

YACHTING

Classique

N° 11 - Bimestriel

Printemps 2002



Truly Classic et Hinckley Picnic Boat : les Rolls du classique contemporain

- Aleph : un yawl de rêve signé Abeking & Rasmussen ■ Jézékel : deux générations de yachts à l'unité ■ Meissner, l'orfèvre des winchs
- Essai : le Loctudy version 2002 ■ Histoire : la Sonderklasse ■

M 06646 - 11 - F: 6,10 € - RD



France : 6,10 € - Belgique : 6,45 € - GB : 5 £ -
Italie : 6,51 € - Suisse : 10,80 FS - Espagne : 6,91 €

Au bout du bourg de Carantec, au beau milieu de la splendide baie de Morlaix, là où commence la route submersible qui conduit à marée basse jusqu'à l'île Callot, trône depuis des lustres le célèbre chantier Jézéquel. On y accède par la plage. Dans le vieux hangar tout de guingois s'ouvre une large porte pour conduire les bateaux jusqu'à la mer. L'étuve encombre la cour de la maison et la porte du fond donne directement sur le potager. Il règne ici une apaisante sérénité, à l'image du chien qui dort sur le tas de copeaux de la dégauchisseuse. Il suffit de pousser le portillon, d'enjamber le chat qui joue dans la sciure et de lancer à la cantonade un "bonjour" jovial. Il y a peu de chance pour qu'Alain Jézéquel laisse tomber son ciseau à bois, surtout s'il est en train d'achever l'ajustage d'une queue d'aronde sur un barrot de pont, mais il lèvera le nez pour vous signifier qu'il arrive tout de suite.

La belle histoire de cette lignée de charpentiers de marine de renom peut commencer.

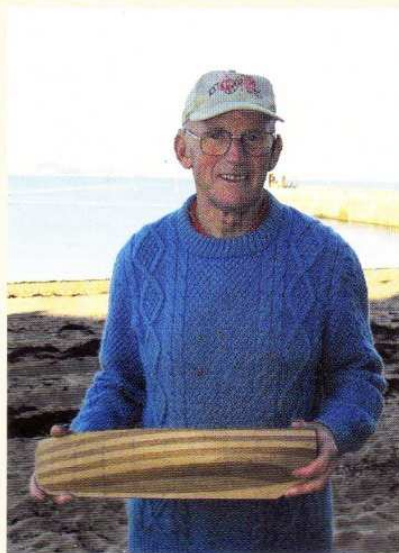
Le type "Carantec"

Avant toute chose, il est essentiel de préciser ce que représente la baie de Morlaix dans l'histoire de la marine et de la construction bretonne. Aucune autre région n'a connu une telle activité et n'a eu une telle influence. À la fin du siècle dernier, la baie représentait un pôle d'attraction pour toutes les marines. La pêche, bien sûr, avec des ports très actifs comme Roscoff ou Moguéric, le cabotage avec le port de Morlaix, qui permettait aux chasse-marée de remonter loin à l'intérieur des terres pour livrer leurs marchandises. Le sable, aussi, avec les gisements de maërl que l'on exploitait à outrance. Si les richesses de la mer étaient situées à quelques bords des ports de la baie, le moyen d'en tirer parti n'était pas une mince affaire. Morlaix et ses environs sont depuis toujours réputés pour leurs champs de cailloux et de hauts-fonds, redoutés aussi pour les puissants courants qui les traversent et chahutés par les coups de vent tout au long de l'hiver. Bref, la zone n'est pas une sinécure et les marins qui s'y risquent tous les jours sont par nécessité particulièrement talentueux et exigeants sur la qualité des bateaux.

Le corollaire est la multiplication des petits chantiers de construction



Ci-dessus :
un Cormoran prend son envol devant le chantier Jézéquel.



À gauche :
Georges Jézéquel nous présente l'une des demi-coques qui faisaient jadis office de plan.

À droite :
Alain Jézéquel achève à la scie à guichet l'assemblage en queue d'aronde d'un barrot de pont.

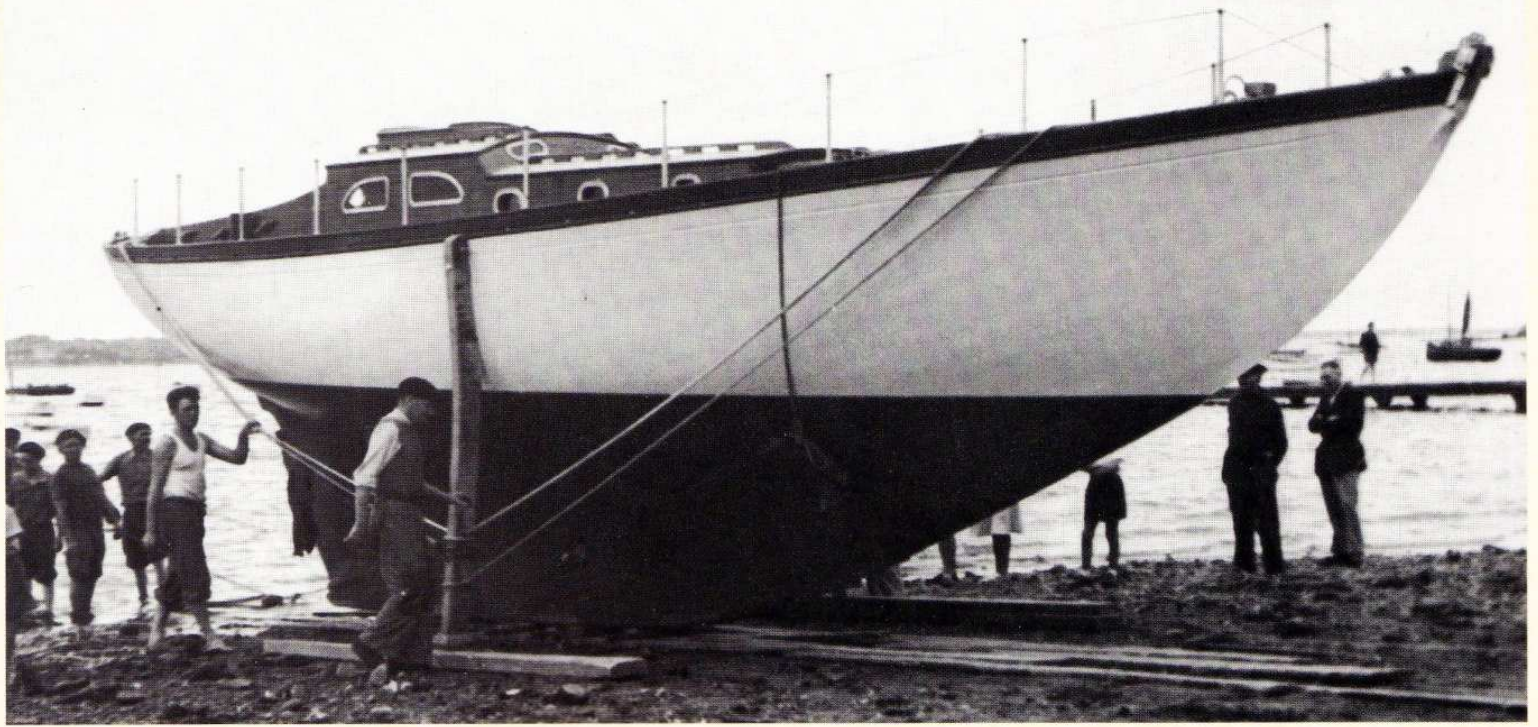


navale. Au tournant du siècle dernier, on en comptait cinq sur la seule commune de Carantec ! Cette pépinière de marins et de charpentiers va aussi attirer les premiers yachtsmen. Rappelons que la Société des régates de Morlaix fut créée au début des années mille huit cent soixante-dix. Cet éclectisme va faire naître une évidente émulation, certains plaisanciers se faisant construire des petits yachts fortement inspirés des bateaux de travail, certains pêcheurs n'hésitant pas à prendre le départ des régates les jours de fête, les chantiers accumulant, dans le même temps, un savoir-faire précieux pour la construction de tous les types de voiliers. Dans toute la Bretagne, on parlera des bateaux de la baie, allant même jusqu'à reconnaître un type "Carantec" à l'ensemble des unités issues des chantiers de la région. On se souviendra aussi

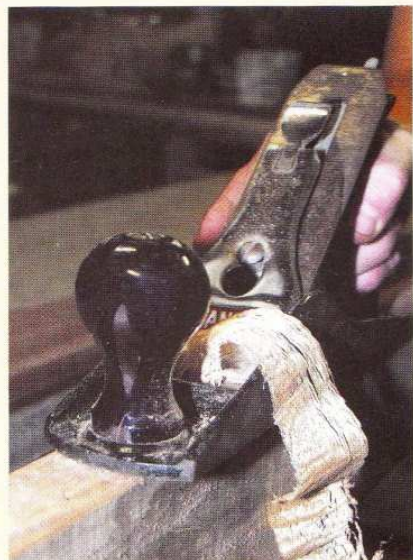
longtemps du fameux bateau-pilote de la baie, le *Reder Mor*, qui remporta avec insolence une régate contre les bisquines de Cancale et de Granville. Un crime de lèse-majesté ! Quelques années plus tard naîtront aussi des séries à restriction, comme le monotype de Carantec ou le Cormoran.

De Moguérou à Jézéquel

Curieusement, l'histoire du chantier Jézéquel commence loin, très loin de la baie de Morlaix. Le grand-père, marin pêcheur de son état qui pratiquait la senne avec un petit canot à voile, est contraint, comme beaucoup d'hommes de sa génération, à s'engager dans l'armée à la veille de la première guerre mondiale. Il choisit la marine et s'embarque pour la mer Égée afin de rejoindre la flotte alliée.

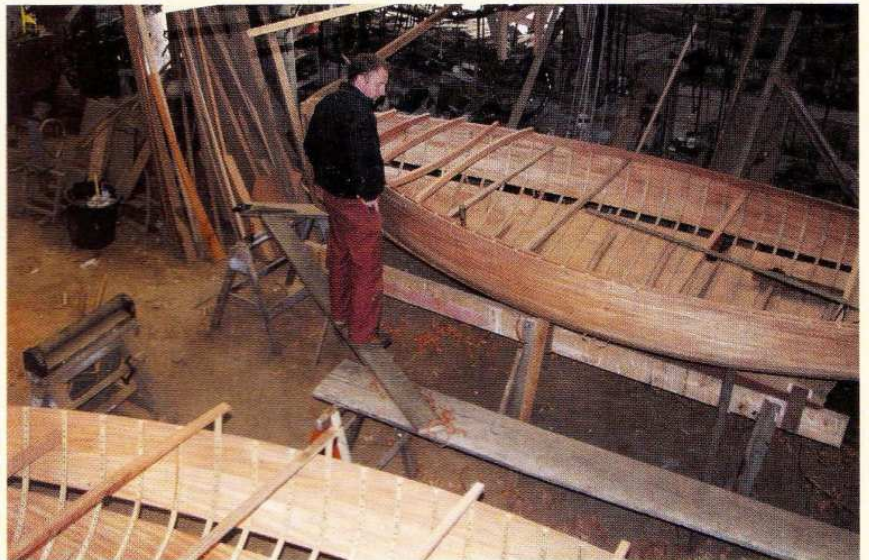


Ci-dessus :
lancement
du yacht
Dieu Me Garde
en 1950



À gauche :
équerrage
d'une serre
au rabot.

À droite :
les Cormoran
de la saison
prochaine
en cours
de finition.



En tant que charpentier, il se voit affecté à Corfou dans un atelier de réparation navale où l'on entretient les baleinières de la flotte. C'est là qu'il apprend le métier et fait la connaissance d'un certain Moguérou, un gars de Carantec, qui, avant la guerre, possédait un petit chantier sur le bord de la plage.

À la fin des hostilités, les deux hommes, devenus amis, décident de s'associer à leur retour au pays. « Il y avait toujours, se souvient son fils Georges Jézéquel, deux bateaux en construction. Mon père faisait la course contre le père Moguérou pour avoir la fierté de finir sa coque le premier. Ils sortaient à l'époque deux canots de 8 mètres par mois ! J'ai commencé à apprendre le métier en 1937, quelques années avant que Moguérou, atteint de tuberculose, ne soit contraint d'abandonner le travail. » Les Jézéquel

reprennent alors le chantier en viager et continuent à produire sur le même rythme toutes sortes de canots.

Puis survient le déclin de la pêche, le petit chantier bat de l'aile. « Un jour, j'ai téléphoné à Eugène Cornu, il avait justement en commande un yawl de 12 mètres, Pie Chris, que nous avons construit en quelques mois. » Le chantier commence alors à rouler quelques copeaux pour la plaisance, des plans de François Sergent, de Jean Dervin ou de Victor Brix, avec le fameux Dauphin dont le chantier lancera plus de vingt unités. Les affaires repartent et il faut trois ans de délai avant de prendre livraison de son bateau. C'est dans ces années-là que Georges Jézéquel a transmis le métier à son fils Alain. Le gamin venait travailler sur le chantier à la sortie de l'école, il apprenait à poser les rondelles sur les pointes de rivets ou se

faisait la main en calfatant les caisses d'emballage des moteurs Guy Couach que l'on installait sur la carlingue des bateaux en cours de construction. Quelques années avant de prendre sa retraite, Georges s'essaye à dessiner son propre bateau. « Je l'ai tracé de façon complètement intuitive. Je me suis inspiré du plan du Dauphin en lui donnant un peu plus de volume aux extrémités », raconte-t-il. Le résultat est d'une pureté et d'une sobriété remarquables et l'on retrouve les traits de caractère des voiliers de la région. Le superbe bateau, baptisé *Reder Noz*, marche à merveille et ne tarde pas à faire des envieux. On décide alors d'en construire d'autres, à la demande, sous le nom de série J 25 (Jézéquel 25 pieds). Sept sont lancés dans la foulée. Cette reconversion dans la plaisance s'est faite en douceur, bien en marge de la révolu-

tion du plastique et des productions rationalisées. Chez Jézéquel, il n'y a jamais eu de série mais plutôt des bateaux "chantier" comme le Dauphin, le Prima, le J 25 ou plus récemment le Cormoran, construits uniquement sur commande.

650 heures pour un Cormoran

La technique de construction n'a d'ailleurs que très peu évolué. On commence par aligner et assembler les pièces maîtresses sur lesquelles est fixé le lest. Viennent ensuite les gabarits et les lisses provisoires que l'on règle à l'œil, si besoin, afin que les formes soient parfaites et rigoureusement balancées d'un bord à l'autre. Après traçage et ajustage, les varanques sont boulonnées sur la quille, l'étambot assemblé par tenons et mortaises et le massif de tableau mis en place. La carlingue ainsi obtenue est rigoureusement fixée sur son chantier avant que ne commence le bordage. Celui-ci, contrairement aux techniques habituelles, n'est pas fait à claire-voie, c'est-à-dire en posant un bordé sur deux pour pouvoir appliquer plus facilement les membrures, mais est réalisé en commençant par le haut de la coque et en ajustant les bordés jusqu'au bouchain. Puis on repart par le bas en commençant par le galbord, le ribord et les bordés de fond jusqu'au bouchain, où on laisse une lumière qui servira à passer les serre-joints pour ployer parfaitement les membrures avant de les riveter. Il y a quatre-vingts ans, le père Moguérout ne s'y prenait pas autrement.

Les seules innovations concernent les matériaux utilisés, les colles en particulier. Lors de notre visite, Alain Jézéquel et son apprenti Pierre Valette travaillaient sur les coques de deux Cormoran. L'une d'elles, déjà bordée, attendait de recevoir ses lisses et l'on s'affairait sur l'autre à ajuster le barrotage de pont par des queues d'aronde. L'exercice demande beaucoup de précision dans un assemblage qui ne comporte aucun angle droit et qui doit pourtant être rigoureusement perpendiculaire à l'axe du bateau. Le tracé se fait au quart de millimètre, le trait de scie à guichet est parfaitement angulé et le coup de ciseau à bois franc comme un coupe-ret. Le résultat laisse pantois le petit bricoleur qui vous parle : lorsque le barrot est présenté, il s'emboîte dans la lisse avec un petit "clac" caractéristique qui sonne comme une victoire et bien malin serait celui qui réussirait



Ci-dessus :

à tous les stades de la construction, un soin méticuleux s'impose, comme ici le ponçage intérieur de la coque.



À droite :

ce bateau hérisson est une étape obligée de la construction : il s'agit de reboucher avec de fines pinoches les trous des pointes qui fixaient les bordés sur les gabarits de montage.

à passer une feuille de papier à cigarette entre les deux pièces de bois ! Chez les Jézéquel, il y a bien longtemps que l'on est convaincu que la finesse des ajustages fait la solidité d'une coque, bien plus que le nombre de clous ou de rivets. « Il nous faut environ 650 heures de travail par coque, précise Alain. Nous accordons aussi beaucoup d'importance au choix des bois, à l'acajou des bordés et à l'acacia des membrures. Les coques vernies ne souffrent aucun défaut et nous devons veiller à marier harmonieusement le fil des bois. »

La régata Jézéquel

Parmi les constructions récentes sorties du chantier, il faut signaler la Bernache, un petit canot creux avec deux safrans et gréé d'une voile aux tiers lattée, preuve que le traditionnel peut aussi flirter avec un certain modernisme. La construction clas-

sique n'est pas la seule activité du chantier. Sur la rivière de Morlaix, à l'entrée du port, Alain Jézéquel possède un grand hangar d'hivernage où sont entreposés les bateaux, J 25, Cormoran et autres Cornu que lui confient d'anciens clients. Cette activité de gardiennage lui permet de consolider le chiffre d'affaires qu'il réalise avec la construction de deux ou trois bateaux dans l'année.

Parce qu'Alain prend aussi beaucoup de plaisir à naviguer, il organise depuis douze ans le Tour de l'île Callot. Une régata amicale où les propriétaires de voiliers Jézéquel se retrouvent pour disputer deux manches autour de l'île. Cinquante à soixante bateaux participent ainsi à un spectacle superbe et bon enfant. Le bonheur des équipages est palpable et c'est sans doute, pour la famille Jézéquel, la plus belle récompense de son travail. ■