

"Il était un petit navire ..."

par Michel Delafosse

Il est bien connu que les campagnes, et entre autres les églises, recèlent souvent sinon des trésors, du moins des curiosités, parfois pièces uniques.

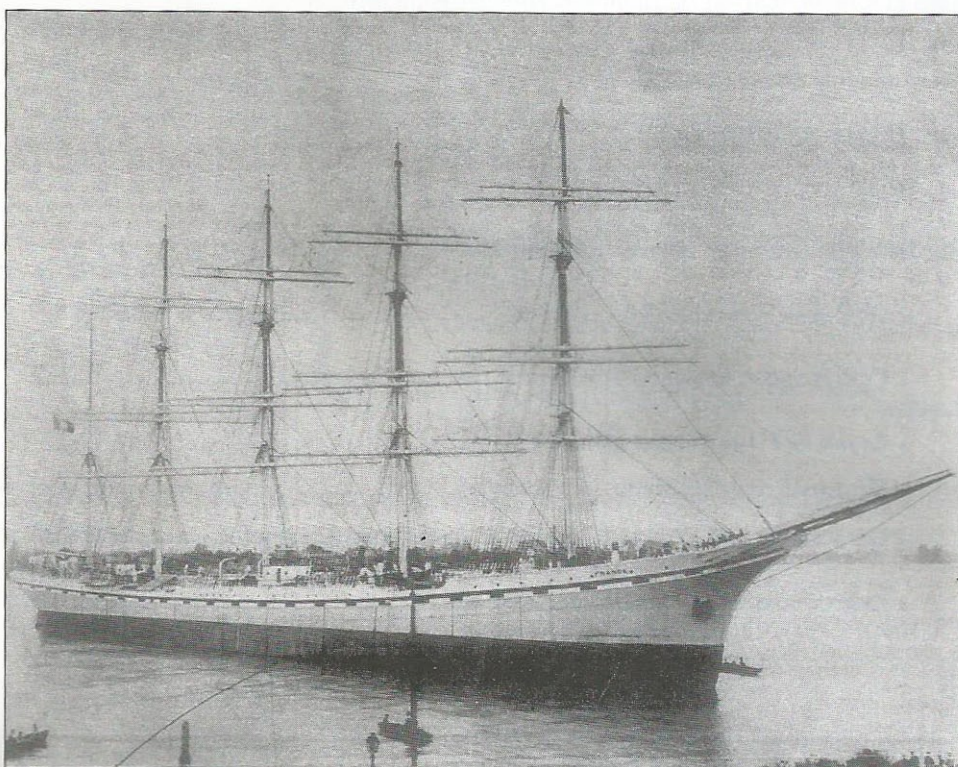
C'est le cas de celle de Grimouville l'une des trois paroisses, avec Urville et Regnéville que l'on a "mariées" lors de la Révolution pour former la commune de Regnéville devenue "sur Mer" par la suite.

Cette église abrite, suspendue à la charpente de la nef, la seule maquette au monde du navire 5 mâts barque, le France II.

Commençons par examiner ce voilier, le plus grand ayant jamais pris la mer

- au début du XX^e siècle le gouvernement français accorda des primes à la construction de voiliers long-courriers afin d'aider les armateurs, et par conséquent les chantiers navals, face à la concurrence de la vapeur de plus en plus agressive. Ces primes étaient liées aux tonnages des navires et cela incita les armateurs à faire construire des bateaux de plus en plus grands,

en acier. L'armement Prentout-Leblond de Rouen commanda en 1910 aux Ateliers et Chantiers de la Gironde à Bordeaux un navire à 5 mâts d'une taille jamais atteinte alors et inégalée depuis (voir en fin d'article la description de ce bâtiment). Il fut lancé le 9 novembre 1911 et affecté essentiellement au transport du nickel de Nouvelle Calédonie mais également du charbon, de la laine et même du suif etc. Ces voyages étaient en général des circumnavigations¹.



Le "France II"

Durant neuf ans il échappa aux pièges de la navigation en "océans durs", des glaces, récifs, coups de pampéro et même aux sous-marins allemands qui, durant la première guerre mondiale, creusèrent les flots de tombes liquides où finirent des dizaines de ces "cathédrales de toile" construites pour travailler et non pour éviter les torpilles sous-marines. Les hélices des deux moteurs dont il était équipé, faussant la pureté de ses lignes d'eau, le ralentissant sous voiles seules, furent déposées ce qui provoqua sa perte. Le 11 juillet 1922 dans la nuit, chargé de minerai de nickel pour l'Europe, encastré non loin de la côte dans la région de Nouméa, et entraîné par les

1. Navigation effectuant le tour du monde.

courants côtiers il fut drossé² sur le récif corallien. N'ayant plus de moteurs, l'équipage ne put rien faire pour éviter le naufrage. Ayant subi assez peu de dégâts il était récupérable mais les cours du fret s'étant effondrés, l'assureur préféra indemniser l'armateur et laisser l'épave sur place qui fut petit à petit dépecée par les éléments et les récupérateurs, servant même de cible d'entraînement aux bombardiers américains lors de la seconde guerre mondiale. (Les propriétaires de l'épave reçurent la somme de 300 000 francs de l'époque après enlèvement de ce qui était récupérable). Aujourd'hui les plongeurs amateurs peuvent encore voir sous peu d'eau un morceau de proue et quelques pièces de la coque. Ce navire est resté inégalé dans ses dimensions et caractéristiques, son seul concurrent ayant été le 5 mâts-carré Preussen de l'armement Laiesz de Hambourg, un peu plus voilé de par la nature de son gréement mais un peu inférieur dans ses dimensions.

- Mais que vient faire le modèle réduit de ce chef d'œuvre naval dans l'église de notre village maritime ?

Regnéville a un passé connu comme une pépinière de marins de tous types : pêche côtière, grande pêche des bancs de l'Atlantique nord, cabotage et longs cours. Une école de navigation a même fonctionné au XVII^e siècle. Cette commune

a fourni nombre de capitaines "cap-horniers" qui ont commandé sur tous les océans et qui ont bien sûr vécu des moments difficiles dans les 40^{èmes} hurlants autour du "cap dur". Au XX^e siècle des Regnévillais ont même été pilotes au canal de Suez jusqu'en 1956.

L'un d'eux, le capitaine Rodolphe Nicolle, commandant au début du XX^e siècle, est à l'origine de la présence de notre ex-voto dans l'église de Grimouville. Son premier commandement est le Jules Gommès (dont le souvenir est perpétué par un restaurant à Regnéville-sur-Mer), 3 mâts d'un armement de Bayonne, la Société Bayonnaise. Il partit le 11 juillet 1912 et rentra au port un an plus tard ce qui n'était pas rare. Arrivé dans les parages du cap Horn il se trouva dans la situation quasi habituelle des voiliers qui devaient franchir ce cap mythique "vent debout" avec des tempêtes permanentes dont on ne peut avoir idée dans notre presqu'île manchoise. Certains navires mettaient des semaines pour passer et parfois même renonçaient en faisant demi-tour et allaient rejoindre la côte chilienne du nitrate par les caps de Bonne Espérance et Leuwin. Après avoir essayé à trois reprises de doubler le cap, et cassé une partie du gréement et des voiles, il se trouva pris dans une aggravation du coup de vent telle qu'il réunit son équipage et lui lut le récit du "miracle de la tempête apaisée" cité dans sa Bible de bord, pensant leur dernière heure venue. Quelques temps plus tard le vent s'apaisait suffisamment pour que le Jules Gommès force le sort et débouche dans le Pacifique. Le Capitaine Nicolle considérant l'accalmie comme une grâce divine fit promesse de faire un don à l'église de son village. Rentré à la maison il offrit donc un vitrail, toujours visible. Dans les mois suivants son équipage fit fabriquer la maquette du France II qu'ils offrirent à leur "cap'taine" lequel la remit à l'église de Grimouville. Paradoxalement ni lui ni ses hommes n'ont jamais navigué sur le grand voilier et ne l'ont probablement jamais vu. Tout simplement, c'était à l'époque le plus beau, le plus grand, le plus prestigieux navire du monde, français qui plus est, et cela leur a semblé normal de le réaliser en modèle réduit comme ça pourrait être le cas aujourd'hui de feu le France ou du Normandie il y a 70 ans.



Maquette du "France II", ex-voto, suspendue à la voûte de l'église de Grimouville.

2. Se dit d'un navire porté malgré lui à la côte, s'échouant du coup, ou se fracassant sur des rochers.

Comme il est précisé au début de ce récit c'est

la seule maquette au monde de cette merveille des mers ... existante, car il y en eut une deuxième en Nouvelle Calédonie mais qui a disparu il y a longtemps. Pour être juste, au salon nautique de Paris il y a quelques années une maquette beaucoup plus grande, réalisée pour l'occasion, a été présentée dans le cadre d'un projet de reconstruction à l'identique du France II pour en faire un navire école à l'exemple de plusieurs autres nations. Une association s'est créée pour concrétiser ce projet qui, hélas, semble aujourd'hui... encastré par suite de problèmes financiers, le coût en étant évidemment considérable. Il était prévu que le navire soit assemblé à Caen ce qui aurait motivé notre région d'où était déjà originaire l'armateur du France II. L'ex-voto de Grimouville est répertorié dans le patrimoine de la Manche, et un carénage lui serait bien nécessaire... En attendant chacun peut l'observer, naviguant dans les airs, sans vent contraire, dans l'église du joli village de la Manche. Dommage que sa mâture soit dépourvue de voiles.



Vitrail offert à l'église de Grimouville par le capitaine Rodolphe Nicolle.

Lexique maritime

- **5 mâts barque** : le dernier mât, ou contre artimon sur un 5 mâts, à l'arrière du navire est grée en voiles latines triangulaires.
- **5 mâts carré** : le dernier mât à l'arrière du navire est grée en voiles carrées.
- **Carénage** : opération de nettoyage de la coque en cale sèche, destinée à éliminer algues et coquillages dénaturant les lignes d'eau du navire et éventuellement réfection de la peinture sous-marine.

Caractéristiques principales du France II

Caractéristiques générales

- Longueur hors tout : 142 m
- Largeur : 17 m

- Creux sous la flottaison : 8 m
- Surface de la voilure : 6350 m²
- Déplacement : 10710 t
- Charge de fret maxi : 8000 t
- H. des mâts : 64 m
- 2 moteurs diesel de 900 CV chacun, entraînant 2 hélices.
- Equipé en water-ballasts, nouveauté à l'époque, et présence de cloisons étanches.

Partie passagers

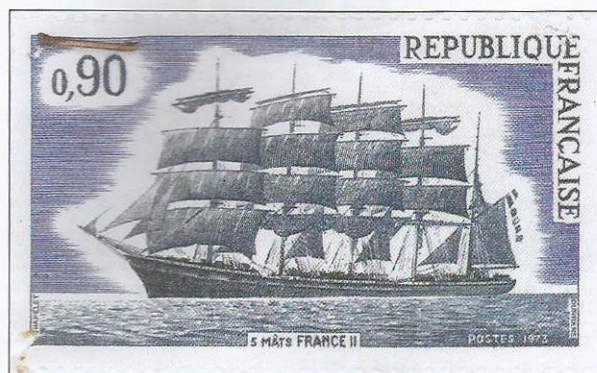
- 7 passagers avec chacun une cabine. Fumoir, grand salon avec piano, bibliothèque, laboratoire photos, lingerie, salle de bains avec matériel d'hydrothérapie, infirmerie-salle d'opérations avec présence d'un médecin lorsqu'il y avait des passagers, T.S.F, installation frigorifique, chauffage central, éclairage électrique. Confort général supérieur aux paquebots, malgré un coût de séjour raisonnable. Même l'équipage avait des conditions de vie supérieures aux autres voiliers.

Bibliographie

- **Bulletins paroissiaux de Reignéville-sur-Mer** (janvier et février 1986), article rédigé par l'ancien curé de la paroisse Charles Omond concernant l'ex-voto étudié.
- **Hommes et navires au cap Horn** de Jean Randier, éditions Celiv
- **Documentations** de messieurs Richard Élie et Raymond

Voisin.

Je remercie Richard Élie pour la relecture de cette étude



rare Timbre ~~1973~~ édité en 1973.