

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIMES

N°134 ● SQUARE SAIL, ARMATEUR DE GRANDS VOILIERS ● LE CORMORAN



LES PÊCHEURS DE L'ÎLE RODRIGUES ● LA PARTÈGUE, VOILES DE PROVENCE

vigueur, ne peuvent pas courir dans la série. Il faut pouvoir se battre proprement !”

Pour corriger la disparité des poids, l'association a proposé de lester les bateaux en bois récents, afin qu'ils atteignent le poids minimum de 430 kilos. Mais les propriétaires ont bien entendu refusé, tout comme Alain Jézéquel, qui voit dans cette mesure une remise en cause de son travail. Il est vrai que ce constructeur a aussi ses détracteurs, qui jugent ses derniers bateaux un peu frêles. “Aujourd'hui, regrette Michel Moal, pour gagner, tout le monde ne pense qu'à alléger la coque et augmenter la voilure. C'est idiot. Si ces régatiers naviguaient dans les parages de Roscoff, ils raisonneraient différemment.” Mais l'argument fait bien rire Nicolas Fedorenko, heureux propriétaire d'un Jézéquel, qui n'hésite pas, une fois par an, à quitter son mouillage de Landevennec, en rade de Brest, pour rallier Carantec par la mer ! “Dans le clapot, précise-t-il, un bateau léger de cette taille passe facilement, alors qu'une unité plus lourde risque d'engager.”

Et notre homme sait de quoi il parle : il a été champion du monde, d'Europe et de France en 505, et pratique l'aviron en oselvar ! “Quand j'ai arrêté la compétition, dit-il, j'ai jeté mon dévolu sur le Cormoran, qui correspondait parfaitement à mon souhait d'allier promenade et régate. Il me plaisait aussi à cause de cette histoire de restrictions que l'on pouvait exploiter. C'est, entre autres, pour cette raison que mon choix s'est porté sur une unité en bois.”

L'art de Jézéquel

Construit en 1987, le Cormoran de Nicolas Fedorenko était à l'époque la seconde unité de ce type lancée par le chantier Jézéquel depuis vingt ans – à titre de comparaison, depuis 1990 le rythme est

passé à un ou deux Cormoran Jézéquel par an. Preuve que le chantier a toujours bonne réputation. “Je respecte scrupuleusement la jauge de 1936 (échantillonnages, lest, poids de dérive minimum, etc.), affirme Alain Jézéquel, tout en essayant de faire des coques et des ponts les plus légers possibles. Il n'y a pas de risques que mes bateaux vieillissent mal, car je reste dans le raisonnable, avec un mode de construction parfaitement traditionnel.”

Et le chantier est exigeant sur la qualité ! Les ajustages sont précis, les finitions exemplaires. Sept essences de bois sont employées : iroko pour les pièces maîtresses, la fausse étrave et le plancher, chêne pour les varangues, acacia pour les membrures ployées et la barre, acajou pour le bordé, les barrots de pont, les hiloires et les sièges de barreur, assamela pour le râtelier de drisses, contre-plaqué marine de 7 mm pour le pont, pin d'Orégon pour les espars. Le Cormoran Jézéquel, c'est vraiment le haut de gamme. Il faut voir ces bijoux, dont la moindre tête de rivet est coiffée d'un tapon, et dont le bordé a bénéficié de huit couches de vernis !

“La plupart des bateaux, poursuit Alain Jézéquel, sont commandés par des gens du coin, qui ont souvent possédé un Cormoran en plastique auparavant. La différence de prix n'est pas énorme : une unité en polyester coûte environ 100 000 francs et il faut y ajouter 28 000 francs pour en avoir une en bois. Quant à l'entretien, il se résume à une couche de peinture et de vernis tous les ans.” Le succès du chantier Jézéquel s'explique par la qualité de son travail, mais aussi par les résultats de ses bateaux en régate. “C'est un des avantages du bois sur le plastique, explique le charpentier : on peut modifier légèrement la coque d'un modèle à l'autre, ce qui permet d'améliorer les performances à chaque nouvelle unité.”

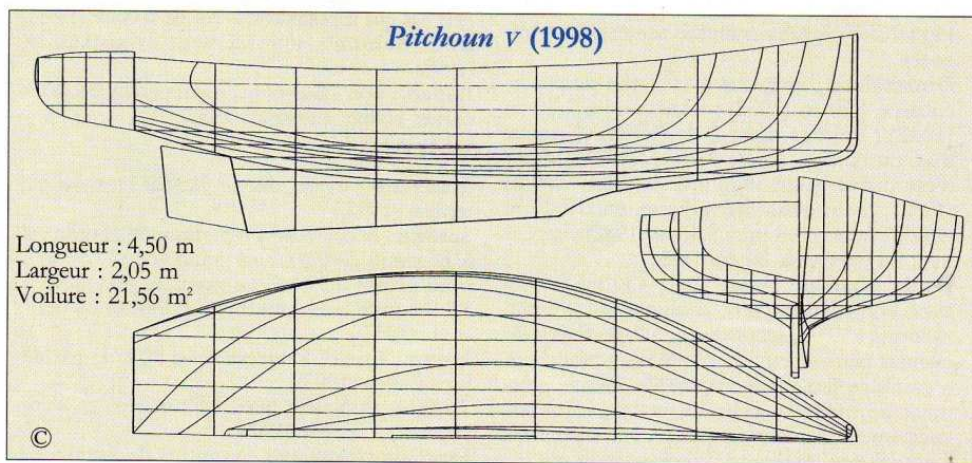


La qualité des assemblages – ici, l'étrave large au premier plan – caractérise les Cormoran construits par le chantier Jézéquel.

C'est précisément ce qui a séduit Nicolas Fedorenko. “Par rapport à la précédente réalisation du chantier, dit-il, on a fait évoluer un peu les gabarits. Comme j'étais plus lourd que le propriétaire de *Morvann*, on a ajouté de la portée. On a également redressé la voûte et bien immergé le brion pour tendre les lignes d'eau. Le problème du Cormoran, c'est qu'il est très toilé, ce qui contribue à le faire enfourner au vent arrière. Pendant longtemps, les chantiers ont gonflé les formes avant dans les hauts pour résoudre ce problème. Mais ce n'était pas la bonne réponse, car cela faisait bourrer le bateau. Alain et Olivier Jézéquel ont trouvé une meilleure solution : tendre les lignes en descendant le brion pour avoir du volume.”

Hadingus lancé, Nicolas Fedorenko navigue cinq saisons à bord, avant de passer commande d'une nouvelle unité, toujours chez Jézéquel, afin de continuer à exploiter les possibilités offertes par la jauge. “A l'époque, le tableau arrière n'était pas encore limité, se souvient l'ancien champion. On a donc dessiné une carène très moderne avec une forte portance arrière, en veillant à éviter que le bateau n'enfourne. A mon avis, *Freyja* est un bon compromis.” C'est aussi un bien bel objet, à l'image de sa quille en bronze, alliage choisi par un propriétaire allergique aux coulures de rouille !

“Cette année, poursuit ce dernier, j'ai mis Alain et Jojo au défi de modifier le plan de dérive de *Freyja* sans que cela n'affaiblisse sa structure, car c'est quand même un canot qui doit échouer en toute sécurité. Je me suis en effet rendu compte que la quille longue avait tendance à entraîner le bateau dans la grosse houle. J'aimerais donc supprimer tou-



Pitchoun V à Jean-Paul Clec'h, construit chez Jézéquel en 1998. Plan tracé par Philippe Vergoz à partir de ses relevés. Reproduction interdite.

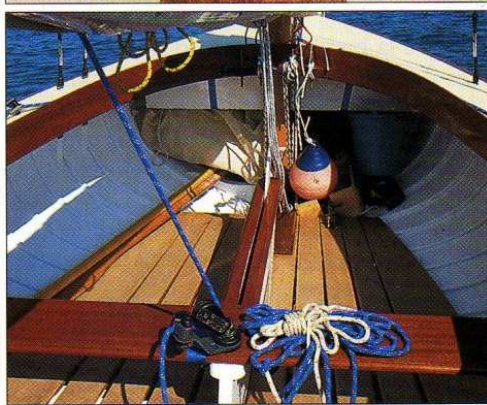
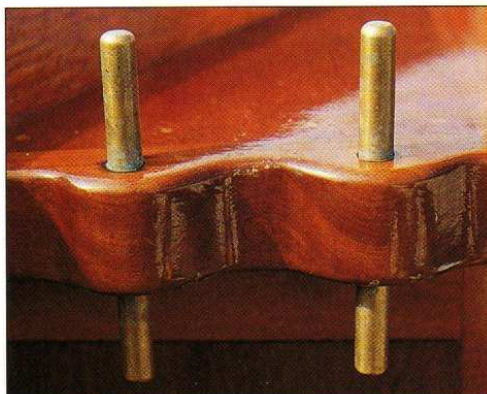
te la partie arrière du plan de dérive. Le problème, c'est que la jauge interdit de suspendre le safran, alors que ça a déjà été fait par le passé... Vraiment, je ne comprends pas ce qu'ils font aujourd'hui, à Carantec ; à croire qu'ils veulent nous conduire tout droit à la monotypie ! On peut mettre des minima, mais pourquoi mettre des maxima ? Pourquoi limiter la surface de voilure et interdire les spis alors que tout le monde s'ennuie au portant ? Bien sûr, je pourrais ignorer leur jauge, et c'est aussi un plaisir de ce bateau : naviguer avec les autres..." C'est bien connu, les moindres restrictions font ronger son frein à tout vrai régatier !

Pourtant, *Freyja* est également un bateau de promenade. "Même si je prends beaucoup de plaisir à régater en baie de Morlaix, raconte son propriétaire, j'en ai tout autant à me balader en rade de Brest. En général, je travaille jusqu'à dix-sept heures ; ensuite je taille, et parfois je dors même à bord. Et puis il y a aussi les croisières que je fais jusqu'à Carantec. Pour moi, c'est une sorte de pèlerinage, un voyage enthousiasmant au ras des cailloux. Il serait tout à fait possible de faire la route en une journée, mais je préfère prendre deux jours pour m'arrêter, musarder, faire la baie de Trézien, le Corsen, passer toutes les roches de Lampaul... Le Cormoran est très marin, il permet énormément de choses. Quand on a pris un ris et qu'on a le foc, il étale loin, et si jamais on ne peut pas tenir avec ça, on s'arrête. En extrême limite, on amène le foc et on navigue sous grand voile avec un ris."

Les cormorantistes aujourd'hui

Depuis une dizaine d'années, le Cormoran a retrouvé tout son panache. "Les gens l'avaient abandonné au profit des dériveurs en polyester, explique Marc Bellec. Mais avec le temps, ils se sont rendu compte qu'ils avaient perdu en qualités marines et en raideur à la toile. En somme, pour certains, le Cormoran n'avait qu'un défaut : son entretien. Un handicap qui sera levé avec l'apparition du Cormoran en plastique."

Il n'y a pas d'âge pour aimer ce bateau : Gaby Kerrien, le doyen, a quatre-vingts ans, et le benjamin, Damien Cloarec, en a quinze. Les propriétaires forment une population assez disparate où les mangeurs d'écoutes côtoient les pères tranquilles. Comme Jean Bohic, soixante-cinq ans, qui utilise le même jeu de voiles de-



Détails de trois Cormoran construits chez Jézéquel : les cabillots, l'hiloire et le bout-dehors plat de *Pen Azen*, le cockpit de *Pitchoun V* et l'ensemble de la coque de *Freyja* le jour de son baptême.

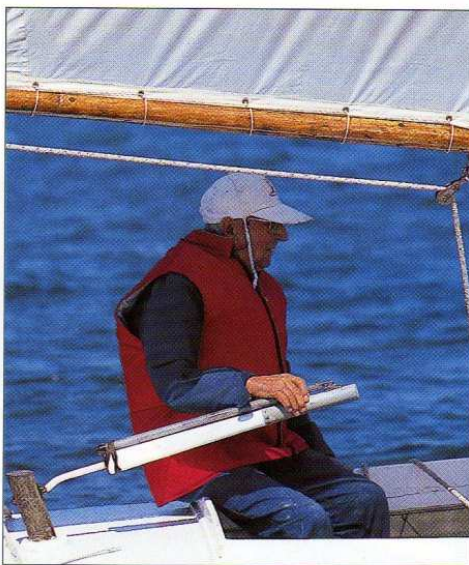
puis vingt-trois ans, mais dont le bateau actuel – un Karéna – lui sert surtout à faire la pêche, au moteur. Maurice Le Ven aussi est passé au plastique ; sans état d'âme, il a troqué son *Scherzo* en bois contre *Rastaquouère*, construit par Acte Mer. "Il commençait à avoir de la bouteille, explique-t-il. Je voulais du plastique, parce que le bois c'est trop de boulot pour moi, et aussi parce que je pensais laisser mon bateau dehors toute l'année.

Si j'avais eu un Louis XV – c'est comme ça qu'on surnomme les Cormoran en bois –, il aurait fallu le rentrer bien à l'abri."

Même si les Jézéquel se hissent bien souvent aux premières places, les régates n'en sont pas moins très disputées. "Il y a seulement dix ans, souligne Maurice Le Ven, les régatiers du coin parlaient du Cormoran comme d'un bateau de vieux ! Mais aujourd'hui, ils l'ont adopté ! Beaucoup de ceux qui couraient en Corsaire,

Microsail ou quarter-tonner sont passés au Cormoran. Et la relève est assurée, avec quelques petits jeunes très accrocheurs." Parmi ceux-là, Damien Cloarec, barreur des *Cousins Encore*. Ancien champion de voile de niveau national (sur Optimist, 420 et Europe), il a remporté la coupe en 1997. Pourquoi a-t-il choisi le Cormoran? "Parce que c'est aussi sympa en régate qu'en promenade, répond-il. C'est un bateau vraiment polyvalent. Il est très toilé et il accélère bien. Et puis, il peut naviguer jusqu'à force 6. Je regrette seulement que les sensations soient réduites à la barre par rapport au dériveur." Son équipage n'est guère plus âgé que lui. "L'année dernière, précise-t-il, je naviguais avec Goulven Le Cleach, qui est champion du monde de 420. Il réglait la grand voile et faisait la tactique; je n'avais donc qu'à barrer aux pennons. Cette année, je barre et j'ai la grand voile, un autre fait la tactique et le troisième le génois."

Aujourd'hui, la plupart des régates attirent environ une trentaine d'unités – dont un tiers de bateaux en bois – principalement originaires de la baie de Morlaix. Bien sûr, ce n'est là qu'une partie de la flottille, car le Cormoran a essaimé un peu partout, notamment en Bretagne Nord, et on estime que près de trois cents unités ont été lancées depuis 1922. Dans la flottille actuelle, les vété-



A la barre – très caractéristique des chantiers de la Baie – de Yannick, bien protégé du soleil, Gaby Kerrien dispute, à son rythme, une nouvelle régate. Il faut dire que l'homme et le bateau totalisent cent cinquante ans à eux deux !

rans – comme le n°5 à Gaby Kerrien – sont rares, puisqu'une dizaine d'unités seulement datent d'avant les années quatre-vingt-dix ! L'étude de cet effectif permet aussi de relever des différences de surface de voilure. En principe, celle-ci est limitée à 22 mètres carrés, mais le n°70 en porte 4 de plus. Les grands voiles varient entre 12,94 et 14,96 mè-

tres carrés, et les génois entre 6,97 et 9,71 mètres carrés. Pour en finir avec les statistiques, trente-cinq de ces bateaux sont basés en baie de Morlaix, dont vingt-cinq à Carantec ! A l'exception du *Daviken*, lancé par Jean-François Sibiril en 1993, – ce chantier achève une autre unité actuellement – tous les autres Cormoran en bois sont signés Jézéquel, le reste de la flottille étant sorti des moules de Morlaix Mécanique, ou d'Acte Mer.

Qu'est-ce donc qui rend le Cormoran si sympathique ? Voici une dizaine d'années (CM 47), Jean-Louis Le Picard, propriétaire de *Pen Azen*, le résumait fort bien : "Le Cormoran est convivial, assez vif mais pas trop athlétique, un fin voilier pour redécouvrir les joies de la voile pure, suffisamment marin et maniable pour autoriser de belles promenades, sûr et sécurisant pour ne pas effaroucher, assez petit, assez maniable et assez simple pour que quiconque puisse s'en servir. Un bateau qui permette d'aller « au toucher » dans les passages oubliés ou inconnus. Un beau bateau, avec un joli grément pour que le premier plaisir soit celui de l'œil. Enfin un bateau abordable afin d'éviter de trop grever le budget."

De fin juin à la mi-septembre, une quinzaine de régates sont organisées en baie de Morlaix. Comme dans les années soixante, chaque club organise la sienne

Ils ont des quilles longues, des coques aux formes pleines et des voiles houari, mais les Cormoran, ici au départ d'une régate, n'ont rien à envier à d'autres séries en matière de compétitivité !



l'action je n'ai rien vu – comme quoi, la passion est ici communicative !

Le temps de se rafraîchir et c'est déjà le départ de la seconde manche. Les dix minutes écoulées, toute la flotte coupe la ligne... certains trop tôt, à en croire le pavillon de rappel individuel hissé sur le bateau du comité. Sans doute chacun doit-il soupçonner son voisin, puisque personne ne fait demi-tour ! Tous les équipages sont au rappel, les fesses sur la préceinte et les pieds coincés sous le banc de dérive, pour aider les 140 kilos de la quille et les 30 kilos de la dérive à garder la monture à plat. Plutôt physique comme position, même si le Cormoran, avec son large bau, reste stable et raide à la voile.

Et Marc de rajouter dans un éclat de rire : "Et on dit que c'est un bateau de vieux !" Sur ce bord de près, la brise est encore plus soutenue que dans la manche précédente. *Lady Soizic* saute de vague en vague, tout en gardant un très bon cap. Le bateau ne mouille pas, mais les quelques vagues un peu fortes qui claquent dans l'épaule suffisent à tremper l'équipier d'avant en glissant dans la barette de génois. Avec son étrave pincée qui s'évase, la coque soulage parfaite-

ment, et la bonne coulée sous voûte évite de traîner de l'eau.

A pleine vitesse vers la bouée de départ, certains tentent des options plutôt que de suivre les autres sans grande chance de les passer. Ainsi, l'un des concurrents tire-t-il un bord vers la côte de Carantec, grand largue, ce qui lui fera gagner trois places. Certains regrettent que l'association ait refusé l'utilisation d'un spi, qui rajouterait du piquant à la course, mais en réalité, l'absence de cette voile moderne ne nuit en rien à l'expression du talent de ces régatiers, qui savent tirer le meilleur profit de leur connaissance des lieux.

Les charmes de *Pitchoun V*

A l'issue de ces deux manches sur un Cormoran en plastique, je n'ai pas résisté au plaisir d'essayer la Rolls du genre, le *Pitchoun V* à Jean-Paul Clec'h, l'un des trois Jézéquel tout neufs qui ont fini dans les cinq premiers ce jour-là. Sans nier les indéniables qualités des unités en polyester, il faut bien avouer que l'on découvre ici un tout autre univers. D'abord, il y a l'esthétique, la chaleur du bois, l'harmonie des couleurs, l'éclat du vernis révélant la per-

fection des ajustages, le luxe de l'accastillage. Et puis il y a les performances, les accélérations aussi fulgurantes que sur le *Karéna*, mais avec une barre plus douce, une coque mieux équilibrée qui semble glisser sur l'eau sans la moindre contrainte.

On en redemande, mais il se fait tard et nous devons rentrer au bercail. Jean-Paul Clec'h fait une superbe prise de coffre à vingt mètres des rochers, où la mer brise vigoureusement. La bosse tournée, le bateau est rangé méticuleusement, le peu d'eau embarquée entièrement épongé. Un Jézéquel, ça se soigne ! Il ne reste plus qu'à attendre le passeur qui assure le débarquement des équipages. Si tôt à terre, chacun retrace sa régates, donne ses impressions de la journée... jusqu'à ce qu'un malheureux parle d'un des concurrents qui s'est permis de courir avec sa latte forcée ! Alors tout le monde s'y met, même Jakez Le Bayec, le jugeur, qui vient d'arriver ! On s'éloigne discrètement...

* Acte Mer ACCF : 02 97 56 30 40.

** Morlaix Mécanique : 02 98 88 09 59.

*** Chantier Jézéquel : 02 98 67 00 06.

Remerciements : pour leur accueil et pour cette belle régates, à Soizic et Marc Bellec, qui effectue depuis des années des recherches sur le Cormoran qui m'ont été très utiles.



Sur un bord de largue, *Freyja*, à Nicolas Fedorenko, devance *Rastaquouère* à Maurice Le Ven et *Morgwen* à René Broudic, lequel s'imposera ce jour-là.