

BERNARD HENRY  
**DES MÉTIERS  
ET DES HOMMES**  
FACE  
A L'OcéAN



SEUIL

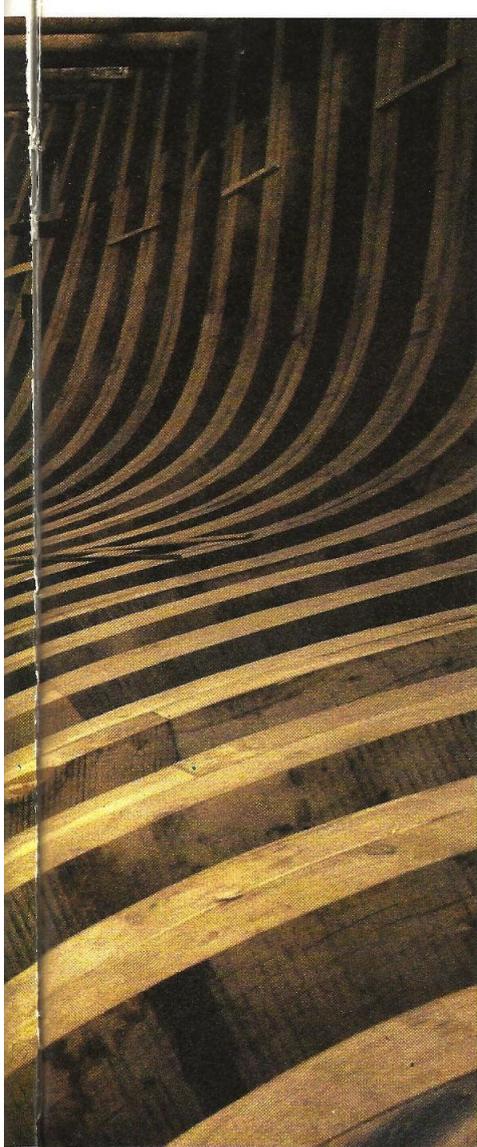
A tous ceux qui vivent  
et travaillent face à cet Océan.  
Et à ceux qui le ravagent.

« Les ports ne valent rien, les navires y pourrissent, les hommes y gagnent l'enfer », écrivait Joseph Conrad. Et c'est pourtant là que s'active encore une multitude de travailleurs de la mer au service de la pêche ou de la navigation maritime. Fidèles à l'esprit du village, leur collaboration est étroite, complémentaire et directe. Nés et élevés face à l'Océan, celui-ci est à la fois leur horizon et leur province. Mais après avoir réussi à désertifier la campagne par les procédés les plus fallacieux, il semble que les maîtres de la grande industrie aient décidé de s'en prendre maintenant au littoral. Face à ces habiles illusionnistes, une poignée, forte quand même de millions de femmes et d'hommes, prétend continuer de vivre sur cette côte qui est leur pays. Certains de ceux que ces considérations dérangent pourront fort à propos les qualifier d'idéalistes, de rétrogrades ou de nostalgiques, mais le temps n'est pas encore venu où l'on réussira à faire croire que le présent de ces femmes et de ces hommes appartient au passé, même s'il y puise ses sources les plus profondes. Il suffit de parcourir dans ses moindres méandres, dans ses moindres abers, le littoral français, en dehors de l'été et des marinas, pour s'en rendre compte. Abordez les îles, entrez dans les rivières, les lagunes, les ports de pêche, les arrière-ports, vous y découvrirez une foule de gens dont on parle peu, mais sans le travail desquels la mer et ses rivages ne seraient plus qu'un pauvre désert parsemé çà et là d'immondices en tout genre. Gardons bien le souvenir de certaines villes réputées pour leur soi-disant vacances ensoleillées et leurs monstrueuses concentrations estivales ; elles ont été de magnifiques ports de pêche avant que leurs navires n'y pourrissent et que les hommes y gagnent peut-être l'enfer.





L'intérieur d'un chalutier à pont couvert  
aux chantiers Allard à Port-en-Bessin.



## le charpentier de marine

«La hache aux poings, aux dents le rire, j'allais frappant sous la futaie : à mon rêve d'un beau navire, échos, zéphyr, qui répondait? Ni les échos, ni les zéphyr, c'était un bateau qui chantait!» Paul Fort.

Auguste Tertu : à lui seul, le nom n'est que force et détermination. Quant à l'homme qui le porte, à soixante-treize ans, il est fait du même bois, taillé au

même gabarit, construit avec la même solidité que les bateaux sortis de ses mains. Quoi d'étonnant à ce que ceux-ci lui ressemblent? Fils de meunier, à huit ans déjà, il apprend à grimper dans les ailes pour tendre la toile, prendre des ris ou simplement graisser l'axe du moulin. Le *Meil ar chaz*, le moulin du chat, dans lequel il est né en 1905, domine alors la rade de Brest; c'est le plus grand de la région. A dix ans, il quitte l'école, et quand il n'y a pas de vent au moulin, imitant son père, il commence de creuser le hêtre pour en faire des sabots. Avoir une vision claire du pied à chausser, en reproduire les formes exactes, en creux et d'une seule ébauche : très vite, il acquiert un coup d'œil rigoureux, un tour de main sûr et précis. A treize

ans, il devient meunier d'un deuxième moulin familial sur les hauteurs de Crozon. Mais du délicat entretien de cette prodigieuse mécanique de bois, de l'attentive conduite de cet infatigable voilier sur la colline, naviguant sans jamais faire naufrage entre mer et ciel, à l'adroite élaboration des sabots, coques parfaites taillées telles les premières pirogues, d'une seule bordée, à la fois quille, pont, étrave et membrure, il n'y a bientôt, pour Auguste Tertu, qu'un désir, qu'un chemin. Et celui-ci descend tout droit à la grève : cette même année, il décide de devenir charpentier de navires, et entre chez Bernard Hugo, dit «tonton Bernard», à Camaret. Dix heures de travail et trois heures de trajet, 14 km aller et retour, chaque jour, sabots ferrés aux pieds.

« Les outils comme les hommes demandent à être traités loyalement pour montrer la vertu qui est en eux. »  
Joseph Conrad



1

Le premier jour il exécute un chevalet, le deuxième jour, un aviron. Estimant que la route est trop longue, et n'ayant pas le moindre argent pour s'acheter une bicyclette, il récupère à la casse un vieux cadre endommagé, le renforce, le double d'une armature de bois et supplée à l'absence de pneus par de la corde à bateaux : c'est son premier vélo.

A quatorze ans, il revient travailler au pays, au Fret, chez Stipon. En quatre mois, il en apprend assez pour savoir tracer, et construit alors son premier bateau, l'*Espoir*, au pied du moulin paternel. Tel un scieur de long, il en découpe lui-même toutes les pièces à la main. L'année suivante, toujours seul, il construit un deuxième bateau, le *Cours à l'eau*, qui gagne plusieurs

régates dans sa série. Il en fera ainsi cinq jusqu'à son régiment.

En 1930, à l'âge de vingt-cinq ans, Auguste Tertu ouvre son premier chantier au Fret. En 1948, il construit « son » voilier, le *Meil ar chaz*, avec lequel il gagnera 35 des 37 premières régates qu'il disputera. Trente ans plus tard, celui-ci court toujours. En 1954, il inaugure son chantier de Rostellec avec la construction du *Grand Bernard*, suivi du *Banc d'Arguin*, 37,50 m, le plus grand mauritanien d'Europe. Avec ce bateau, le charpentier de Rostellec innove un système de cloisonnement des viviers à langoustes, grâce auquel sera évitée la fatidique « danse mortelle des crustacés » par gros temps. Trente-sept hommes travaillent alors à ses côtés. Ensemble, ils construisent nom-

bre de chalutiers et grands langoustiers : *Rio del Oro*, *Oiseau des mers*, *Roz-Avel*, *Rayon de soleil*, *François Christine*, *Père Benoît*, *Petit René*, et, plus tard, l'*Auguste Tertu* de Molène, dont la réputation de solidité débordera de loin les limites de la Bretagne. Une nuit, Auguste fait un rêve ; le lendemain, il s'aperçoit qu'il a découvert un nouveau mode de chevillage permettant, en croisant et doublant les chevilles, de consolider la fixation des vieilles quilles aux coques fatiguées et de renforcer considérablement la tenue des quilles neuves. Les différentes découvertes qu'il fera ainsi au cours de sa carrière seront souvent reprises et appréciées des ingénieurs maritimes. Bien que se consacrant surtout aux bateaux de pêche, il n'oublie pas pour



1. Le chantier Perron à Camaret.

2. Auguste Tertu au Moulin du Chat.

2

autant la course, et construit quantité de petits voiliers qui feront autant de champions dans les régates locales : *Arvel, Ti Gouen, Petit Robert, le Frétois, le Flic-Flac*. Appliquant le principe que, pour avoir des idées et construire de bons bateaux, il faut savoir naviguer, il remportera quatre-vingt dix-sept régates. Traditionnel dans les formes de ses bateaux de pêche, il ne craint pas, en matière de plaisance, de faire des recherches très personnelles, tel ce voilier dont le profil imite rigoureusement celui d'un poisson. En soixante-quatre ans de travail, le charpentier de Rostellec aura construit près d'un millier de bateaux; autant d'enfants dont il ne peut citer les noms sans amour, fierté ou tristesse selon l'histoire de chacun. De tous

ceux-là Auguste n'en perdra qu'un seul par naufrage, un jour de tempête, et, encore, un abordage avec un autre chalutier disparu la même semaine n'est pas exclu. Echoué en fin de carrière le *Grand Bernard* a continué de défier les ans. Seule, la dynamite aura raison de lui. La *Tante Yvonne* perdue un soir de Noël était tout aussi solide. Voici résumée l'histoire que Joseph Perrin dans son très beau livre, *Le Charpentier de Rostellec*, a recueilli d'Auguste Tertu : «C'était à Morgat, pendant la messe de minuit. La tempête grondait jusque dans le port. La *Tante Yvonne* ayant rompu ses amarres est venue se jeter contre les rochers situés sous le cimetière de Crozon. Le bateau était si solide qu'il a taillé son passage en démolissant les rochers, et malgré

cela, il ne prenait toujours pas l'eau. Appelé d'urgence, je suis allé décoller le bateau des récifs et assurer sa flottaison; ce n'était pas la première fois que j'avais à faire un tel dépannage. Avec le patron, l'armateur et l'équipage, nous avons lutté deux jours et deux nuits. Mais le bateau était captif de sa prison de rochers qu'il aurait fallu faire sauter aux explosifs. L'agonie de la *Tante Yvonne* a duré une quinzaine de jours. Les lames passaient deux mètres au-dessus du bateau, qui chaque fois faisait des bonds, il ne demandait qu'à sortir. Nous, on est resté plusieurs jours autour de lui, impuissants et désolés. C'est triste, vous savez, de voir souffrir un bateau comme celui-là a souffert. Puis il est resté là, seul, à mourir...» Ainsi l'on comprend mieux la



Élaborée d'après un dessin précis mais sommaire, la demi-maquette au 1/20<sup>e</sup> permet la représentation en relief du bateau fini. Elle est réalisée à partir de planchettes chevillées en un bloc homogène dégrossi à la scie circulaire, sculpté à la perceuse et poli au papier de verre.

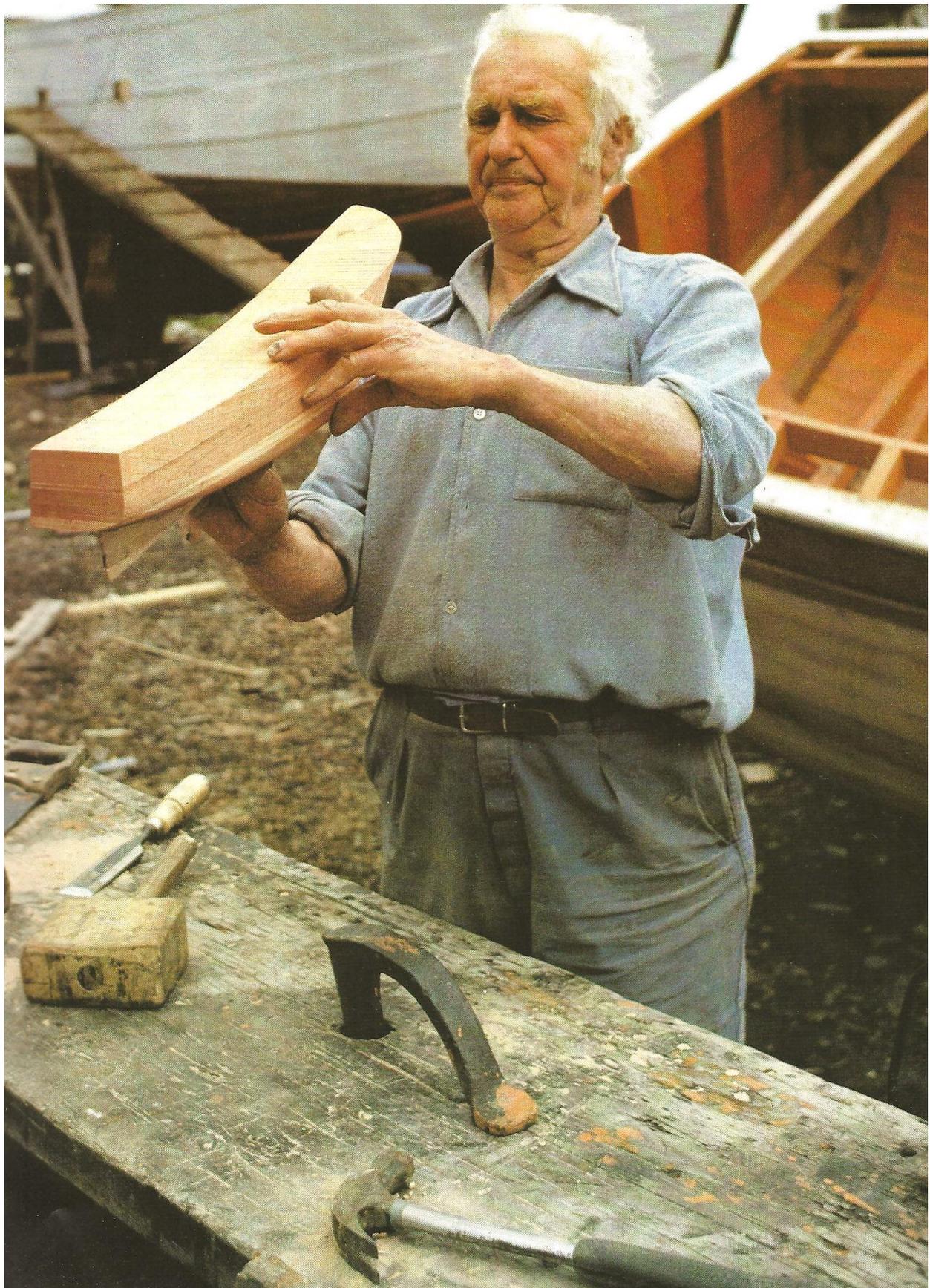


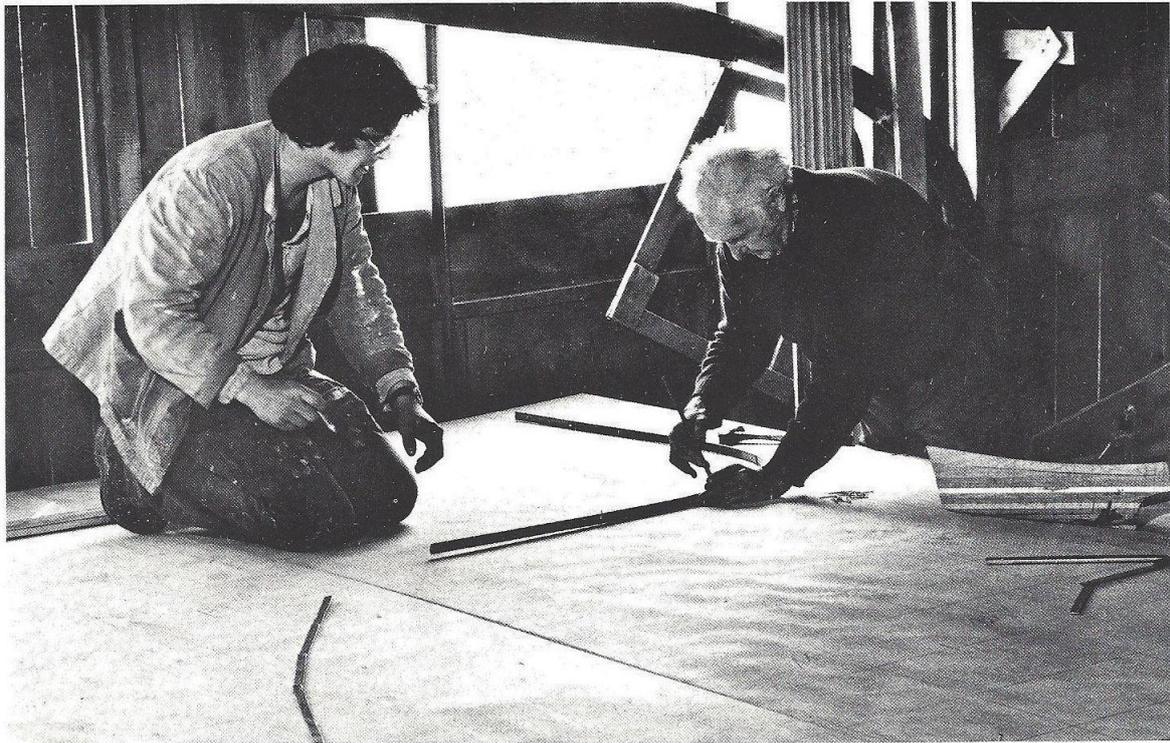
#### Croyances

On pouvait prédire la destinée d'un bateau d'après l'aspect du premier copeau : « le mauvais copeau » portait malheur. Dans certaines régions, il ne fallait pas placer la première pièce de la quille un vendredi. En Ecosse, il existait bois mâle et bois femelle. Fait en bois femelle, le bateau allait plus vite la nuit que le jour. Il en était de même si certaines pièces de bois avaient été volées.

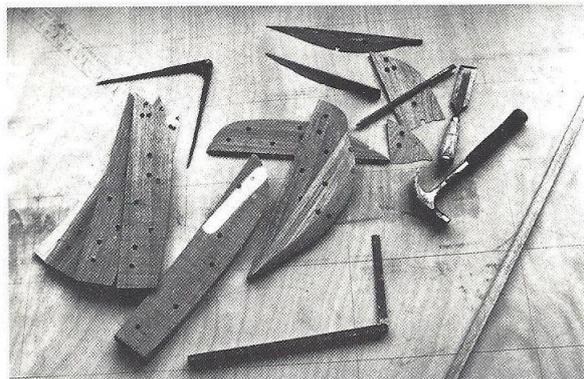
#### Bois

Le chêne, le pin d'Oregon, le pitchpin, le pin sylvestre, le spruce tree, le cèdre, le cyprès, l'acajou, le teck, le frêne, le hêtre, l'acacia, l'orme, le mélèze, le contre-plaqué, la fibre de bois, ou bois synthétique, le gnargon.





1



2



3

**1.2.** La maquette démontée, on en reporte tous les points sur un tracé grandeur nature à l'aide du compas et de la fausse équerre.

**3.4.** D'après l'épure, on peut alors couper et assembler les gabarits — ici des membrures. Partant de ces patrons de contreplaqué le charpentier va chercher dans le bois la courbe la mieux adaptée à chaque pièce.

devise d'Auguste Tertu : « Qui m'ôte mon chantier craint de m'ôter la vie. »

« Ulysse muni d'une hache de bronze offerte par Circé, jette bas vingt arbres qu'il équarrit et dresse au cordeau. Il les joint par des chevilles en donnant au plancher la longueur et la largeur utilisées pour les plats bateaux de charge. Il fait ensuite le bordage du gaillard en poutrelles serrées qu'il couvre pour finir de voliges posées en long. Il place le mât muni de sa vergue et le gouvernail, et entoure le radeau d'une ceinture de claes. Il met enfin au fond quelques troncs pour servir de lest... » Radeaux assemblés tel celui que décrit Homère ou, au contraire, troncs d'arbres évidés et creusés à la hache, telles ces immenses

pirogues polynésiennes, capables de traverser le Pacifique, dont la longueur pouvait atteindre 40 mètres; assemblages d'écorce, fagots de roseaux, faisceaux de joncs, vanneries enduites de bitume, outres gonflées, peaux tendues sur de légères membrures, dirigées à la perche ou à la pagaie, puis à la rame; drakkars vikings dans l'Atlantique Nord, jonques en mer de Chine, boutres et felouques de la mer Rouge à l'océan Indien. Avec les navires phéniciens apparaissent, sans doute au VIII<sup>e</sup> siècle avant J.-C., les premières coques à membrures.

A travers les siècles et les mers, l'histoire de la construction navale ne sera qu'une longue suite de perfectionnements, marqués notamment par l'évolution du gouvernail. Pendant plus de