

Discours à l'occasion de l'inauguration du rond-point Henri Demoury

Le Touquet-Paris-Plage, 16 avril 2023

Monsieur le Maire, Monsieur le Président de la Fédération internationale de char à voile, Monsieur le Président du Blériot-Club, Mesdames et Messieurs, chers amis, quarante ans après sa mort et sur les lieux-mêmes de son ancien atelier, nous sommes honorés de rendre hommage à la mémoire d'Henri Demoury, « grand-père » Demoury, figure charismatique inoubliable pour sa famille et pour beaucoup de ceux qui l'ont croisé.

En tant qu'arrière-petit-fils d'Henri Demoury, je souhaitais partager avec vous quelques éléments biographiques issus notamment du livre de Lou Gonthier et Pierre Demoury intitulé « Du Moulin au char-à-voile ».

Pour rédiger le portrait d'Henri, je me suis posé trois questions : pour quelles raisons cet homme a-t-il marqué aussi durablement les mémoires ? Pourquoi s'est-il imposé comme une figure indissociable du Touquet et du char-à-voile ? Enfin, pourquoi les plus jeunes d'entre nous, qui l'ont à peine connu, et même ceux qui ne l'ont pas connu, entendent-ils encore évoquer le nom d'Henri Demoury avec respect et admiration ?

Probablement parce qu'Henri Demoury était un homme inspirant. Un « rôle-modèle », dirait-on aujourd'hui.

Un homme d'éducation, de progrès, et de passion.

L'éducation d'Henri est celle d'un gentilhomme de bonne famille confronté très tôt à l'absurdité de la guerre. Henri naît à Arcy-Ste-Restitue dans l'Aisne le 11 novembre 1893. Il grandit dans une famille d'agriculteurs aisée. Les fins de semaine s'écoulaient paisibles entre la messe, les déjeuners avec les oncles et tantes, les parties de chasse et de pêche. Henri est formé chez les Frères des

Ecoles Chrétiennes à Momignies, en Belgique, et il obtient son diplôme d'ingénieur des Arts et Métiers en 1913. La même année, il est mobilisé pour trois ans afin d'effectuer son service militaire. Il y a de meilleures conjonctures. Henri a vingt ans lorsque survient la première guerre mondiale. Lui, qui ne voulait pour rien au monde être cultivateur, se retrouve les deux pieds dans la glaise, envoyé comme brancardier aux Eparges, près de Verdun, où il ramasse ses camarades blessés ou tués sous les obus et les rafales de mitrailleuses. Henri est doué pour la mécanique, et il se porte volontaire pour rejoindre une arme nouvellement créée: l'aviation. Il devient mécanicien au sein de la célèbre escadrille des Cigognes, où il côtoie les as de l'aviation militaire Guynemer et Fonck. Henri assure la révision et la réparation des appareils de combat et il contribue à la mise au point des Spad-Canon, un procédé qui consiste à tirer à travers le moyeu de l'hélice. Au cours de la guerre, le jeune homme perd ses deux frères, Pierre et André, tombés au champ d'honneur respectivement en 1915 et 1918. Comme beaucoup d'hommes de sa classe d'âge, Henri conserve de cette période des souvenirs effrayants, une grande pudeur et un dégoût de la guerre. Seul homme survivant de sa fratrie, il développe un réel appétit de la vie et une volonté farouche d'exercer et de cultiver ses talents. A la fin du conflit, il se choisit une profession : minotier. Avec l'aide de ses parents, il achète le moulin de Rollequin, à Fère-en-Tardenois. Habitué à perfectionner sans cesse les installations de son moulin, Henri peut se targuer en 1919 d'opérer le seul moulin du département à pouvoir produire de la farine, tandis que la plupart des capacités de production ont été détruites. Henri est un bourreau de travail, une force de la nature, capable de tracter la farine en sacs de 100 kilos dont il attache la gueule à sa ceinture. Le goût de l'effort, selon ses propres termes « doit s'apprendre aussi naturellement qu'une langue maternelle ». Ce sens du devoir et du travail acharné ne l'empêchent pas d'être curieux de tout. De la musique,

d'abord : Henri est maître de chorale et il joue plusieurs heures par jour de la flûte en ré, du violon et du hautbois. Il initie ses enfants à la pratique obligatoire des instruments et il improvise des concerts en duo avec sa femme Germaine, épousée en 1918, lui à la flûte, elle à l'harmonium. Henri se passionne aussi pour la photographie. Il effectue lui-même le développement de ses plaques et les tirages papier, ce qui lui permet de documenter ses activités et ses inventions. Sportif accompli, il pratique le tennis et le patin à glace sur les étangs du moulin et du château de Fère. Élégant, un brin dandy, Henri a du style. Il fait tailler ses costumes trois-pièces en Angleterre, porte des Repetto blanches et une moustache en triangle finement taillée.

En 1927, au cours d'un voyage sur la côte Belge, il fait escale avec sa famille à Ostdunkerque, près de la Panne. Sur la plage, il découvre un drôle d'appareil à quatre roues conçu par les frères Dumont, pionniers de l'aviation, et modernisé par l'aviateur Louis Blériot pour occuper son temps lorsqu'il ne pouvait pas voler. Ce drôle d'engin, mi-voilier, mi-voiture et soumis aux mêmes lois de l'aérodynamique que l'avion se nomme « aéroplage ». Henri teste la machine et il se prend de passion pour cette nouvelle activité dont il devine rapidement le potentiel. En bon ingénieur, il effectue d'abord un diagnostic : les aéroplages belges ne roulent pas si mal mais ils sont trop lourds, peu manoeuvrables, pas assez fiables. De retour dans l'Aisne, Henri se met au travail. Il conçoit son premier modèle d'aéroplage qu'il teste à l'endroit le plus plat qu'il ait trouvé : sur la route nationale entre Fère-en-Tardenois et Soissons. Ce qui n'était au départ qu'un loisir devient pour Henri une inclination, une passion, une obsession. Ayant observé la fréquence des déjantages et de l'éclatement des chambres à air des chars belges, Henri a l'idée d'adapter des roues à rayons de bois et des gros pneumatiques de Ford T passant aisément dans le sable mou. Fort de ces améliorations, il décide de se confronter à la concurrence en 1931 au

volant d'un char de sa fabrication. L'épouse et les enfants d'Henri l'ont accompagné en Belgique pour cette compétition. A l'hôtel les petits attendent avec inquiétude les résultats de la course. Au bout de quelques heures, les premiers spectateurs remontent de la plage et font irruption dans le hall de l'hôtel, stupéfaits: « C'est le Français ! C'est le Français ! ». Henri surclasse les aéroplages belges et dépasse pour la première fois la barre des cent kilomètres heure, écrasant la concurrence. Encouragé par ce succès, il se lance dans la fabrication en série et la location d'aéroplages. Pour cela, il lui faut une base : ce sera la Côte d'Opale. Il fait d'abord l'acquisition d'une villa à Merlimont, face à la mer, la villa « Près des flots ». Il en double la surface pour pouvoir y ranger son matériel. A cette époque, le parc d'aéroplages disponibles à la location se compose de quatre biplaces et d'un triplace. A chaque période de vacances, Henri achemine au Touquet grâce à sa Delaunay-Belleville un ou deux nouveaux chars conçus et fabriqués pendant l'hiver dans sa base arrière, au moulin. Si la flotte d'aéroplages s'agrandit, la famille aussi : entre 1919 et 1935, Henri et son épouse Germaine accueillent la venue de 8 enfants : Pierre, le n°1, Monique, Antoinette, Colette, Luc, Andrée dite Madeleine, Simone et le numéro 8, Jean-Marc. Il y a même un n°9, dont Henri est particulièrement fier et qu'il a conçu tout seul : son premier aéroplage caréné et profilé, qui permet de traverser les bâches et les caniveaux sans se mouiller et conquiert rapidement la réputation d'être imbattable. On vient de loin pour essayer les drôles de machines de Monsieur Demoury. Toute la famille est mise au service de la vision d'Henri : les plus jeunes enregistrent les locations ou emmènent des passagers en promenade, les aînés jouent le rôle de moniteurs. Chaque jour de la saison et malgré leur jeune âge, les filles, qui n'ont pas le privilège de pouvoir aller en pension, se rendent à pied par la plage de Merlimont au Touquet, à l'école

Jeanne d'Arc, ce dont les jambes de Madeleine se souviennent encore aujourd'hui.

A la demande du maire du Touquet Monsieur Ferrier qui souhaite satisfaire les désirs des clients anglais, Henri accepte de délocaliser son activité de location d'aérolages de Merlimont au Touquet. Il achète la villa Simplette au 191 rue de Londres derrière le grand hôtel palace de l'Atlantic, et il entreprend la construction d'un atelier de 200 mètres carrés en bordure des dunes. Le parc d'aérolages se compose alors de 12 biplaces, d'un char de course, le n°9, d'un quatre places et d'un triplace. Non content de perfectionner sans cesse ses machines en fonction de ses observations pratiques, Henri en invente d'autres, comme les « aéro-skiffs », aérolages avec deux rames accouplées aux roues. Tandis qu'Henri traduit en objets ses idées et dépense sans compter pour concrétiser ses ambitions, le quotidien est assuré par son épouse Germaine, qui administre d'une main adroite la maisonnée dont l'organisation entière est soumise aux horaires des marées. L'exigence et la rigueur d'Henri dans le travail trouvent un écho dans l'éducation de ses enfants : un enseignement humaniste mais strict, qui s'accommode mal de l'oisiveté. Philosophe, Henri transcrit ses convictions sur des morceaux de papier où il note des aphorismes aux accents flaubertiens tels que : « Le génie, c'est Dieu qui le donne. Le talent et l'habileté s'acquièrent avec de la volonté, qui, elle, se cultive par l'effort ». Ou bien « Qu'importe le succès, pourvu qu'il y ait l'effort ». Ou encore : « Il faut manger pour vivre et non l'inverse », qu'Henri affiche dans la villa. Alors que Paul Morand publie en 1937 son ouvrage intitulé « Apprendre à se reposer », Henri, quant à lui, préfère apprendre par cœur l'ouvrage de Manfred Curry « Aérodynamique de la voile et l'art de gagner les régates » qu'il applique à ses aérolages. Soucieux d'économiser les ressources, il se déplace à vélo, vêtu de pantalons dont il coupe le bas, avant la mode des bermudas. Aidé de son aîné, Pierre, il

récupère sur les épaves de bateaux les matériaux pouvant servir à la construction d'aérolages. Il fait installer sur son hangar une éolienne qui sert d'anémomètre et dont l'électricité permet d'actionner une scie mécanique, un tour et une pompe qui puise l'eau à même la plage. A marée haute, il loue des canoës, répare et construit ses machines. A table, il impose à ses enfants des séances de calcul mental et leur enseigne l'allemand et l'anglais, qu'il parle couramment, ce qui lui permet de converser avec ses homologues lors des compétitions internationales, de même qu'avec les clients. Cela lui est d'ailleurs bien utile lorsqu'un jour de 1937, deux clientes britanniques à l'accent aristocratique viennent à sa rencontre. Henri les reconnaît, il ôte son béret et il prend son plus bel accent : « What an honor, your Royal Highness... ».

Dès 1936, Henri dit adieu au moulin et il installe sa tribu de façon permanente au Touquet. Il achète un lot de dunes qu'il fait niveler et sur lequel il fait construire un terrain de tennis. Dès 6 heures du matin, il joue avec sa femme, tandis que les petits ramassent les balles, avant le petit déjeuner. C'est l'époque du bonheur, qui inspire à Henri un autre aphorisme: « La définition du bonheur, c'est de se trouver toujours en état d'être agréablement déçu ».

A la fin des années 30, les rafales de vent cèdent de nouveau la place à celles des mitrailleuses. Le Touquet est bombardé et cette deuxième guerre emporte tout : le n°9, l'atelier, la villa Simplette, dont il ne reste que les murs et la toiture éventrée.

Quand vient la fin de la guerre, Henri retrousse ses manches et il entreprend de rebâtir. A la demande officielle du maire, le docteur Jules Pouget, il s'attache à développer la pratique de l'aérolage au Touquet, participant ainsi à la renaissance de la station. Visionnaire et novateur, Henri combine sa technique et son talent pour donner le jour à de nombreux modèles, conçus aussi bien pour

la pratique sportive que pour le loisir : BB, tandems, canetons, losanges, dont les fils d'Henri Luc et Pierre et sa fille Colette font une promotion active en raflant des titres dans les compétitions internationales. Henri innove également dans l'art de confectionner les voiles, en créant les premières voiles à crosse avec un arrondi en tête de voile. En 1956, avec l'aide de René Reneau et de nombreux bénévoles, dont Madeleine et René Tricart, Henri cofonde le Blériot-Club, qui inspire rapidement de nombreuses structures similaires et devient l'épicentre de ce sport en France, atteignant plus de 300 adhérents. Progressivement, l'aéropage est appelé char-à-voile. Par-delà la rupture linguistique, c'est une rupture technologique qui survient en 1958, lorsqu'Henri invente pour la première fois un char à trois roues avec roue directrice avant : le BB. Pour la première fois, la place du pilote se situe sous le châssis, technique toujours en vigueur aujourd'hui sur les chars de compétition Standart et Classe 5 sport. La même année, Pierre, le fils d'Henri, construit son premier char à direction avant et arrière, qui une fois caréné prendra le nom de « Banane ». Henri assure la conception de ses chars de A à Z, du perçage des rondelles en inox à la menuiserie des essieux en passant par la soudure des tubes, le dessin et la couture des voiles. Intrigués par ses méthodes de fabrication des roues à rayons avec moyeu déporté, les ingénieurs de Mercedes viennent observer son travail pour tenter de s'en inspirer. Les petits-enfants d'Henri, Georges, Guy et Benoît sont particulièrement mis à contribution, obligés de travailler à l'atelier à marée haute, y consacrant parfois toutes leurs vacances. Cent fois sur le métier remettant son ouvrage, Henri affine sa vision et son ambition inlassable : développer un équipement stable, robuste et efficient, accessible à tous. Au début des années 60, alors que les fédérations nationale et internationale commencent à se structurer, les chars d'Henri Demoury, puis de Pierre Demoury, assurent au Blériot Club la victoire dans de multiples championnats. Surnommé

« Pépé la Gagne », Henri représente avec distinction le Touquet dans les compétitions internationales en Allemagne, en Belgique, en Angleterre. En 1965, le fils aîné d'Henri, Pierre fait la fierté de son père en remportant les championnats d'Europe organisés au Touquet. En 1966, Pierre et son fils Bruno, petit-fils d'Henri, gagnent la première édition de la course des 6 heures de Berck. En 1967 est organisée la première traversée du Sahara en char-à-voile, avec le colonel Du Boucher, Christian Nau et Monique Gimel. Les BB Demoury font la couverture de National Geographic et ce sont les seuls chars à arriver à destination. Deux ans plus tard a lieu un deuxième raid, le rallye des Oasis, avec douze BB co-construits par Henri, Pierre et Bruno.

Malgré sa contribution à l'essor du char-à-voile et plusieurs titres de champion de France, Henri ne se laisse pas griser par le succès et par l'intérêt croissant des médias pour le char-à-voile. Lors de championnats, un journaliste débutant nommé Michel Drucker interviewe les pilotes de l'équipe de France. Gouailleur, Henri est un bon client de la presse mais il voit d'un mauvais œil l'essor du sport-spectacle. Il conçoit le sport avant tout comme une éducation du corps et de l'âme, qui nécessite un encadrement et un matériel adapté, pas comme une pratique réservée aux vedettes. Lorsqu'Eric Tabarly vient rencontrer Henri Demoury au Touquet, ce sont seulement deux hommes de voile qui échangent, deux passionnés portés par un même désir d'excellence dans leurs disciplines respectives.

Les jeunes char-à-voilistes touquettois et berckois ne s'y trompent pas. Ils trouvent dans l'atelier de grand-père Demoury un refuge. Entre deux séances de peinture ou de soudure, parce qu'il faut bien apprendre la patience, ils écoutent avec un mélange d'admiration et de crainte cet homme aux yeux noirs qui a connu deux guerres, ce patriarche à la fois avenant et rude qui est pour eux un conseiller, un guide à la volonté d'acier et doté d'immenses qualités morales, un

universel grand-père, en un mot : un repère. Un original en sabots de bois et ciré jaune ceint d'une cordelette ou d'un tendeur en caoutchouc, reconnaissable à son béret, sa moustache, son accent picard à couper au couteau et son enthousiasme communicatif. Un oracle à l'esprit critique légendaire mais toujours respectueux des règlements, qui campe dans son estafette en écoutant la BBC. Un gentleman-punk, autodidacte et polyglotte qui, à marée haute, fabrique des plateaux de scrabble dont il peint les lettres à la main.

A l'image du Touquet, grand-père fait preuve de dynamisme en toutes saisons, soucieux de montrer la voie aux jeunes générations et de promouvoir des valeurs de sport, de nature et d'élégance. Il parcourt les 15 kilomètres de plage qui séparent Le Touquet de Berck, poussant parfois jusqu'à Fort-Mahon et traversant la baie d'Authie à marée basse. Il lui arrive également de traverser la Canche pour se rendre jusqu'à Hardelot. A 78 ans, il est sacré champion de France de char-à-voile en classe 1. A 80 ans passés, il participe au rallye Wissant-Calais et se fait surprendre par une panne de vent. La mer remonte et les autres participants sont déjà rentrés. L'apéritif est écourté. Tout le monde cherche grand-père. En vain.

Pendant ce temps, alors que la nuit tombe et que la mer monte, Henri en rade pousse son char jusqu'à la falaise. Au pied du Cap Blanc-Nez, avec une vue imprenable sur les falaises d'Angleterre, il se blottit dans une anfractuosité de la paroi calcaire, s'enroule dans sa voile pour se tenir chaud et s'endort en songeant à ses prochaines améliorations techniques. Le lendemain matin, Eole est revenu et Henri réapparaît à Wissant au volant de son char, aux yeux éberlués de ceux qui le cherchaient.

Lorsque, plus tard, les micros de la radio RTL viennent l'interviewer au Touquet, Henri philosophe déclare dans un trait d'humour « j'espère que le Bon Dieu, dans l'Éternité, me donnera un char à voile pour naviguer entre les nuages ».

Ce qui caractérise un grand homme, disait Churchill, c'est sa capacité à laisser une impression durable.

A en juger par le sillon qu'il a tracé, Henri Demoury était l'un de ces hommes. Un homme d'éducation, de progrès et de passion, qui a inspiré plusieurs générations et dont l'héritage continue de vivre aujourd'hui. Un homme qui savait vivre avec son temps en conservant en lui sa véritable essence. Une essence rare. Au nom de la famille d'Henri Demoury et pour cette reconnaissance enfin accordée, Monsieur le Maire, Monsieur le Président de la Fédération Internationale de char à voile, Monsieur le Président du Blériot-Club, vous tous qui vous êtes déplacés pour l'occasion ou qui vous associez à cet évènement, c'est du fond du coeur que nous vous remercions.

Vincent, pour la famille Demoury – 16 avril 2023