires d'un œil de connaisseur, semblant vérifier si tout était en ordre. Je lui posais alors la question qui depuis longtemps me taraudait : pourquoi n'avions-nous pas pu, mon frère et moi, assister au lancement de l'ETOILE ?

Mon père me regarda un long moment. Il hésita et enfin me dit : « c'est une vieille histoire ». Comme je me faisais insistant, il consentit enfin à raconter.

Dès la signature du contrat de mise en chantier des deux Goélettes, début 1931, les commandes furent passées pour les bois, matière première de construction. Le cahier des charges très exigeant, que seule une administration peut demander, prévoyait des bois de différentes essences en fonction de leur affectation. Les cotes de chaque pièce étaient souvent surdimensionnées par rapport à une goélette destinée à la pêche. Une grande partie des bois de chênes furent commandées en Hongrie (chênes réservés en principe à l'ameublement). Le transport effectué par chemin de fer nécessitait le passage à de nombreux postes frontières. Les formalités douanières demandaient parfois plus d'une semaine ralentissant la marche du convoi. Au final, la livraison s'effectua avec plus de deux mois de retard.

A cette époque deux dates figuraient sur le contrat :

1. La date du lancement (prévue en fonction des marées)
2. La date de remise à l'armateur après essais en mer concluants.

La construction était suivie sur le chantier par un officier de la Marine nationale. Bien que Messieurs CHANTELOT et LEMAISTRE soient les propriétaires, le vrai patron à l'intérieur du chantier était en réalité le contremaître Léonce BENNAY. Cet homme était estimé de ses hommes pour ses connaissances et son savoir-faire mais craint pour sa rigueur et son exigence du travail bien fait. Dès le début de la construction des deux navires, l'arrivée tardive des bois désorganisa le chantier. Tout ce qui pouvait être fait avec le matériel et les bois disponibles fut mis en oeuvre. Dès l'arrivée des bois, toute l'équipe des charpentiers fut affectée à la BELLE POULE retardant ainsi la construction de l'ETOILE. Puis, au fur et à mesure de l'avancement de la construction, les ouvriers travaillaient sur les deux navires.

L'officier de la Marine Nationale talonnait sans cesse Léonce BENNAY, considérant que le retard pris sur la construction ne serait pas regagné et que le chantier devrait s'acquitter de pénalités de retard. Le climat entre les deux hommes se détériora rapidement. Léonce BENNAY assurait que les navires seraient livrés aux dates prévues. M. CHANTELOT dû intervenir plusieurs fois pour calmer les rapports. Quelques jours avant « l'ultimatum » le problème restait entier. Léonce BENNAY sûr de ses hommes demanda qu'on le laissât travailler.

Le lancement est prévu le 7 juillet 1932 à 11 heures. Les invités arrivent « bien moins nombreux que pour la Belle Poule ». Léonce BENNAY annonce qu'il reste encore quelques problèmes à régler et que les invités peuvent partir déjeuner, le lancement s'effectuera vers 17 heures. Les invités reviennent pour s'entendre dire qu'un nouveau délai est nécessaire. D'heures en heures, leur nombre décroît.

Vers 23 h 40 Léonce BENNAY passant à côté de mon grand-père lui demande :

- « Alexandre quelle heure tu fais ? » celui-ci, regardant sa montre répondit
- « Je fais moins dix-huit, mais j'avance d'une minute ou deux »

Léonce BENNAY, montre en main répond que c'est d'accord. Puis s'avançant vers l'avant du navire il lança l'ordre tant attendu : paré à lancer. Il ne restait que quelques personnes devant le navire. Celui-ci glissa lentement vers son élément.

Enfin, il est à flot. A 23 h 55 se tournant vers l'officier de la Marine Nationale, il lui dit :

- « Votre bateau est à l'eau le jour dit ! Maintenant, moi je vais me coucher ! »

Chose impensable aujourd'hui, cet homme de caractère a maintenu toute une équipe en haleine pour prouver qu'il était le véritable maître et pour montrer que la surveillance et la mise en doute de ses compétences lui avaient été insupportables. Le lendemain sur le port les marins très superstitieux ne parlaient qu'à voix basse du lancement de l'ETOILE comme pour conjurer le sort.

Un marin dit :

- « Ce n'est pas une heure de chrétien de lancer un bateau à c't heure là »

un autre répondit

- « y faudrait m'payer ché pour que j' navigue à bord »

un troisième ajouta

-« Pour sûr qui y arrivera queque chose ».

Il n'en fut heureusement rien et les deux navires représentent encore aujourd'hui fièrement sur toutes les mers du globe notre pays et le travail des ouvriers fécampois.

Les journaux Fécampois ne firent pas mention du lancement du navire, contrairement à la BELLE POULE qui eut droit à un article élogieux.

Bien sûr, des questions furent posées sur la raison de l'heure tardive du lancement de l'ETOILE. Il fut répondu qu'il n'y avait pas assez d'eau pour lancer le matin. Pieux mensonge quand on sait que la marée haute était à 12 h 40 le 7 juillet 1932. Mon grand-père et mon père étaient-ils dans la confiance? Tout porte à le croire mais je ne l'ai jamais vraiment su. Il est vrai qu'à cette époque, une parole donnée valait autant qu'un écrit aujourd'hui.

Pour ces deux bateaux, le lot pouliage avait été sous traité auprès de l'atelier tenu par mon Grand-père et mon père. En réalité, ils réalisèrent bien plus que le pouliage, c'est à dire 458 pièces pour chaque navire. Ce qui soulagea d'autant le chantier.

Jean POLLET Petit-fils et Fils des derniers poulieurs Fécampois

Merci à Pascal Servain pour m'avoir permis de citer Léonce BENNAY, son grand-père.