

le chasse-marée

REVUE D'HISTOIRE ET D'ETHNOLOGIE MARITIME

Avec les pilotes de Dunkerque

Jézéquel, un constructeur de Carantec • La grande godille

La barque catalane • Histoire des ancres



Le chantier Jézéquel à Carantec

La passion du bois

Pépinière de marins-pêcheurs, d'ostréiculteurs et de plaisanciers,

la baie de Morlaix a suscité très tôt une remarquable activité de construction navale :

Keranfors et Le Got à Roscoff, Rolland à Primel, les deux Sibirié, Pauvy, Cazenave, Mével, Elies, Moguérou puis Jézéquel à Carantec lancent par centaines des petits voiliers de construction légère et soignée.

Rapides et marins, ces bateaux vont laisser une trace durable dans l'histoire de la pêche et de la plaisance bretonne.

Le Chasse-Marée reviendra en détail sur l'histoire nautique de cette région trop peu connue.

Trois générations de Jézéquel ont contribué à façonner puis à faire évoluer ce style reconnaissable entre tous.

Aujourd'hui le chantier innove : à l'âge du bateau-caravane, produit en grande série selon les critères d'un marketing de masse, il tente un pari d'une étonnante modernité : celui d'une plaisance sensible, esthétique et créative où le bateau sera objet d'art, culture vécue et affirmation de soi.

Une plaisance pour la société post-industrielle, comme celle qui naît actuellement aux États-Unis.



Un constructeur et son bateau : Georges Jézéquel s'apprête à mettre à l'eau *Reder Noz*, un superbe sloop verni de 25 pieds battant pavillon breton. En plus de leur chantier de la Grève du Port à Carantec, les Jézéquel disposent d'un hangar de gardiennage et d'une cale sur la rivière de Morlaix.

Dans la lumière pâle d'octobre, la marée a posé doucement *Reder Noz* sur la grande cale inclinée. Silhouette légère, élancée, le voilier ne repose que sur sa semelle de quille, les béquilles frôlant à peine le sol. La carène aux lignes pures est peinte en blanc. La coque vernie joue des reflets de la rivière, laissant admirer une construction parfaite. En

toile de fond, la berge boisée de la rive droite ; un sablier qui remonte vers Morlaix...

Georges Jézéquel et son fils Alain capellent une élingue sur l'aileron de quille bien garni de tissus. Puis le tracteur hale doucement le bateau, qui glisse sans un heurt vers le haut de la cale. Le beau J 25 neuf va rejoindre ses

compagnons d'hivernage : un petit cotre des années 50, un Dauphin tout récent, un très vieux misainier de 4,50 m... De Roscoff à Térénez, des dizaines de bateaux ont un air de famille. Lignes classiques, construction amoureuxment soignée : la patte du chantier de Carantec reste inchangée depuis un demi-siècle.

Moguérou-Jézéquel l'histoire d'un chantier

Au tournant du siècle, une intense activité maritime — pêche, bornage, cabotage — règne dans la baie de Morlaix. Les goélettes chargées de primeurs appareillent de Roscoff, les gabares à cul pointu remontent la rivière jusqu'au cœur de la ville, chargées à couler de sable et de maërl, les ports du Diben et du Dourduff abritent une flottille de ligneurs ; de nombreux sloups caseyeurs basés à Carantec, Roscoff et Térénez exploitent des fonds riches en crustacés.

Pour exercer leur métier dans ces parages hérissés de cailloux, parmi de violents courants de marée, les marins de Carantec utilisent des voiliers bien toilés, rapides et évolutifs. Miraculeusement préservé, le *Jouet des Flots* construit en 1920 au chantier Pauvy, illustre bien ce que furent ces bateaux.

Cette année-là, la petite commune du Nord-Finistère ne compte pas moins de cinq chantiers navals (Mescam, Pauvy, Moguérou, J. Marie et F. Marie Sibiril...). Eugène Moguérou, comme ses confrères, travaille pour la pêche mais aussi pour la plaisance. Le yachting est depuis longtemps actif dans la région — la société des Régates de Morlaix est créée en 1874. Chaque été, pêcheurs et plaisanciers se livrent à d'âpres luttes à bord de voiliers très proches les uns des autres : on n'a pas oublié les noms fameux d'avant 1914 : *Foederis Arca*, le pêcheur, *Reder Mor*, le pilote, qui alla battre chez elles les grandes bisquines de Cancale, ou le petit coureur *Midinette*... Les matelots de yachts, nombreux dans la baie, rapportent de leurs embarquements des idées neuves :

« Combien de nos marins, embarqués sur des yachts, n'en ont pas profité pour améliorer les lignes de leurs bateaux de pêche comme leur gréement... » écrit dès 1912 Charles Raillard qui deviendra l'un des principaux artisans de ce renouveau.

Cette étonnante symbiose entre voile de plaisance et de travail attire en effet les architectes navals, qui y voient un champ d'expérience passionnant : canots à misaine de 4,50 m et petits cotres de 5 à 7 m inspirent les techniciens, qui fixent leurs caractéristiques dans des séries à restrictions, comme le monotype de Carantec dessiné en 1922 par Raillard ; celui-ci crée également le Cormoran, une série extraordinairement



1923. Eugène Moguérou, Alain Jézéquel (au centre) et François Scouarnec, l'apprenti, mettent la dernière main à une vedette. Trop pressé sans doute de venir prendre la pose, Eugène Moguérou a terminé hâtivement la peinture du liston : de navrantes coulures s'en échappent et la photo provoquera longtemps les rires de la famille Jézéquel ! Une fois n'est pas coutume : les constructeurs carantécois posent devant un bateau fort laid...



Un « Carantec » d'avant-guerre bien caractéristique devant les chantiers Moguérou. Aiguillonnés par la compétition, les constructeurs de la baie de Morlaix ont mis au point un type de bateau rapide et marin, adapté aussi bien à la pêche côtière qu'à la plaisance. Remarquer la petite voûte plate terminée par un tableau vertical, l'étrave droite, la quille profonde en sifflet ; lancée en 1930 pour Monsieur Coste, l'*Yvonne* n'a pas de retour de galbord.

active : les Cormorans seront près de 120 en 1950 et une vingtaine d'unités naviguent encore aujourd'hui lors des régates annuelles de Carantec. Le n° 1 sera construit chez Cazenave (aujourd'hui chantier Ernest Sibiril), le second est mis à l'eau chez Eugène Moguérou. « J'étais enfant, se souvient Georges, mais je me rappelle très bien cela. Il avait été lancé pour le compte de M. Gamelin, le petit-fils du fameux général ».

Gagnés par une émulation difficile à imaginer aujourd'hui, architectes et chantiers de la baie s'affrontent à travers leurs bateaux. Le dynamisme de cette plaisance locale est si puissant que les modèles d'inspiration extérieure n'y trouvent que peu d'échos. Dériveurs légers et bateaux de jauge sont mal vus dans la région.

C'est au contraire, le style « Carantec » qui va régner jusque vers 1955 dans tout le Nord-Ouest de la Bretagne. De la baie de Saint-Brieuc à la Rade de Brest, ces petits bateaux légers, marins, râblés, faciles à échouer et bien voilés, ont la faveur de centaines de plaisanciers de tous âges et de tous milieux.

A partir des années 1920, un jeune architecte, Victor Brix, collabore régulièrement avec le chantier Moguérou. Brix lui dessine quelques petits croiseurs, tel *Magda III*, (1923), mais l'effort de construction se porte pour l'essentiel sur les séries traditionnelles de la baie, comme en témoigne cet écho du journal *Le Yacht* :

« Les chantiers navals Eugène Moguérou, à Carantec, viennent de livrer douze monotypes de Carantec de 4,50 m de longueur, unités qui se sont montrées tout à fait remarquables comme marche

et tenue à la mer. Six d'entre elles sont destinées à la Société des Régates de Paimpol, qui a déjà passé commande d'autres unités.

Ces mêmes chantiers ont livré à M. Tibierge un monotype du Finistère de 6,50 m de longueur (plan V. Brix) dont les qualités parfaites sont bien connues de nos lecteurs. En effet, durant toute sa longue traversée pour se rendre à Étales, malgré les tempêtes continues qu'il a rencontrées, ce bateau s'est comporté admirablement.

Signalons également la livraison d'une demi-douzaine de youyous pour les plages, de 2,50 m de longueur, d'un modèle très pratique ». (1931).

Quelques unités plus importantes sont sorties du chantier, dont la réputation est déjà bien établie, lorsque la guerre 1939-1945 vient mettre toutes les activités en sommeil. En 1926, les Carantécois ont lancé *Maiteness II*, un cotre de 15 mètres pour W.B. Luard, fameux chroniqueur du *Yachting World*, qui le destine au Fastnet. Il n'existait pas à l'époque de tables de transcription permettant de passer aisément des mesures anglaises au système métrique. A la stupéfaction des compagnons carantécois, le client s'était présenté au chantier muni d'un énorme rouleau de plans : chaque feuille représentait, grandeur nature, un couple du futur bateau !

En 1936, un visiteur discret prend chambre chez Eugène Moguérou pour suivre la construction de son bateau : c'est le commandant Bernicot qui prépare son voyage à bord de la célèbre *Anahita*, dessiné par Talma Bertrand.

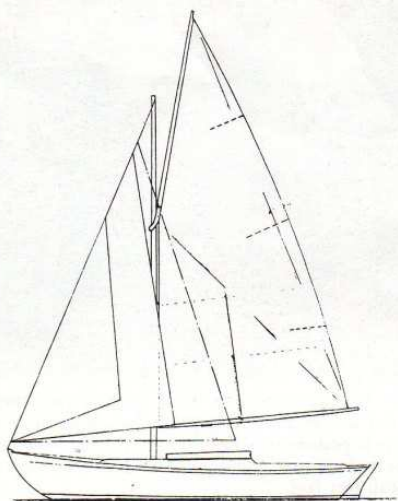
« Mon père, dit Georges Jézéquel, aimait bien travailler avec Bertrand. Ses plans étaient simples à déchiffrer et comportaient deux simples feuilles. Il faisait confiance au constructeur qu'il n'encomrait pas de détails superflus ».

Du cotre breton au « yacht d'architecte »

Après la guerre, deux nouveaux architectes en vogue vont travailler régulièrement avec le constructeur de Carantec : François Sergent et Eugène Cornu. Cette collaboration débute par un coup d'éclat :

« En 1950, on a lancé l'*Aoufa*, dessiné par Sergent. J'ai bien aimé ce bateau, très moderne pour l'époque avec sa toniture inversée. Mais l'année suivante, on inaugurait une série sans le savoir en mettant à l'eau le *Spray*, un 7,50 m à tableau ». Le succès de ce plan n'est pas dû au hasard, comme en témoignent ces remarques de François Sergent : à toute une génération de plaisanciers traditionalistes, il offre une transition sans traumatisme vers le cruiser marconi « moderne ».

7,50 m Sergent



Spray, 1951.

« J'ai étudié l'an dernier ce petit cruiser à la requête d'un yachtsman parisien. Il s'agissait de remplacer un petit cotre breton avec lequel il naviguait dans la région de Perros-Guirec par quelque chose de plus confortable, plus fin, mais restant aussi marin et ne s'éloignant pas trop du bateau dont il avait l'habitude.

J'ai donc tracé un bateau à tableau avec un léger élanement et dont l'allure générale reste assez dans la note des petits cotres de Bretagne-Nord. Mais, par le modèle des formes de la coque, j'ai obtenu plus de finesse et de douceur de mouvements dans la mer. Mille kilos de lest sous la quille assurent définitivement la stabilité et équilibrent une voilure houari de 29 m².

Grâce à son tirant d'eau raisonnable de 1,10 m et sa longue quille droite, il échoue et béquille parfaitement bien, ce qui est indispensable dans les parages où l'on navigue.

Après une saison de sorties journalières et de petites croisières entre Roscoff et les Sept îles, le propriétaire s'est déclaré parfaitement satisfait de son bateau dont la tenue à la mer est étonnante et qui, en vitesse, a surclassé tous les bateaux du même genre qui naviguent dans cette région. Ces résultats m'ont incité à reprendre cette étude et à en tirer un petit cruiser sur lequel on pourrait entreprendre des croisières côtières avec confort et sécurité et même, au besoin, des traversées. J'ai également dessiné un gréement marconi que je considère comme le plus maniable ». (F. Sergent)

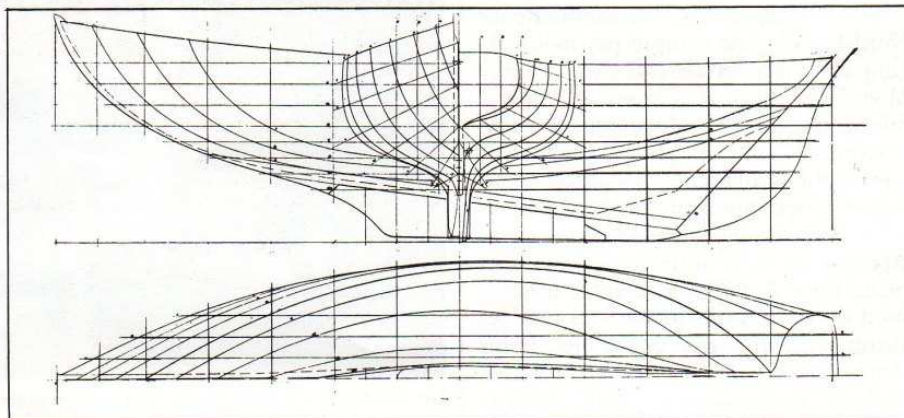


Image symbolique d'une époque de transition : à droite, la carosse d'un cotre de Carantec, très représentatif du type traditionnel local ; à gauche, un 7 m 50 Sergent flambant neuf, du genre des jolis petits sloops marconi à tableau qui feront la plaisance classique d'après-guerre en Bretagne.

La construction Jézéquel



Un Dauphin en construction ; on termine le bordage en ménageant un *clos* au bouchain. Les virures sont simplement clouées sur les gabarits, un tasseau intercalé entre la tête du clou et le bois protège l'acajou. Quelques membrures d'acacia sont déjà sorties de l'étuve et ployées en place à l'aide de serre-joints passés par le *clos*. Les ventouses, pièces de bois de section carrée longues de 10 cm que l'on aperçoit le long des lignes de membrures, servent à bien *accoster* ces dernières à l'intérieur du bordé partout où un serre-joint ne peut passer : il suffit alors de planter un clou qui perce la membrure, le bordé et la ventouse pour bien plaquer l'acacia. A mesure que les compagnons avanceront dans le rivetage, les ventouses pourront être retirées.

« Cela fait très longtemps qu'on construit « léger » à Carantec dit Georges Jézéquel. La généralisation de la membrure ployée date peut-être des années 20, 25. Je n'ai pas changé grand chose à la façon de construire que m'a apprise mon père. Les différences tiennent aux matériaux — on fabrique par exemple d'excellentes colles, ou des mastics epoxy aujourd'hui — et à une petite différence de tempérament entre lui et moi.

Mon père n'était pas un passionné de régates. Il aimait bien faire un tour en Cormoran dans la baie avec un client, histoire de montrer qu'il savait faire des bateaux qui marchaient, mais ça s'arrêtait là. Moi, tout jeune, j'étais mordu. En misainier, en cat boat, en Dauphin et aujourd'hui avec mon *Reder Noz* ça m'a toujours passionné. Alors forcément, j'ai eu tout de suite tendance à construire léger — un ou deux millimètres gagnés partout, ça finit par faire du poids.

Soigner les ajustages et bien choisir les bois

Pour que le bateau dure longtemps malgré cela, il faut parfaitement soigner les ajustages. C'est ça qui fait la solidité d'une coque, vous savez. Pas un poil de jeu, de toutes petites coutures, des barrots bien ajustés en queue d'aronde, bien fixés, rien ne peut plus jouer. Les pointes et les vis n'y feront rien si l'ajustage n'est pas parfait !

Ce qui compte, avant tout, c'est de bien choisir le bois. Il ne faut le travailler que lorsqu'il est parfaitement sec : on compte un an de séchage (au chantier) au cm d'épaisseur pour l'acajou, par exemple. C'est un bois qui réunit deux qualités essentielles : quasiment imputrescible, il a aussi une faible capacité d'absorption, ce qui fait que les bateaux s'alourdissent peu avec le temps.

La technique de construction est toujours la même, depuis des années. Il faut commencer par ajuster les pièces majeures en iroko et le lest ; on les met en ligne couchés. Les écarts sont boulonnés et collés à la colle rouge puis on relève le tout, le saumon posé sur des cales.

Une construction sur gabarits

Ensuite, les gabarits sont mis en place et on ploie les lisses d'exécution qui donnent la forme. Si un gabarit se trouve trop monté ou trop descendu, ça se voit tout de suite à l'œil, et on peut régler. Et quand tout est bien balancé, on peut tracer et ajuster les varangues en chêne qui épousent les lisses et sont boulonnées sur la quille. Le tableau, d'une seule masse, est généralement plat. L'étambot est assemblé par tenons et mortaises et chevillé dans la quille. A ce moment-là, il faut que le bateau soit parfaitement de niveau, retenu aux parois du chantier et aux poutres du plafond par des *écharpes* qui ne lui permettent pas de bouger. Les *traverses* empêchent les gabarits de se fermer et le *fai-tage* bloque le tout. Le bateau ne peut plus jouer, on peut commencer à border.

Pas de bordage à claire-voie

Généralement, le bordage commence par le haut, jusqu'au tournant de bouchain, en alternant un bordé sur chaque bord pour que le bateau ne force pas d'un côté. Ça donnerait un voilier dissymétrique et *bordier*. Les bordés sont cloués avec des pointes galva aux varangues et seront rivetés cuivre aux membrures. On laisse un *clos* au bouchain avant de repartir en bas, galbord, ribord...

Quand il ne reste plus que le *clos*, l'acacia est mis à l'étuve, et les membrures posées, ajustées dans les entailles prévues dans la quille, ployées et rivetées sur le bordé. Je leur donne une maille assez petite, 12 cm, et sur un J.25, leur dimension est de 23 x 27 mm pour un bordé de 18 mm.

Je préfère cette méthode à celle de la claire-voie qui présente un risque : quand une membrure comporte un petit contre-fil, elle ne décrit pas une courbe parfaite. Elle fait alors une bosse qui se loge dans le jour entre deux bordés. Cette bosse va empêcher le bordé de se cintrer impeccablement et ça se verra toujours un peu. Ça n'arrive pas quand les membrures s'appuient sur le bordé complet.

Coutures et finition : la marque de la qualité

Les bordés sont tracés et découpés de façon à laisser un tout petit joint et après rivetage il suffira d'un simple fil de coton pour assurer le calfatage, qu'on termine au mastic epoxy. Ça donne aux coutures une longévité exceptionnelle. Les têtes de rivet se logent dans des avant-trous fraisés à la gouge. Les plus gros, ceux des serres, sont tamponnés.

Un hiloire renversé, vissé avec joint epoxy, assure la liaison pont-roof. On enchasse les barrots de pont en queue d'aronde dans la serre, et le pont en contre-plaqué marine est cloué aux barrots.

La finition consiste essentiellement en un ponçage très soigneux, suivi par huit à dix couches de vernis gras polyuréthane (le chantier Jézéquel emploie souvent des vernis assez clairs).

La construction de deux bateaux comme le J.25 assure un bon rythme annuel à 3 compagnons Georges Jézéquel, son fils Alain, plus un apprenti.

L'ère Cornu débute en 1950 avec le lancement du *Dieu me garde*, solide ketch de 11,70 m destiné à Monsieur Garnier. Un bateau marin et confortable, conçu pour de longues croisières océaniques avec un équipage restreint.

La silhouette annonce celle de *Pie-Chris*, un yawl original et gracieux, à qui Georges Jézéquel réserve une place particulière dans sa mémoire. « *Pie-Chris* a été mis en chantier en 1952, l'année où Moguérou a décidé de se retirer et de nous laisser la gérance. Quand il a été lancé, en 1953, le chantier portait notre nom. On a travaillé comme des dingues à deux, mon père et moi, pour le finir dans les délais ».

« Les chantiers Jézéquel (ex Moguérou), de Carantec, viennent de livrer à un médecin de la région parisienne, membre du T.C.F., ce yawl de croisière à arrière canoë.

Longueur totale :	11,80 m
Flottaison :	8,50 m
Largeur :	3,12 m
Tirant d'eau :	1,70 m
Volume de carène :	7 m ³ 600

Ces voiliers déjà ambitieux s'adressent à une clientèle plus fortunée que celle des débuts du chantier. Bateaux ouvragés, donc chers, ces grandes unités assurent au constructeur un prestige qui dépasse la région.

L'un de ces bateaux deviendra célèbre sur les côtes bretonnes. Il s'agit du *Jabadao*, 8 m CR lancé en 1958 ; peut-être la plus belle réussite d'Eugène Cornu (avec des proches cousins comme



Lancement du *Dieu me garde*, un grand ketch de croisière sur plans Cornu (1950). Chez Jézéquel, toutes les mises à l'eau se font avec des moyens réduits à l'essentiel : un chemin de planches, quelques « roules » métalliques, des bras solides... et beaucoup de doigté.

Men-Cren). Grâce inimitable des longs arrières canoës, proportions harmonieuses des élancements, du rouf et de la toniture, grément sobre et efficace : un très grand classique de l'architecture navale française.

Les chantiers Jézéquel, de Carantec, viennent de lancer *Jabadao*, 8 m. C.R. qui entre également dans la classe II R.O.R.C.

Ce bateau sera monté par un équipage brestois et devrait briller en course-croisière. Les lignes très tendues, l'arrière canoë allongé rappellent le célè-

bre *Striana*, dessiné par le même architecte, pour la même jauge.

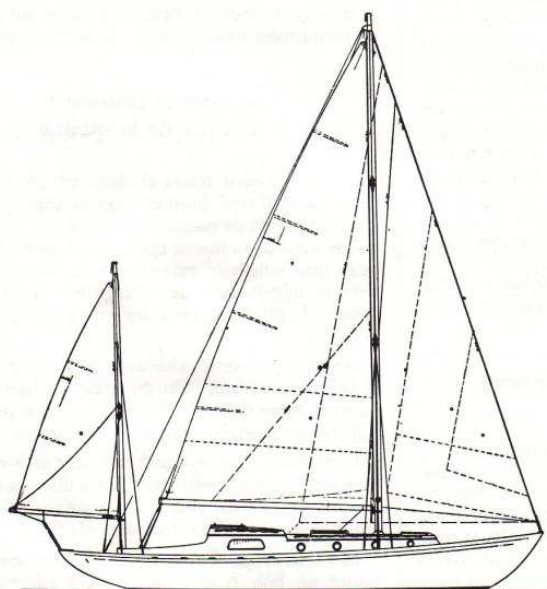
La voilure a été faite par Rochard.

Le grément adopté est celui de sloop, avec foc en tête de mât. Un jeu de quatre focs est prévu, auquel il faut ajouter un spinnaker.

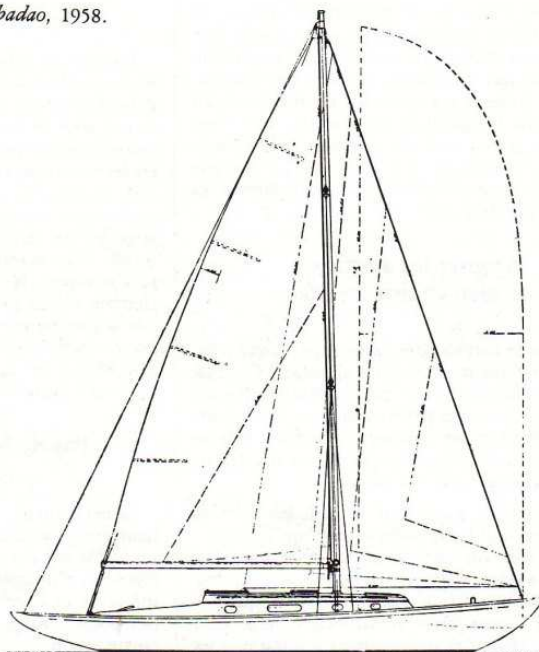
Les caractéristiques de cette magnifique unité sont :

Longueur hors tout :	12 m
Longueur de la flottaison :	8,20 m
Largeur :	2,80 m
Tirant d'eau :	1,85 m
Volume de carène :	6 m ³ 130
Lest en fonte :	2 T, 500

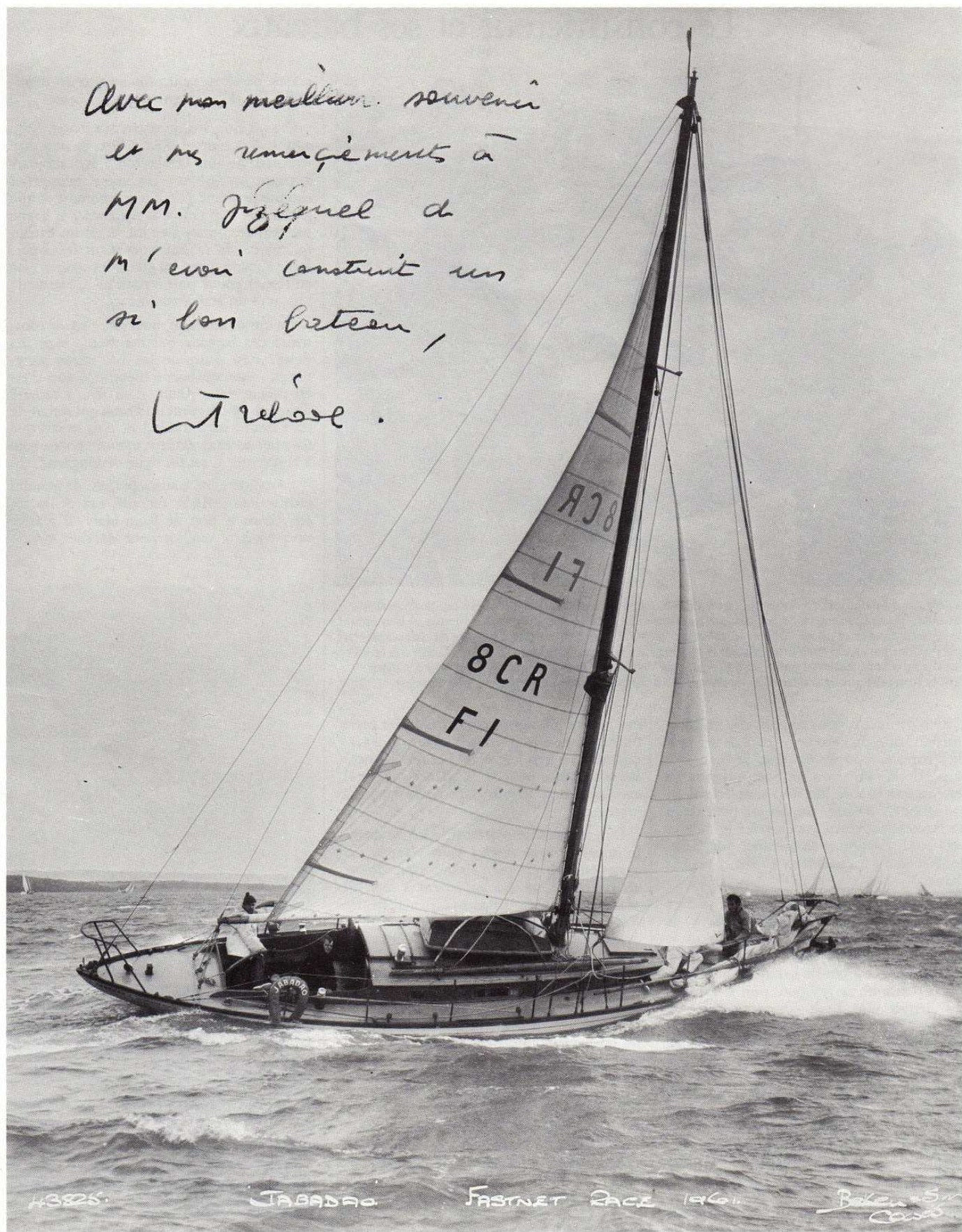
Pie Chris, 1952.



Jabadao, 1958.



Avec mon meilleur souvenir
 et mes remerciements à
 MM. Jézéquel de
 m'avoir construit un
 si bon bateau,
 L. Trépo.



43825

JABADAO

FASTNET RACE 1961

Baker-Sin
 1961

Le constructeur et ses bateaux



Les régates du Dourduff ; le jury remet les coupes aux vainqueurs. Georges Jézéquel a remporté la régates en cat-boat. Toute l'ambiance de la plaisance traditionnelle en baie de Morlaix, chaleureuse et bon enfant, transparait dans cette photo. Depuis le début du siècle, le Dourduff est une pépinière de redoutables barreaux et de marins de yachts renommés. On songe au fameux Jean-Marie Beuzit, surnommé le « Père Licon », qui fit notamment partie de l'équipage de Virginie Hériot, mais aussi à Alexandre Lissillour, Vincent et Jean Féat qui figuraient dans les années 1910 parmi les barreaux attirés du roi d'Espagne.

Rien de mieux, pour comprendre un constructeur, que de l'écouter parler de ses propres bateaux : du *Reder Noz*, le beau J.25 verni, de la *Joline*, un cat-boat qui joua les terreurs sur la baie, ou tout simplement de son canot *Coin-Coin*. Un très joli petit canot de formes modernes, conçu pour le moteur hors-bord, l'aviron et la misaine, que Georges Jézéquel a spécialement étudié... pour la chasse.

« La chasse, chez moi, c'est une passion très ancienne. Quand j'étais tout jeune, je me servais d'une péroisère. Je partais avant le jour, en plein hiver, sous la neige des foies. Une halte sur un îlot de la baie, pour recouvrir la péroisère de goémon, puis je me laissais dériver sans bruit sur les vasières où s'étaient posés les canards. Ils me prenaient pour un rocher, je pense ! Moi, j'étais allongé au fond du bateau, le canon de la canardière posé sur l'hiloire. Au dernier moment, je laissais filer la pagaie amarrée par un bout à la péroisère. Il ne s'agissait pas de la ramener à bord ou de la laisser cogner contre la coque, sans quoi le canard de veille réveillait ses copains et c'était foutu. Maintenant j'utilise un petit canot de 3,20 m, gréé à misaine, conçu spécialement pour ça. J'ai commencé par faire une demi-coque. Il fallait qu'il soit

très plat et porteur pour aller dans les petits fonds. Et puis je le voulais aussi très léger : quand je reviens le chercher et que la mer a baissé, je dois pouvoir le traîner tout seul, avec un simple pare-battage dessous pour le protéger.

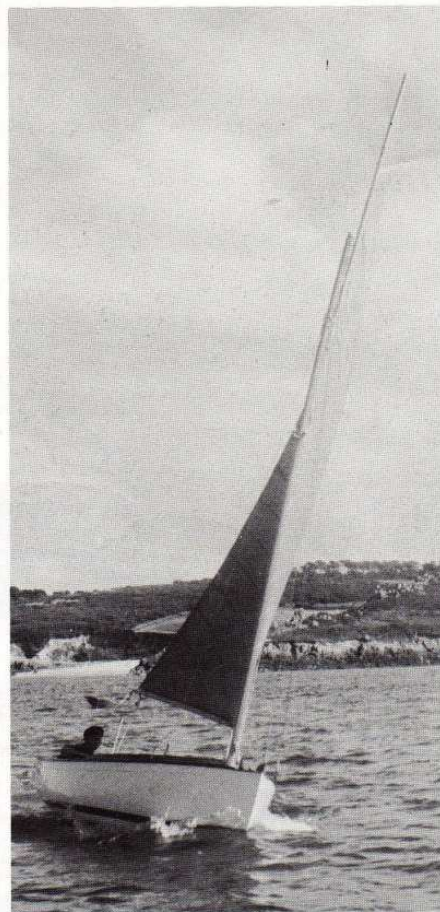
Le grément de cat-boat, c'est vraiment formidable, vous savez ! Pour régater, j'en avais construit un qui a eu beaucoup de succès en régates, et qui appartient à mon fils maintenant. Ces bateaux-là marchent très fort, même s'ils sont un peu durs à tenir au vent arrière ; on les grée souvent avec une grand'voile de Belouga, fortement lattée, avec beaucoup de rond, et ça fait un près étonnant, meilleur qu'avec un foc par petit temps : on pointe mieux que les Dragons ! Une fois, c'était pendant les régates annuelles de Saint-Pol-de-Léon... petit temps, un seul départ pour tout le monde, je vire la Pierre à Figue en tête, un Dragon juste derrière moi pour attaquer le bord de près. Un des meilleurs, *Kastell-Paol*, champion de Bretagne... Il essayait de me passer au vent. Impossible ! Et il gueulait, le gars, il rouspétait tout ce qu'il pouvait. Et moi je loffais, je loffais... il n'arrivait pas ! Alors que c'était si facile de passer sous mon vent, mais sa fierté était en jeu, sans doute ! Et bien, il ne m'a

jamais passé au vent. Au bout d'un demi-mille, il a dû se résigner à laisser porter...

Depuis cinq ans, je régates sur *Reder Noz*, mon J.25 personnel. *Reder Noz*, ça veut dire « coureur de nuit » en breton. J'étais toujours à courir les grèves : ma mère m'appelait comme ça quand j'étais jeune homme et que je rentrais trop tard à la maison ! J'ai gagné pas mal de courses avec lui. C'est un bateau qui garde de la puissance dans le clapot, facile à manœuvrer, au grément simple : foc en tête et grand'voile à rouleau. Ça se mène tout seul un voilier comme ça.

Ce qui m'intéresse, bien sûr, c'est de construire des bateaux qui marchent. Mais ma fierté, c'est aussi de les voir durer longtemps : mon cat-boat a bientôt 30 ans, il est en parfait état. Alain, mon fils, a racheté d'occasion à un client un Prima qui sortait de chez nous : impeccable ! Et puis je sais que tous nos bateaux gardent une très bonne cote à la revente : C'est un signe de longévité, ça.

En croisière, on a aussi, parfois, de grandes satisfactions : Alain est allé aux Scilly cet été : dans le port de Saint-Mary, il y avait cinq bateaux qui sortaient de chez nous !



Pour concevoir son cat-boat et son canot, Georges Jézéquel a utilisé à chaque reprise la demi-coque, taillée et retaillée jusqu'à obtenir des formes parfaites. Ce constructeur de yachts qui ne bâtit que sur plans, ce familier des grands architectes navals, ne dédaigne pas le vieux procédé traditionnel, quand il s'agit de concevoir pour lui-même ! Ces demi-coques sont faites au 1/10^e en planches collées, non démontables ; les distances entre lignes d'eau sont relevées au compas à pointe sèche pour chaque couple et reportées en vraie grandeur sur le tracé du vertical.

A signaler que des demi-coques de type différent datant de l'époque où Moguérou construisait des cotres de pêche sont conservées au chantier ; fait peu courant en Bretagne, il ne s'agit pas de 1/2 blocs en bois plein mais de modèles figurés par des lisses bordées sur 3 ou 4 demi-gabarits.

A une époque où les séries standardisées en polyester ont supplanté toutes les autres formes de construction pour les petites embarcations, l'exemple du canot de Georges Jézéquel montre toute la valeur des techniques traditionnelles, irremplaçables chaque fois qu'il s'agit de réaliser un bateau de service en fonction d'un programme précis.

Conçu de manière rationnelle et sensible par un homme d'expérience, un tel canot arrive à combiner des qualités opposées, apparemment contradictoires avec l'idée qu'on se fait de la construction en bois sur membrures : légèreté pour l'aviron, faible tirant d'eau pour la chasse, formes planantes pour le moteur, carène balancée et dérive pour bien marcher à la voile, longévité, silhouette moderne et élégance classique.

Le bois, c'est un passé fabuleux. Mais c'est aussi l'avenir !

Sortant par tous les temps sur le petit canot à misaine qu'il a conçu pour son usage personnel, Georges Jézéquel sillonne la baie en tous sens, pêche, chasse, naviguant tour à tour à la voile, à l'aviron ou au moteur.

▷ Le charpentier et son outil : travail à l'herminette sur l'étrave en iroko d'un 5,60 m. Les lisses d'exécution qui ont servi à régler et à balancer le bateau sont clouées sur les gabarits en planches. Elles seront enlevées facilement à mesure de l'avancement du bordage.

◁ La *Joline*, le rapide « cat boat » de Georges Jézéquel, construit en 1955. Grâce à la finesse aérodynamique de leur gréement, ces bateaux issus des canots à misaine de 4 m 50 sont capables de belles performances au louvoyage.



Demi-coque de *La Mésange*, cat-boat de 4,50 m.



Une plaisance classique à meilleur marché : le 5,50 m « chantier » et le Dauphin

C'est à nouveau Brix qui, en 1959, va donner une impulsion décisive au chantier. Rétabli après 20 ans d'interruption de sa carrière, il s'était présenté au chantier au moment où Georges Jézéquel venait de dessiner un 6,50 m qui ne lui plaisait pas vraiment. « Brix a amélioré mon dessin et cela a donné le Dauphin ». Ce joli bateau va connaître un vif succès :

Pour les amateurs de bateaux classiques, écrit *Bateaux*, nous présentons aujourd'hui le Dauphin, petit yacht habitable de construction traditionnelle en formes.

Les formes majeures de la construction sont en chêne ou iroko, les bordés en acajou. Les membrures ployées sont en acacia rivées cuivre sur bagues.

Le gréement est marconi ; un mât creux en spruce est prévu de 10 m 40 de hauteur.

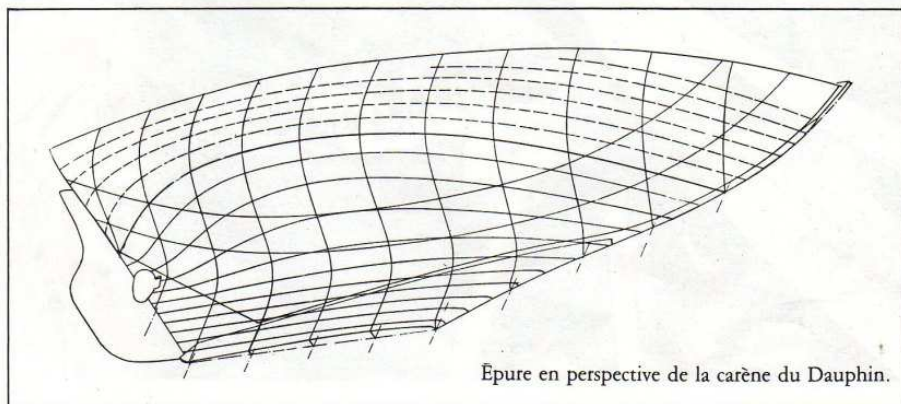
Chaque année, le chantier met à l'eau un ou deux voiliers sur gabarits « maison ». D'abord limitée à 5 mètres, cette série pleine de charme atteint 5,50 m puis 5,60 m. Les modes qui se succèdent dans la plaisance ne toucheront guère le petit 5,60 m Jézéquel : les constructeurs de Carantec en lancent un ou deux par an jusqu'en 1974 et obtiennent une dernière commande, *Skol an aod*, en 1977 !

La période 1959-1975 est celle de la sérénité. Alain et Georges Jézéquel n'ont pas voulu jouer la carte de la croissance et le chantier n'emploiera jamais plus de 4 personnes. Les clients, chose inconcevable aujourd'hui, patientent trois ans entre la commande et la livraison de leur bateau. Le Dauphin a remplacé le 7,50 m Sergent. Victor Brix a dessiné pour le chantier le Prima de 8,50 m. La « marque » du chantier — des petits yachts élégants, merveilleusement construits, finis comme des pianos — en fait la renommée.

Qu'ils soient dessinés par Sergent, Cornu, où quelques architectes moins connus comme Baldenweck, Séveri ou Bertrand, ces jolis petits sloups de croisière à arrière à tableau incliné, étrave arrondie bien élancée, quille longue à posée horizontale, rouf discret, tonture bien accentuée, sont encore proches des voiliers traditionnels. Aux mains de propriétaires généralement passionnés et excellents marins, ils vont écrire l'une des pages les plus chaleureuses de l'histoire de la plaisance des côtes Ouest de la France.

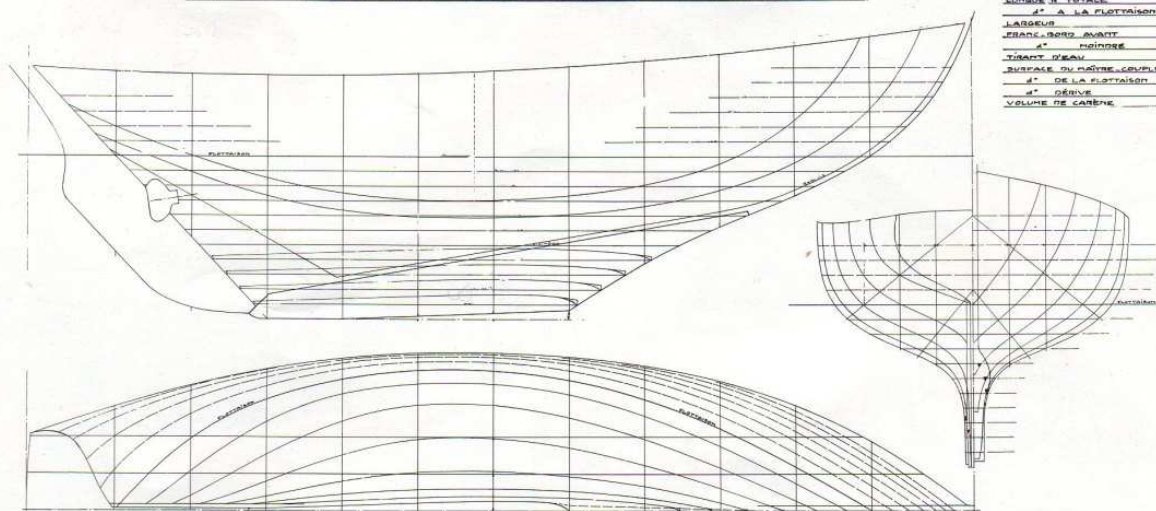


Un joli sloop à tableau classique, le Dauphin. Le gréement est simple et efficace, gènois en tête de mât, grand'voile de bonne surface pour les manœuvres de port, un étage de barres de flèche, deux bas-haubans et un étai arrière.



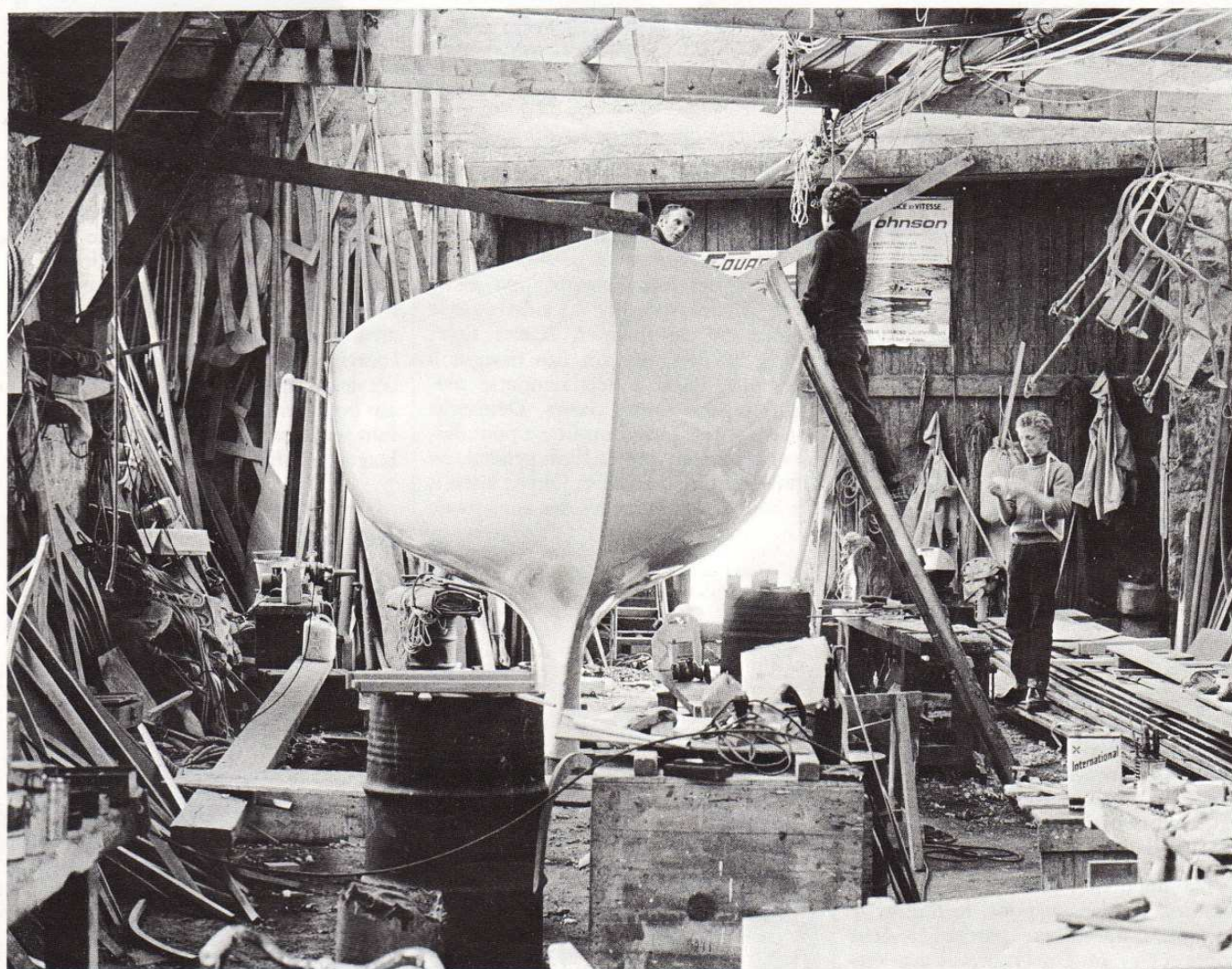
Épure en perspective de la carène du Dauphin.

YACHT A MOTEUR AUXILIAIRE DE 61.50 DE LONGUEUR POUR LES CHANTIERS JEZEQUEL A GARANTEE



LONGUEUR TOTALE	61.50
4" A LA FLOTTE	5.20
LABEUR	8.15
PROFOND. AVANT	0.56
4" MAINTIEN	0.55
TIRANT D'EAU	1.10
SURFACE DU BÂTIMENT COUPE	17.65
4" DE LA FLOTTE	0.850
4" DÉVIE	4.350
VOLUME DE CARÈNE	17.925

Le Dauphin, plans de forme originaux par Victor Brix (1959).



L'atmosphère incomparable d'un chantier bois... Cette belle coque blanche aux formes pures tranchant sur les madriers enchevêtrés de l'atelier est celle d'un Prima. Le finition des « Jézéquel » est si parfaite qu'il faut souvent y regarder à deux fois, lorsqu'on examine un bateau bâché, pour savoir qu'il ne s'agit pas d'une coque neuve en polyester...



Un spectacle merveilleux, que peu de citadins ont l'occasion de contempler : l'intérieur d'un chantier traditionnel en activité. A gauche, les gabarits d'un futur J.25, au fond, un superbe cotre de Carantec en restauration, à droite, *Reder Noz*, le bateau de Georges Jézéquel.

J.25 et Bonne-Espérance : du moderne au renouveau

1975 : pour la première fois, Georges Jézéquel dessine et réalise entièrement lui-même un voilier de 7,50 m ; il l'appelle le Jézéquel 25 pieds (J.25), un nom au goût du jour qui convient à ce dessin très contemporain : « En fait, il mesure 24 pieds mais les Américains m'ont « grillé » en appelant un bateau le J.24, que vous connaissez. Alors, j'ai appelé le mien J.25. C'est un bateau que j'avais en tête depuis longtemps. A tel point que j'ai dessiné les plans directement, sans la moindre rature. Je suis parti du Dauphin ; pour le clapot qu'on trouve souvent en Manche, il lui manquait un mètre de flottaison, et des formes un peu plus pleines aux extrémités pour ne pas trop souffrir des répartitions de poids et garder du coup dans la mer formée.

Il me fallait aussi un bateau évolutif, d'où un tirant d'eau arrière relativement important. J'ai dessiné un aileron de safran à concavité prononcée, ce qui recule le safran et augmente son efficacité, mais empêche aussi les bouts de se crocher dans le gouvernail.

La silhouette est moderne sans tics inutiles, le plan de pont, le rouf et le cockpit d'un dessin particulièrement sobre et élégant. Quel contraste avec certains voiliers de série démodés dès leur lancement par une esthétique de bazar ! Pas de débauche d'accastillage clin-

quant, rien qui casse le rapport poétique et quasi sensuel unissant le vrai bateau de plaisance à son propriétaire...

Georges Jézéquel a aujourd'hui 59 ans. Son fils Alain le seconde au chantier et partage sa passion pour la régate et les jolis bateaux. Son jeune frère, Olivier, a dessiné il y a deux ans le dernier né du chantier, *Bonne Espérance*, un cotre aurique qui navigue à Granville, où il a déjà remporté plusieurs régates toutes classes. Démarche intéressante à plus d'un titre : pour dessiner un bateau qui, de l'avis général, est un redoutable marcheur, Olivier a repris les lignes traditionnelles des bateaux de

Carantec : très plate, avec son tableau vertical et son étrave droite incroyablement fine et tranchante, la carène de *Bonne Espérance* rappelle de près le *Cormoran* et certains voiliers de travail locaux du début du siècle ! Un retour aux sources significatif et prometteur, à l'heure où la clientèle habituelle des amateurs de bateaux « classiques » se contracte quelque peu : déjà, les prémices de la vague de fond qui depuis cinq ans bouleverse la plaisance américaine se font sentir en France : le retour du beau bateau traditionnel en bois. ■

Crédit photo : Beken p. 65. Alain Le Nouail, pp. 67, 70, 71.



De jolies lignes modernes, un roof bas parfaitement dessiné, de beaux vernis pour le plaisir des yeux : avec le J.25, le bois prouve qu'il peut proposer une esthétique contemporaine hors des modes.



Bonne Aventure en baie de Morlaix. Pour la première fois depuis de très longues années, le chantier a sorti un bateau neuf sur les lignes des anciens « Carantec ». Ce voilier très rapide annonce-t-il un grand mouvement de retour aux sources, comparable à celui qui se développe dans tous les pays avancés ?



L'exceptionnelle qualité de la construction Jézéquel est bien en évidence sur ce cliché. Précision des ajustages, choix des tons de bois, beauté des vernis ; pour le propriétaire de *Mor Vran*, un des plus jolis Cormorans de la baie de Morlaix, chaque retrouvaille avec son bateau est un instant de plaisir neuf. Un bonheur esthétique partagé par tous les traîneurs de grève de Carantec...

30 ans de construction chez Jézéquel

1953	<i>Saint-Awawa</i>	4,50 m à misaine
	<i>Françoise</i>	4 m à misaine
	<i>Pie Chris</i>	11,90 m plans Cornu
1954	<i>La Noire</i>	Vedette 8,30 m plans Dervin
	<i>Harmonie</i>	7,50 m plans Sergent
	<i>Dibredet II</i>	4,50 m à misaine
	<i>Lutin II</i>	3,20 m à misaine
	<i>Old Chap II</i>	3,60 m à misaine
	<i>Micamar</i>	5 m sur gabarits du chantier
1955	<i>Phentscho</i>	7,50 m Sergent
	<i>Saint-Jean</i>	7,50 m Sergent
	<i>Joline II</i>	4,50 m cat-boat
	<i>Cocorico</i>	5,50 m chantier
	<i>Courlis</i>	5,50 m chantier
1956	<i>Annaïck</i>	3,60 m à misaine
	<i>Mildred II</i>	5,50 m chantier
	<i>Kein Vor</i>	5,50 m chantier
	<i>Coantick</i>	5,50 m chantier
	<i>La Dourdauffienne</i>	Vedette de 9 m Dervin
1957	<i>Phideki</i>	5,50 m chantier
	<i>Pento</i>	Vedette de 8,50 m Dervin
	<i>Taillevent</i>	8,30 m plans Baldenweck
	<i>Alcor</i>	7,50 m Sergent
1958	<i>Arz Vor</i>	7,50 m Sergent
	<i>Jabadao</i>	12 m Cornu
1959	<i>Otahi</i>	Dauphin (6,50 m plans Brix)
	<i>Argad</i>	Dauphin
	<i>Pasiphae</i>	7,50 m Sergent
	<i>Fanfan</i>	5,60 m chantier
	<i>Confiance II</i>	5,60 m chantier
1960	<i>Andode</i>	5,60 m chantier
	<i>Moana</i>	Dauphin
	<i>Tao II</i>	Dauphin
	<i>Archimède</i>	7,50 m Sergent
1961	<i>Ty Sioul</i>	Dauphin
1962	<i>Saint-Nicolas</i>	Dauphin
	<i>Crabey</i>	Dauphin
	<i>Annaïck II</i>	11,90 m Cornu
	<i>Ludo</i>	5,60 m chantier
1963	<i>Saint-Gildas</i>	5,60 m chantier
	<i>Freyja</i>	Dauphin
	<i>Solvento</i>	Prima (8,20 m plans Brix)
1964	<i>Pen an aël</i>	5,60 m chantier
	<i>Orfordness</i>	Dauphin
	<i>Men Garo</i>	Dauphin
1965	<i>Saint-Brandan</i>	Dauphin
	<i>Barracuda</i>	Dauphin
	<i>Aldebaran</i>	10,30 m Cornu
1966	<i>Tout Comme</i>	5,60 m chantier
	<i>Ben Avel</i>	Dauphin
	<i>Koantik</i>	Dauphin
1967	<i>Ken Vor</i>	Dauphin
	<i>Chuka II</i>	Dauphin
	<i>Illusion II</i>	Dauphin
	<i>Sentuz</i>	5,60 m chantier
1968	<i>La Mésange</i>	Cat boat
	<i>Deusta III</i>	Dauphin
	<i>Crabey II</i>	Prima
1969	<i>Gwenili</i>	Dauphin
	<i>Brise d'armor</i>	Dauphin
1970	<i>Asserdonne</i>	5,60 m chantier
	<i>Nosterven</i>	Prima
1971	<i>Gyptis II</i>	5,60 m chantier
1972	<i>Men Garo II</i>	Prima
	<i>Anahita</i>	5,60 m chantier
1973	<i>Penn Kaled</i>	Dauphin
	<i>Va Yini</i>	Dauphin
1974	<i>Nic</i>	5,60 m chantier
	<i>Guabina II</i>	Prima
1975	<i>Reder Noz</i>	J.25
	<i>Penneg</i>	Dauphin
1976	<i>Gwenili II</i>	8,50 m Prima chantier
	<i>Ondine</i>	6,70 m Dauphin
1977	<i>Niz Mor</i>	J.25
	<i>Skol an aod</i>	5,60 m chantier
1978	<i>Askold</i>	J.25
1979	<i>Kamaaina</i>	J.25
	<i>Mor vran</i>	Cormoran
	<i>Scutum</i>	J.25
1980	<i>Bonne Espérance</i>	Cotre plans Olivier Jézéquel
1981	<i>Evel Gwechall</i>	J.25