

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIME

N° 69 ● LA MYTILICULTURE AU VIVIER-SUR-MER ● LA DORNA DE GALICE



PÊCHES EN RADE DE MARSEILLE ● ALCYON, UN CARANTEC D'AUJOURD'HUI



Alcyon n'est pas un bateau ordinaire. Ce n'est pas non plus un de ces yachts d'exception qui semblent vous regarder de haut. Non, il appartient à une autre famille, celle de ces cotres à corne que nous dessinions sur nos cahiers d'écoliers pour tuer le morne ennui des cours.

Que de rêves n'avons-nous pas nourris à bord de ces griffonnages illicites ! En ce sens, Alcyon est notre récompense et il faut remercier Maxime Inizan, son propriétaire, et le chantier Jézéquel – auquel Le Chasse-Marée a consacré un article dans son n°10 – d'avoir su matérialiser ce rêve et d'en avoir fait un chef-d'œuvre.

A quoi tient la magie d'Alcyon ? Sans doute à cet équilibre subtil entre tradition et création, entre pêche et plaisance, qui est un peu l'apanage des cotres de Carantec. Ni trop viril, ni efféminé, ce bateau-là ressemble fort au compagnon de route idéal. Sa silhouette massive inspire confiance et sa structure légère lui donne des ailes. Ajoutez à cela une qualité de construction à faire pâlir un ébéniste, et un accastillage du meilleur goût. Aucun doute : Tristan Corbière aurait aimé Alcyon.



Alcyon, un Carantec signé Jézéquel

Daniel Gilles



Comme des enfants trop choyés qui ne peuvent se résoudre à quitter leur famille, les yachts construits chez Jézéquel, aiment à hiverner sur le sable herbu du haut de la grève, à proximité du chantier qui les a vus naître. Une ambiance poétique et familière, aux antipodes de celle des marinas...

Juste après le pont qui enjambe la rivière de la Penzé, sur la grand-route qui mène de Roscoff à Morlaix, vous prenez à gauche. Là, vous pénétrez, à l'écart de la circulation, sur la presqu'île de Carantec qui trempe ses pointes dans la mer. Pour aller chez Jézéquel, vous traversez le bourg et suivez la pente, guidé par votre instinct, à travers les jardins fleuris. Lorsque la route tangente la grève, vous êtes arrivé. La pancarte bleue indique le chantier naval.

La maison de la famille Jézéquel donne sur la rue. Passé le jardinet, vous accédez au vieux chantier naval qui s'ouvre sur la grève. Cet ensemble de bâtiments cerné de verdure n'est ni sur terre, ni sur mer, mais entre les deux. A cet endroit, quatre générations successives de charpentiers de marine ont fait naître des bateaux comme on en lance peu. Les Jézéquel construisent comme ils respirent; c'est en eux, c'est le moteur de leur vie depuis que la mer monte et descend au pied du chantier. A l'image des célèbres violons Stradivarius, les coques vernies qui sortent de cet atelier sans âge sont construites dans la grande tradition classique, avec beaucoup d'amour et de fierté, grâce à un savoir-faire exceptionnel.

Carantec est leur pays. C'est dans ce village, au détour d'un tournant que je tombe sur un drôle d'attelage. Un tracteur tire un vieux Corsaire posé sur une semelle de

bois qui glisse à même le sol. Perché sur la selle, un jeune homme aux cheveux roux, frisés, en short et sandalettes, manœuvre habilement pour extraire le bateau d'un petit enclos cerné de pierres sèches, puis descend doucement vers l'eau.

C'est marée basse. Le petit croiseur est béquillé sur le sable mouillé. Plus loin, l'île Callot s'étend à l'horizon et les pêcheurs se hâtent de franchir le gué à pied avant le retour du flot. Tout à l'heure, l'eau viendra recouvrir la route et le Corsaire repartira pour une nouvelle saison. L'homme au tracteur, c'est Alain Jézéquel; il a pris la direction du chantier depuis cinq ans, succédant à son père Georges. Bien sûr, ce dernier ne peut s'empêcher de rôder autour des "canots", les outils à la main, mais il consacre désormais davantage de temps à ses violons d'Ingres : la chasse, la pêche et la régate. "L'hiver, dit-il, je ne travaille pas. Je chasse la bécasse avec mes deux chiens. Aujourd'hui, je vais faire la régate en baie de Morlaix avec *Reder Nox*... On vieillit vite et j'ai envie d'aller en vacances, comme avant, quand j'étais gosse."

De père en fils

Alain, le père de Georges, a disparu il y a sept ans, à l'âge de quatre-vingt-dix ans. C'est en 1952 qu'il a pris les commandes du chantier, dirigé avant lui par Eugène Moguérou. A cette époque, la région dis-

posait de cinq chantiers qui construisaient toutes sortes d'unités pour la pêche, mais également pour la plaisance, d'implantation très ancienne en baie de Morlaix. Georges a été formé par son père sur le tas. C'est lui qui lui a transmis tous les secrets de la "construction légère" avec membrures ployées, qui demeure la caractéristique du chantier Jézéquel.

De fameuses unités ont été construites de la sorte et, dès 1936, le commandant Bernicot faisait confiance au chantier de Carantec pour son *Anabita* dessiné par Talma Bertrand. Ensuite, dans les années cinquante, le chantier travailla avec des architectes comme Sergent, Brix ou Cornu. Les Jézéquel donnent alors naissance à des bateaux construits en petite série, comme les Dauphins, les cat-boats inspirés des canots à misaine locaux, ou les Cormorans, sans parler des fameux cotres de Carantec; mais aussi des bateaux à l'unité dont *Jabadao*, un huit mètres cruiser-racer, sera l'un des plus célèbres.

La famille s'est également mise à la conception. Elle construisait les bateaux; pourquoi ne pas les dessiner? La forme des gabarits est prise sur une demi-coque préalablement sculptée dans un bloc de planches collées (autrefois, Eugène Moguérou utilisait des demi-modèles avec couples et lisses). Et à partir de ce modèle, Georges fait les calculs, peaufine les détails, avec toute l'expérience acquise de-

puis son enfance. En 1975, pour la première fois, il met ainsi à l'eau un bateau de son cru. Ce sera le début de la série des J 25 (J comme Jézéquel).

A soixante-sept ans, Georges continue à dispenser ses précieux conseils à Alain, trente-sept ans, dont le fils Jean-Marie traîne souvent autour du chantier au retour de l'école. En dépit de ses six ans, cet enfant est déjà sensible à la magie des lieux. Là, débité en longues planches, voire par troncs entiers, le bois arrive par la route, qui quelques mois plus tard s'en ira en mer sous la forme d'un bateau !

Ce matin, Alain arrive au chantier en portant sur l'épaule un long mât verni, aidé par le propriétaire du bateau qui va être gréé à quelques mètres de là. Le pied de mât est déjà dans l'emplature quand Georges fait son apparition dans l'encadrement de la porte de son jardin qui donne sur la plage. Avec son short et ses sandales, il a exactement la même silhouette que son fils. En quelques gestes et très peu de mots, le mât est dressé sur le pont, puis assuré. Pour mâter les bateaux de taille moyenne comme l'*Alyon*, les Jézéquel utilisent une simple bigue, avec l'économie de moyens toute traditionnelle qui caractérise les manutentions dans ce chantier. Le travail terminé, Georges et Alain débarquent par une échelle et me tendent la main.

Petit à petit, la discussion s'engage sur le bon vieux temps qui, finalement, n'était pas si différent de l'instant présent, surtout à cet endroit idyllique baigné par le soleil, et nous pénétrons dans le vieux hangar. Au centre, une coque de cat-boat d'environ 5 mètres est en finition. Elle sera vernie plus tard. Pour l'instant, l'acajou finement poncé laisse voir le fil du bois dont la nudité mettrait en évidence le moindre défaut de construction. Mais en l'occurrence, je ne vois rien à redire. Tout n'est que courbes harmonieuses, assemblages précis, finition méticuleuse, détails uniques.

Georges saisit une chaise, chausse ses lunettes et avec une scie, puis une râpe à bois, il se met à sculpter la tête d'étrave qui dépasse du pont. Et les formes carrées de cette pièce s'émoussent bientôt en une jolie moulure "à la Vénitienne". "Avant, commente-t-il, on faisait toujours comme ça dans la région..."

Dans cet atelier d'un autre âge, la poussière des ans, ocrée par l'acajou, s'est accumulée sur les mille et une choses qui y ont trouvé refuge; trônant au milieu de ce fouillis, le cat-boat aux lignes pures a presque l'air d'une sculpture abstraite.

Dans un coin traîne une demi-coque taillée dans la masse. Elle est belle, lourde, faite de bois de couleurs différentes; les lignes d'eau horizontales régulièrement espacées et parallèles à la flottaison sont numérotées à l'étrave.

Le style Jézéquel

C'est cette demi-coque réalisée par Alain Jézéquel qui a servi de modèle pour la construction d'*Alyon*, le cotre de dix mètres dont Maxime Inizan a passé commande il y a déjà plusieurs années. A partir des trois dimensions arrêtées au départ – longueur, lar-

geur et tirant d'eau – la demi-coque a été façonnée d'instinct, dans la tradition du chantier. L'étrave fine et tranchante, presque verticale, la quille longue, l'arrière large et plat trahissent le "Carantec". Mais le type est ici affûté : le maître-bau est légèrement reculé pour des entrées d'eau plus fines, la voûte est plus longue, le tableau plus incliné, les fonds plus en V, avec un retour de galbord plus prononcé. "Nous avons modifié l'arrière pour qu'il roule moins et soit moins ardent, dit Georges Jézéquel; nous voulions ainsi corriger cette tendance qu'ont les Carantec à partir au lof au portant dans la brise."



Georges Jézéquel a passé la main à son fils Alain, mais quand les parties de chasse ou les régates en baie de Morlaix lui en laissent le loisir, il reprend volontiers les outils.

Une fois achevée la demi-coque, il ne restait plus qu'à en faire le relevé pour dresser les plans. Quant à l'ordinateur qui fait désormais partie des outils du chantier, il n'a pas servi comme ailleurs à corriger le coup d'œil de l'architecte au nom de quelque paramètre abscons, mais simplement à calculer avec précision le poids du lest et sa répartition longitudinale, afin que le bateau tombe bien dans ses lignes. "Cela nous a juste permis de lester définitivement le bateau avant le lancement, au lieu de le faire par tâtonnement après la mise à l'eau, comme cela se pratiquait avant," précise Georges Jézéquel.

Un pied de nez à la mode

L'histoire de l'*Alcyon* est, à bien des égards, exceptionnelle. Voilà belle lurette qu'un amateur n'avait passé commande à un chantier du "bateau de ses rêves", conçu selon son goût et construit en bois. Cet objet unique, irremplaçable, est un véritable pied de nez aux diktats de la mode et du marketing. Est-ce le frémissement d'un renouveau durable ? Verra-t-on d'autres plaisanciers, dotés des moyens nécessaires, choisir de dépenser quelques milliers de francs de plus, pour s'offrir des bateaux qui soient aussi des œuvres d'art ? Le cas de l'*Alcyon* est d'autant plus intéressant qu'il s'inscrit dans le cadre d'une tradition : à Carantec, on a toujours aimé marier les qualités nautiques des cotres de pêche locaux avec la vitesse et la légèreté des yachts. Une telle unité appartient donc à une prolifique lignée de "bateaux du pays", beaux, rapides et typés, et cette commande ne pouvait qu'inspirer le constructeur.

Le père de Maxime Inizan est originaire de Roscoff. Il a monté une affaire d'élevage de truites à côté de Landivisiau où travaillent ses deux fils. Maxime a déjà eu un cat-boat, puis un superbe Cormoran construit dans la région par Louis Sibiril. Son rêve était d'avoir "le même en plus grand", un vrai bateau traditionnel qui serait en même temps un yacht raffiné, pour sillonner la région et tirer des bords vers les Anglo-Normandes, voire les côtes anglaises et les Scilly pendant les grandes vacances. Il est têtue et réservé, petit et râblé; toute sa vie est tournée vers l'eau. Ses truites l'occupent parfois nuit et jour, semaine comme jours fériés. Et puis, il navigue dès qu'il en a le loisir et consacre toutes ses économies à cette passion.

Silencieux, il travaille avec acharnement, contre vents et marées, pour s'offrir le bateau de sa vie. Et en février 1988, il peut enfin passer commande de son beau "Ca-

rantec". Un bateau qui, certes, n'est pas donné; mais à ce niveau de qualité, qui s'en plaindrait ? Et comme une telle unité ne se bâtit pas en deux temps trois mouvements, la mise à l'eau d'*Alcyon* n'aura lieu que trois années plus tard, en septembre 1991.

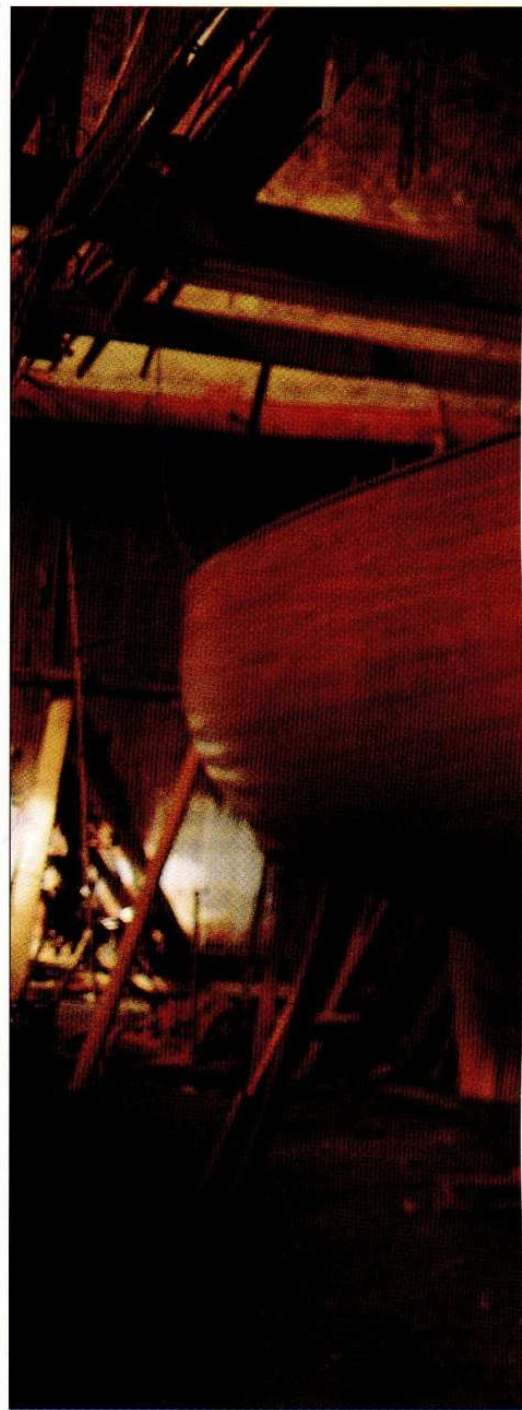
Le bois avait pourtant été acheté bien avant la construction : "Nous avons eu de la chance, rappelle Alain Jézéquel, nous avons trouvé une superbe bille d'acajou, en provenance de Côte-d'Ivoire, mesurant 11 mètres de long avec 1,40 mètre à la base, dans laquelle nous avons pu découper les bordés d'un seul tenant."

La construction de ce cotre de 10 mètres déplaçant 8 tonnes a pris entre 5 000 et 5 500 heures de travail. Cela donne un bon aperçu du soin apporté à sa réalisation. Faites le compte : divisez 5 000 heures par 24 heures et vous obtenez 208 jours de travail "plein".

Alcyon ne déroge pas au "style Jézéquel" et sa construction fait appel à un principe, déjà en vigueur au chantier du temps du grand-père Alain, la recherche du gain de poids. Elle se caractérise par l'utilisation de fines membrures ployées en acacia et rivées cuivre, sur bagues, aux bordés en acajou. Ici, contrairement à la tradition "mixte" des chantiers carantécois qui mêlaient les apports de la pêche et de la plaisance, on ne trouve aucun couple scié entre les membrures ployées. Une fois posée la charpente axiale en iroko – non pas à même le sol, mais un peu surélevée, de façon à travailler le plus longtemps possible à hauteur d'homme –, les varangues en chêne ont été fixées à la quille pour y caler les gabarits en bois grossier.

Commença alors la pose des bordés pointés sur les gabarits avec un petit carré de bois sous la tête de chaque clou pour protéger l'acajou. Les ajustages sont si parfaits que la coque n'est pas calfatée, et n'aura sans doute jamais besoin de l'être : on place simplement un fil de coton entre le chant des bordés... Ce n'est qu'ensuite qu'ont été rivetées les membrures ployées en acacia, dont les pieds venaient s'encaster dans les encoches ménagées à cet effet de part et d'autre de la quille.

Seront alors posés les barrots de pont et le pont lui-même, réalisé, comme le dessus du rouf, en lames de teck de vingt-cinq millimètres d'épaisseur. Il ne restait plus alors qu'à ajuster le pavois et l'hiloire qui ceinture le rouf, deux belles pièces en acajou. Les peintures et vernis étaient enfin passés, à raison de cinq couches à l'extérieur et quatre à l'intérieur pour la peinture, et huit couches



pour le vernis. Depuis des années le chantier utilise les mêmes monocomposants de marque hollandaise... et n'allez surtout pas lui parler d'époxy !

Un carré à l'ancienne

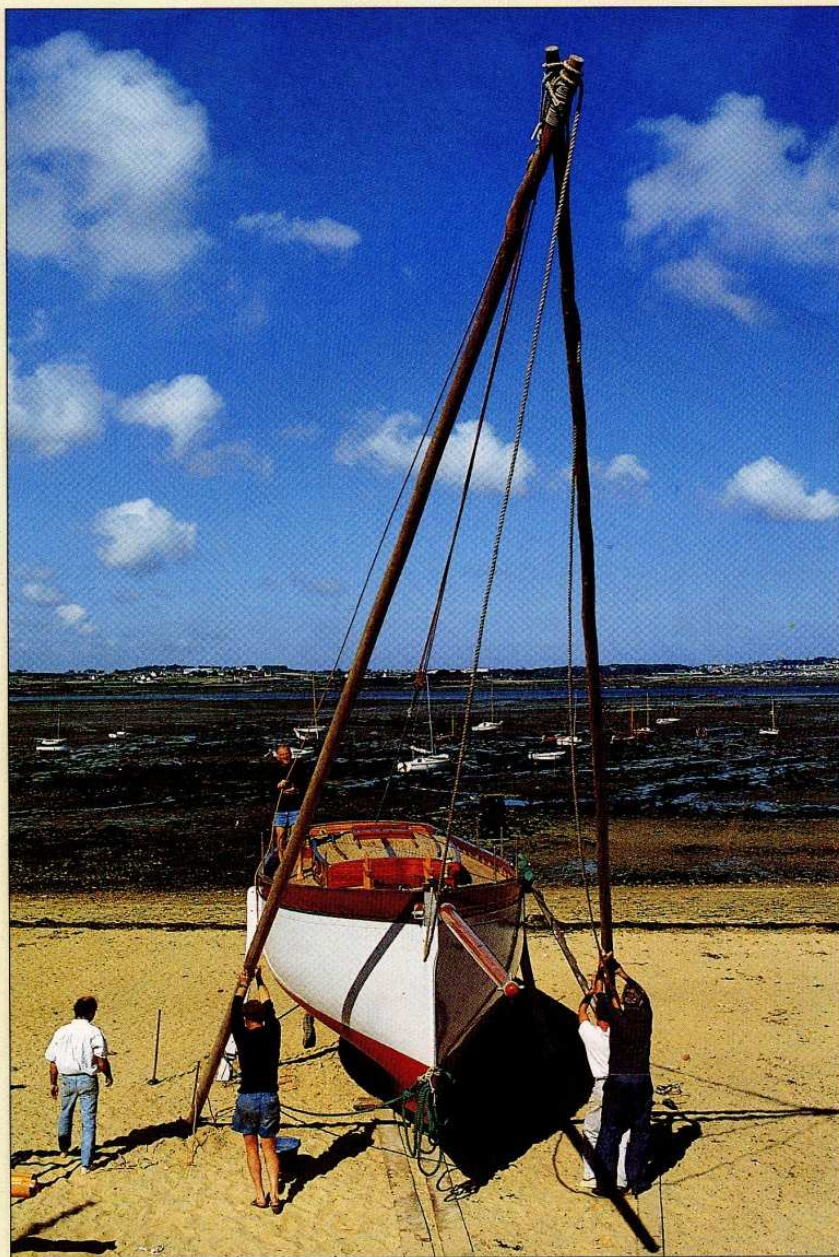
Les emménagements sont simples, classiques et fonctionnels. Pour les dessiner, le chantier s'est inspiré de l'agencement intérieur des plans Cornu; il n'y a donc là aucune surprise mais une conception résolu-



ment à contre-courant de la vogue actuelle. Le carré est disposé à l'ancienne, avec une table centrale flanquée de deux banquettes surmontées d'équipets courant sur toute la longueur du carré. Le poste avant est séparé du carré par un cabinet de toilettes à bâbord et une belle armoire de rangement à tribord. Au pied de la descente, on trouve la cuisine à bâbord et la table à cartes à tribord, jouxtant une belle couchette cercueil, destinée au navigateur, qui se prolonge sous le cockpit.

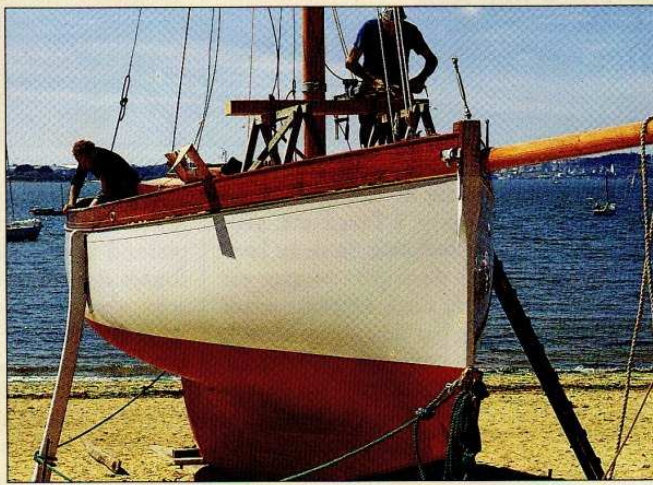
Les couleurs sont traitées avec le plus grand soin : magnifique laque blanche au plafond pour réfléchir la lumière, vernis foncés deux tons sur les équipets et cloisons, vernis clair sur les planchers. Ici, le grain inimitable du bois massif rappelle que, décidément, le contre-plaqué s'apparente à un ersatz. Le tout est éclairé par de jolis hublots ovales en laiton importés d'Angleterre. Des formes, des matériaux et des couleurs qui flattent les sens et créent une ambiance des plus chaleureuses.

▲ Portrait d'artiste devant son chef-d'œuvre. Cette photographie résume la genèse d'*Alcyon* et exprime tout l'esprit de ce chantier familial qui, depuis des lustres, n'a pas changé ses méthodes de travail. Ici, l'ordinateur ne sert qu'à vérifier les calculs de poids, après qu'on ait transposé sur le papier les formes de la demi-coque. Seul le coup d'œil du maître guide le ciseau pour sculpter le bois du modèle en y cherchant cet équilibre forgé par des générations de marins et de charpentiers. Ensuite, le travail consiste à réaliser des gabarits et à les monter sur la charpente axiale. Les bordés seront posés sur cette structure provisoire, avant le rivetage des membrures ployées.



Ci-dessus – Chez Jézéquel, les manutentions ne se font pas à la grue. Pour être mis à l'eau, les bateaux sont posés sur un talon de bois et tirés sur l'estran par un tracteur (autrefois, on les halait au palan); il suffit alors d'attendre le flot. Pour le mâtage, une simple bigue fait l'affaire. La mécanisation des chantiers navals a souvent conduit à abandonner ces techniques simples et économiques, mais efficaces et bien adaptées aux petits ateliers de bord de mer.

Page de droite – La qualité irréprochable de la finition n'empêche pas la sobriété. Sur le pont comme sous les barrots, la chaleur du bois massif aux essences mêlées est rehaussée par l'accastillage en bronze, tout à la fois fonctionnel et décoratif.







Sous grand voile arisée, foc et trinquette, l'*Alcyon* passe devant la tourelle de Men Gwen Braz, à l'entrée de Roscoff.

La force tranquille

Pour l'instant, un tenace anticyclone lève sur la Bretagne un vent du Nord bien établi. C'est le moment de naviguer. Au mouillage en eau libre devant Roscoff, tirant sur son aussière, *Alcyon* semble observer notre arrivée et se réjouir d'accueillir ainsi, avec le propriétaire, le constructeur qui l'a façonné de ses mains. Au premier abord, *Alcyon* dégage une impression de force et son allure est celle d'un bateau beaucoup plus gros qu'il ne l'est en réalité.

Il est vrai qu'il est solidement défendu avec son franc-bord rehaussé par un pavois, sa tonture prononcée et son arrière très porteur. Les esthètes amoureux des coques élancées s'étonneront peut-être de ces lignes oscillant entre pêche et plaisance et surtout de cette courte voûte, compromis inhabituel entre les culs carrés et les élancements auxquels nous ont accoutumés les constructeurs du pays. Mais ont-ils jamais mis le pied sur le pont d'un tel bateau ? Sont-ils familiers du mauvais resac qui sape les rocs de l'île de Batz ? Georges Jézéquel, lui, il connaît, et il ne

tarit pas d'éloge sur le "grand dernier" de la famille : "Je l'ai vu dans la mer formée. On était au près et quand les vagues nous arrivaient dessus, on baissait la tête en pensant se faire doucher, mais il passait très bien, sans mouiller, et sans ralentir. Et en plus, il avance bien. L'autre jour, devant la Méloine, on a remonté un yacht moderne de douze mètres. Et une autre fois, on a même battu le *Reder Mor*."

Le pont bien dégagé est d'un grand classicisme, d'autant que le petit rouf qui s'arrête avant l'implanture du mât est relativement discret et d'une hauteur raisonnable – le chantier Jézéquel a toujours su dessiner des roufs élégants. On apprécie aussi la qualité et la discrétion de l'accastillage en bronze qui fait le charme de ce bateau, quand tant de belles unités en bois sont gâchées par le clinquant de l'inox. Une bonne partie de cet accastillage a été importée d'Angleterre par le propriétaire; le reste, comme les magnifiques chandeliers, ayant été fabriqué dans une fonderie de Morlaix.

Enfin, le gréement de cotre à corne, dont la bôme a toutefois été raccourcie par rapport au plan de voilure des sloups

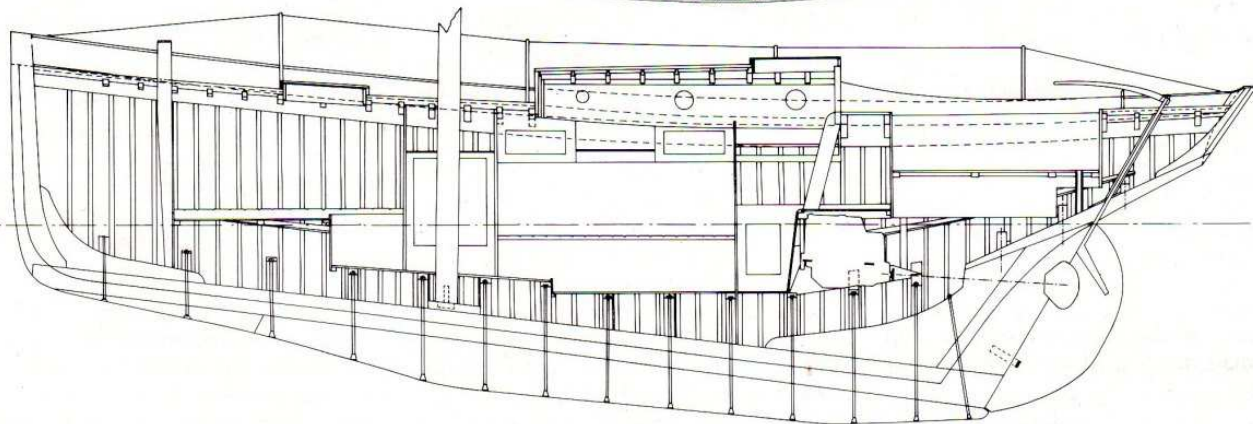
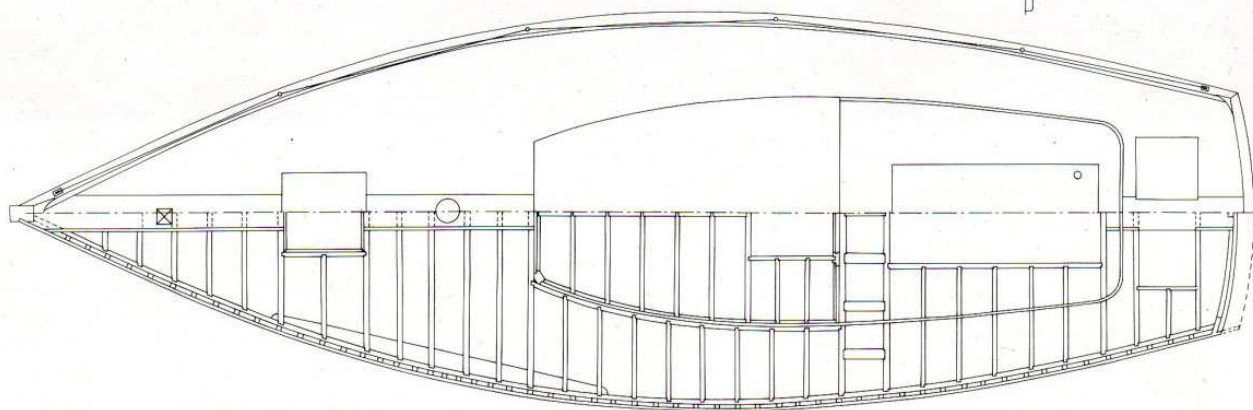
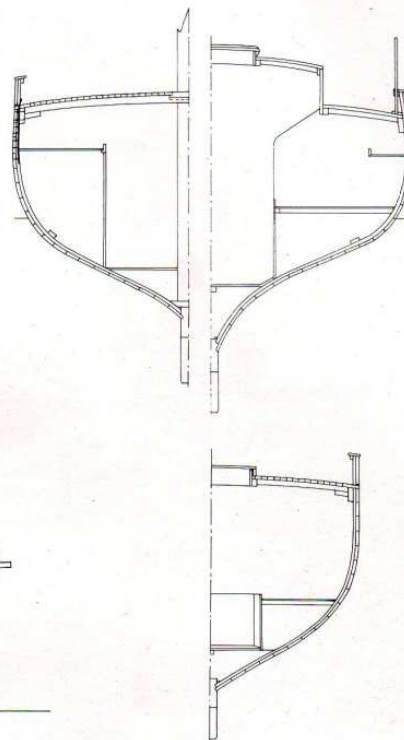
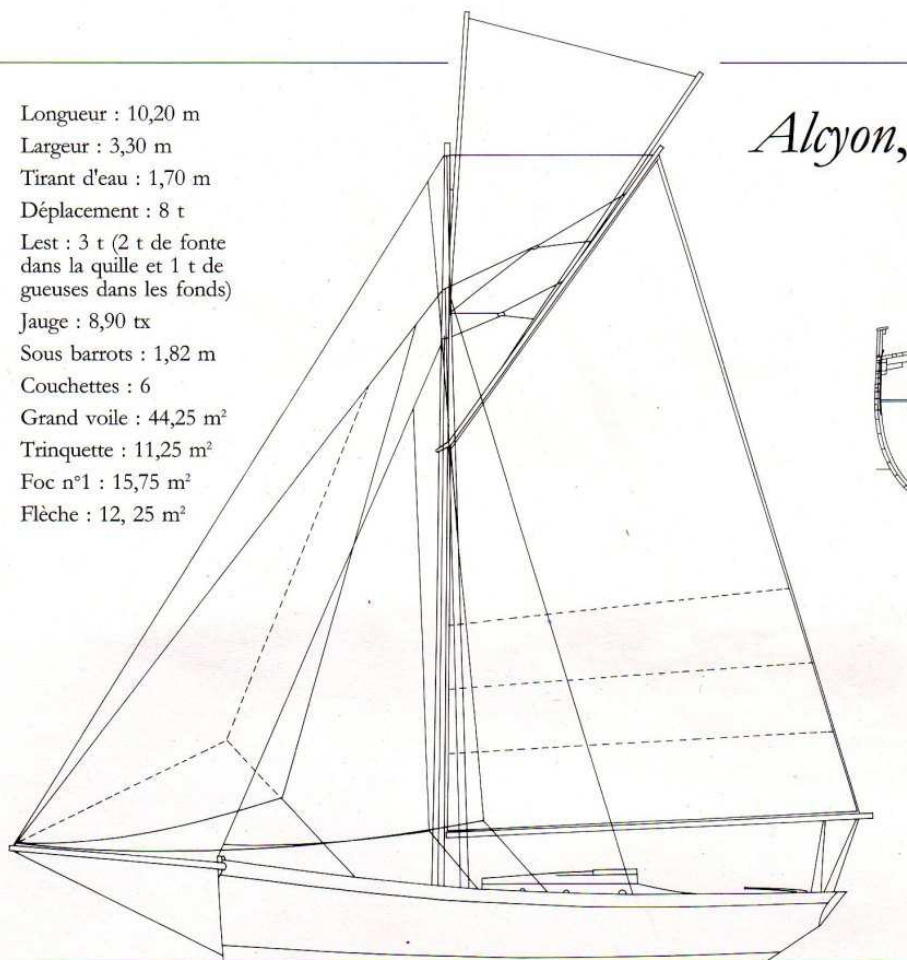
de pêche locaux, est parfaitement adapté à cette coque trapue. L'ensemble a gardé la noblesse de ces bateaux de la baie, qui étaient capables d'affronter tous les temps sans difficulté. Constitué de cinq pièces collées de pin Douglas d'un seul tenant – un arbre gigantesque abattu dans la forêt voisine du Fréau –, le mât porte une voilure généreuse et bien équilibrée : une grand voile et un flèche à balestron ainsi qu'une trinquette et un foc amuré sur un long bout-dehors. Victor Tonnerre a confectionné ces voiles en tergal mat de couleur écru rappelant le coton.

Jolie brise devant Roscoff

Après avoir largué le corps-mort devant Roscoff, nous mettons en route vers l'Est pour parer la tourelle d'Ar Chaden. De la plage avant, le foc est envoyé à l'extrémité du bout-dehors grâce au rocambeau qui coulisse sur l'espar. Une fois l'écoute bordée, cette voile amurée très en avant vient équilibrer l'effort de la grand voile. *Alcyon* porte allègrement ses soixante mètres carrés de voilure et se comporte comme un

Longueur : 10,20 m
 Largeur : 3,30 m
 Tirant d'eau : 1,70 m
 Déplacement : 8 t
 Lest : 3 t (2 t de fonte
 dans la quille et 1 t de
 gueuses dans les fonds)
 Jauge : 8,90 tx
 Sous barrots : 1,82 m
 Couchettes : 6
 Grand voile : 44,25 m²
 Trinquette : 11,25 m²
 Foc n°1 : 15,75 m²
 Flèche : 12,25 m²

Alcyon, cotre de croisière Chantier Alain Jézéquel



Plans dressés par Alain Jézéquel, retracés par Hervé Hénaff et reproduits au 60^e, à l'exception du plan de voilure qui est au 120^e.



Au bon plein, dans les cailloux de la baie de Morlaix. Comme sur toutes les unités du chantier, le rouf, bien dessiné, reste discret.

bateau puissant. La brise est trop fraîche pour envoyer la trinquette et surtout le flèche, qui porteraient la surface à quatre-vingt-trois mètres carrés. Nous sommes suffisamment toilés ainsi, d'autant que le vent forcé encore, nous obligeant même à prendre un ris. Les bosses sont passées en bout de gui et nous n'avons aucun mal à réduire la toile après avoir molli les palans des drisses de mât et de pic.

Nous sommes à nouveau en route, laissant Men Gwen Braz à tribord et le plateau des Duons à bâbord. Au loin, la presqu'île de Carantec et l'île Callot se noient dans la terre. Très volumineuse, la coque d'*Alcyon* salue la vague d'un lent tangage. Nous marchons à belle vitesse au large et sommes bientôt à l'entrée de la rivière de Morlaix. Le large safran remplit bien son office; *Alcyon* fait partie de ces bateaux qui "parlent" à la barre. C'est-à-dire qu'il sollicite toujours le barreur. Une raison évidente de porter "la toile du temps" et de bien équilibrer la voilure, de façon à obtenir une barre la plus neutre possible;

ainsi gagne-t-on en vitesse, tout en s'épargnant des efforts inutiles.

Et puis nous avons viré. L'étrave, sans hâte, a franchi le lit du vent, la grand voile est passée, le foc a suivi dans la foulée et *Alcyon* s'est incliné sur l'autre bord. Les mouvements du bateau se font en douceur; c'est la caractéristique principale de ces bateaux à quille longue et fort déplacement.

En fin d'après-midi, Roscoff est à nouveau devant l'étrave. Le soleil brille et la brise est encore montée d'un cran. Quel plaisir de naviguer sur un bateau aussi doux et puissant : ce grand cotre verni semble parfaitement à l'aise dans ce bon frais qui en malmènerait plus d'un ! Le courant contre le vent forme de belles vagues aux crêtes blanches et *Alcyon* joue dans la mer, soulageant à merveille. A regret, nous mettons le cap sur le corps-mort et le bateau vient dans le lit du vent, voiles battantes. Le coffre est alors croché à la gaffe et les voiles amenées. Dernière précaution, pour ne pas abîmer la peinture de l'étrave, nous

écartons la bouée de mouillage jusqu'à l'extrémité du bout-dehors à l'aide du rocambeau. Tout est clair à bord !

Dans l'Est, sur le lointain, une longue cohorte de voiles multicolores défile sur l'eau bleue, comme une frise dessinée sur la mer. Ce sont les bateaux qui terminent la régates courue tout l'après-midi en baie de Morlaix. Parmi eux, nous reconnaissons *Reder Noz*, le J 25 de Georges Jézéquel. Une fois encore, il n'a pas manqué "sa" régates. Ce matin, comme beaucoup d'autres, il a posé ses outils, gagné à pied son canot béquillé sur la grève, à l'entrée de la Penzé, et attendu le flot. Quand le gréement s'est mis à trembler et que la quille a raclé plusieurs fois la vase, libéré, il a fait route vers le large...

C'est Alain désormais qui a les clefs du chantier, sous l'œil attentif de Jean-Marie, tout juste en âge de godiller. Des Cormorans, des cat-boats et des cotres de Carantec, ils en construiront encore pendant des lustres, pour notre bonheur ! ■



Sous cet angle qui estompe les formes arrière, l'*Alyon* a vraiment l'allure des cotres de Carantec dont il a aussi emprunté les qualités de marche.