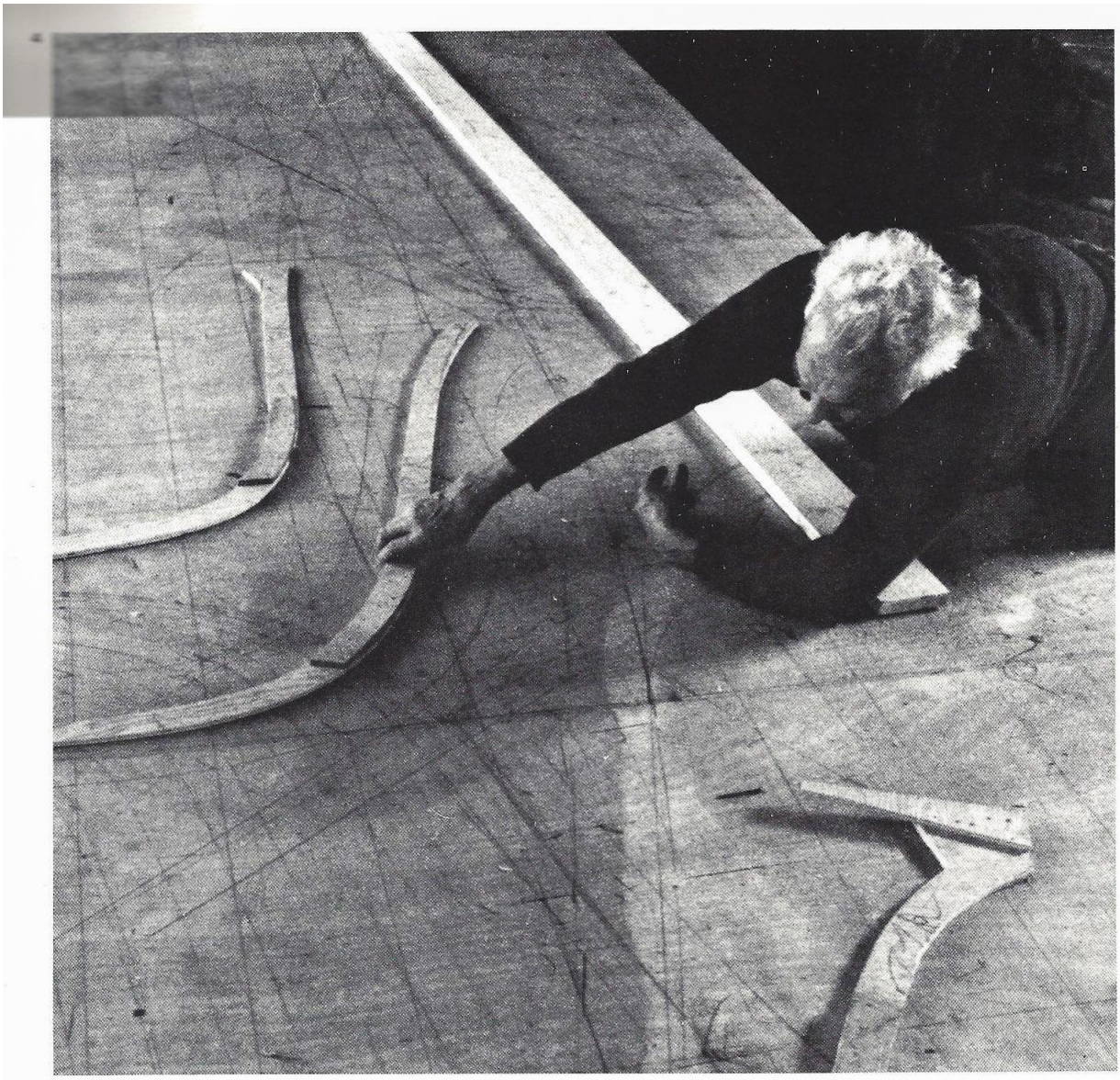


5 000 ans, seul est utilisé le gouvernail-roue, qui plus tard, chez les Égyptiens, donnera naissance au gouvernail à pivot, en bois, articulé et amarré sur la plage arrière par une lanière de cuir. Au début du XIII[e] siècle apparaît le gouvernail moderne fixé sur l'étambot au moyen d'une forte charnière de fer. Pourvu d'une barre, maniable, il est précis et facile à bloquer, avantages permettant de gouverner de plus grands navires, de lutter contre le vent et de perfectionner la voilure. Très vite, en Europe, la profession va se spécialiser : le charpentier de marine proprement dit devient le « maître de hache », qu'il conduise l'ouvrage ou travaille sous les ordres d'un constructeur. A leurs côtés, calfats, pigouillers, scieurs de long, mousses, gréeurs et voiliers forment des corporations bien distinctes. Trouver les matériaux nécessaires à la construction des bateaux a toujours été un problème. Athènes interdisait l'exportation du bois et de la cire pour calfater, Carthage démolissait ses maisons pour en prendre les poutres et les portes, comme elle coupait les cheveux des belles Carthaginoises pour en faire des cordages. En Angleterre, cette angoisse durera des siècles. Il est vrai que les grands mâts d'un navire de 120 canons au XVIII[e] siècle mesurent 36,50 m ! En France, il est interdit à « toute personne possédant forêt, buissons et bois de hautes futaies propres au service de la Marine, à cinq lieues près de la mer ou rivières, d'en vendre, abattre ou dégrader, si ce n'est avec la permission expresse de Sa Majesté et après que la visite en aura été faite par les commissaires de marine et charpentiers employés à son service ». Le premier savoir d'un maître de hache consiste en la recherche et le choix des bois, les arbres étant coupés suivant les formes droites, courbes, tordues qui, s'y inscrivant parfaitement, deviendront membrures, étraves ou bordés. A Rostellec on n'a pas oublié le dicton : « Dans le bois vert, tout se perd. » On laisse sécher le chêne pendant trois ans à l'air, ce qui lui évitera de perdre ses qualités. Ainsi il gardera bien sa place après assemblage et gonflera à l'eau, ce qui resserrera tous les joints et assurera une bonne étanchéité à la coque. Un bois trop sec peut, lui aussi, présenter des inconvénients, surtout pour les membrures, parce qu'il durcit

Auguste Tertu découpe la pièce à la scie à ruban. Le plateau mobile lui permet de jouer avec les angles de coupe. Au terme de ce travail on se trouve en présence d'un tas de bois impressionnant que l'on a pris soin de numéroter morceau par morceau.

Modes d'emploi

Le charme et le chêne donnent
des bois lourds, le hêtre et le frêne,
des bois longs. Il faut savoir reconnaître
les maladies : la carie,
qui rend le bois pouilleux,
la griselle et la jaunisse
qui le tavelent, et les ennemis :
le frelon jaune dit « coupe-bois »,
le taret blanc, la mite,
et aussi le bois « charmé »
mort prématurément,
par maléfice, dit-on.
L'arbre choisi est marqué
d'une ancre et d'une fleur de lis,
coupé dans le décours de la lune,
du 1er novembre au 15 mars,
puis immergé et séché.
L'*Encyclopédie* précise :
« Il faut que le bois de charpente
soit coupé longtemps avant que
d'être employé. »
S'il est vert,
il sera sujet à se gercer et à se fendre.
Un bois utilisé trop vert se rétrécit
en séchant et provoque des joints
distendus, il en résulte
des coques à étoupe,
à l'étanchéité très relative.
Il est donc important de le faire sécher
avant son application, naturellement
ou d'une façon accélérée par étuvage.
Or, le chêne sèche en moyenne
de 1 cm par an.
Le meilleur bois pour border
est le pitchpin, souple, solide,
d'une très grande longévité,
et qui ne fait pas rouiller les clous,
rongés par le tanin du chêne.
Considéré comme un bois
merveilleux à travailler,
on trouve le pitchpin
surtout au Canada et aux États-Unis.
Le pin d'Oregon est lui aussi excellent,
tout comme le spruce tree,
surtout pour les mâts.
Le teck est certainement
le plus noble des bois
servant à construire les navires,
mais son prix en a limité l'usage
aux voiliers de luxe.
Les meilleures quilles sont en orme,
un bois lourd qui lui aussi
conserve fers et clous à l'état neuf.

1

2

1. Travail de l'étrave d'un 12 mètres à l'herminette.

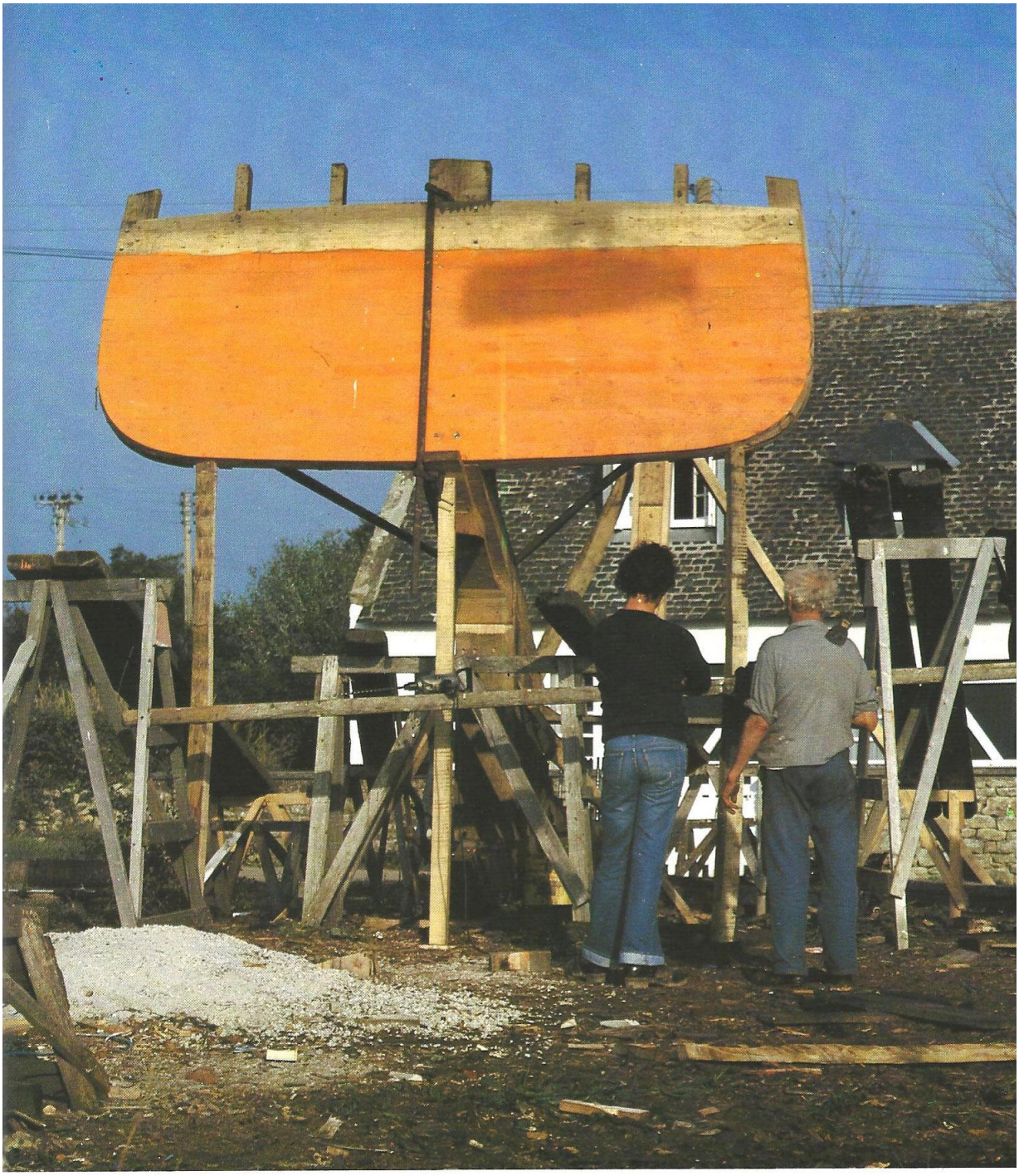
2. Éric et Jérôme découpent les éléments de la quille qui seront ensuite assemblés.

3. Assemblage du massif arrière sur un 8,50 m.

et se fend ; il est très difficile d'y enfoncer un clou. La plupart des bois utilisés au chantier viennent de France. Carcasse, quille, massif, étambot, étrave, membrure et tableau sont généralement faits en chêne de Mayenne. Sur les 8,50 m, drague, préceinte, platbord, galbord, ribords et bordés situés sous la ligne de flottaison sont également de ce bois, les bordés du dessus et les pavois étant en bois rouge, acajou et gnargon en provenance d'Afrique. Les plus grosses unités sont entièrement en chêne, tout comme l'*Auguste Tertu*, malgré sa taille plus modeste : 13,50 m en longueur, 5,34 m en largeur. Les petites unités sont en sapin. Les canots sont bordés de bois rouge. Pour Auguste, il en va des bateaux comme des hommes. « Certains sont fatigués à trente ans, d'autres ne le sont toujours pas à quatre-vingts, la différence, c'est qu'avec le bois on peut prévoir certaines choses. Au poids, je sais si le chêne est bon. Le meilleur est celui qui a poussé en lisière des forêts, au bord des prés, les pieds dans le ruisseau ou sur les talus, bien nourri d'eau, de vent et de lumière. Ce bois-là est pâle mais robuste et ne pourrira pas. Il est en bonne santé parce qu'il a eu de la misère pour vivre. C'est comme pour les gens : élevés à la dure, ils sont plus vaillants que les autres ! Quant au chêne de forêt au grain plus fin, qui a poussé à l'abri, je le mets de côté pour bricoler en menuiserie d'intérieur. » Rostellec. Le chantier est en plein air, ouvert à tous les vents de l'hiver, à la neige, aux bourrasques, comme aux

1

2

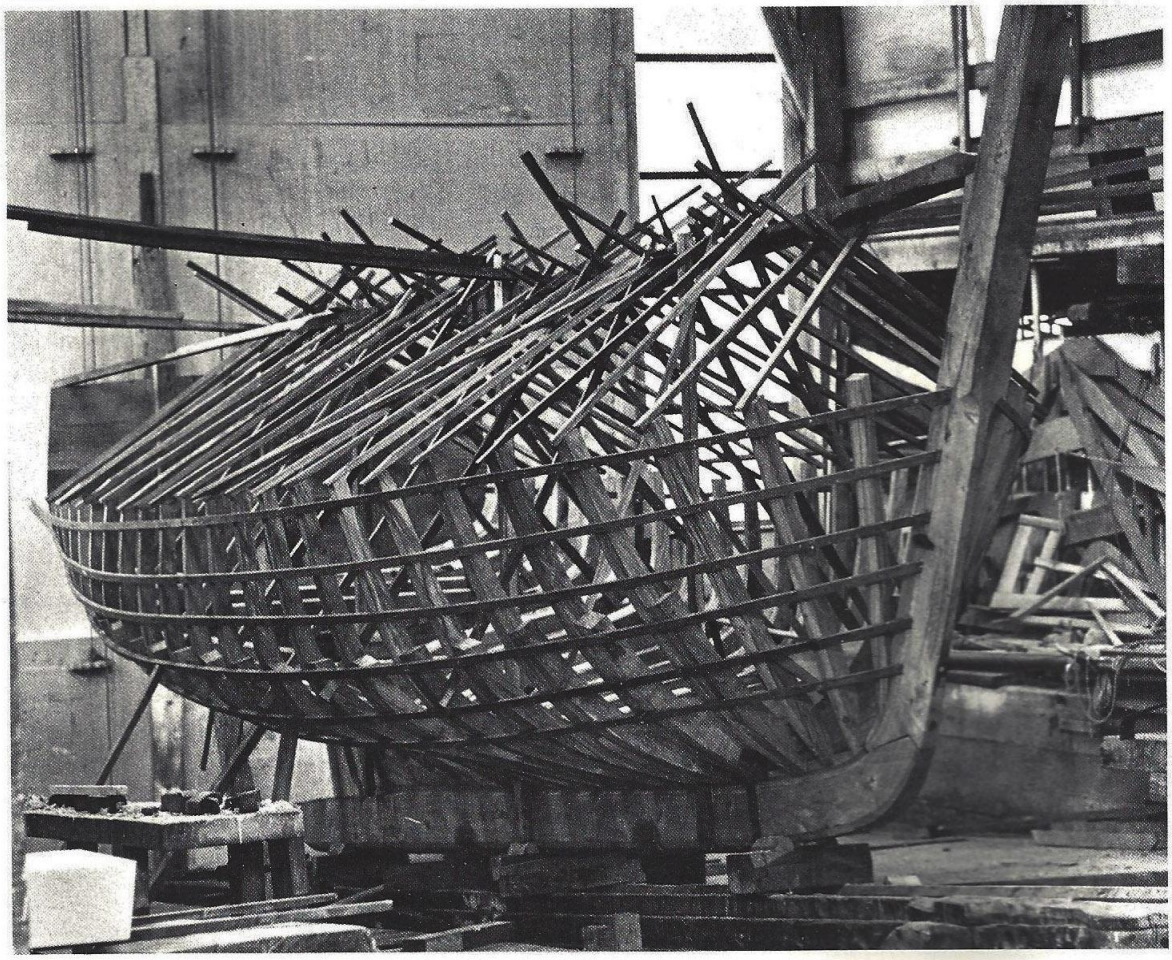


3

1. Mise en place du tableau arrière.

2. Assemblage du massif avant au moyen d'un trait de Jupiter, particulier au métier.
La coupe d'eau qui le termine est une petite cheville de bois qui en gonflant empêchera toute infiltration.

3. Tableau arrière d'un 12 mètres.



Les membrures mises en place, le bateau est réglé. Pour cela, il faut ajuster de façon très précise les couples les uns par rapport aux autres et par rapport aux lignes générales de la coque. Le charpentier cloue alors de minces baguettes reliant les extrémités de chaque membrure entre elles d'une part, puis comme un toit, à une grande baguette joignant le haut du tableau arrière à celui de l'étrave.

fortes chaleurs de l'été. Pour y accéder, il faut prendre une petite route étroite qui sinue entre les murs de granit des jardins et du village, sans autre issue que la mer. L'endroit est retiré, comme vivant en dehors du temps. Si ce n'étaient les grillages et barbelés de l'autre côté de la petite baie et l'inquiétant fuseau noir qui évolue au loin dans la rade, on aurait du mal à imaginer que ce tranquille chantier du bout du monde et ces bateaux de bois, héritiers d'une autre époque, voisinent, étrange contraste, avec les sous-marins atomiques de l'île Longue. Espacés le long de la grève, plusieurs hangars abritent forges, petits bateaux en construction, machines telles que raboteuses, toupies, dégauchisseuses, scies à ruban, outils à main, plate-forme de tracé, pièces et gabarits divers, tandis que, dehors, un vieux portique de fer enjambe deux «douze mètres» en construction. Allongé dans les copeaux mouillés de la dernière averse, Auguste Tertu s'active au boulonnage d'une quille. Quelques instants plus tard, il est à la forge, tapant comme un forcené et sans un instant de repos, sur une bande molle de 5 m que tiennent aux deux bouts ses deux jeunes ouvriers, Éric et Patrice. A Rostellec, le forgeron de marine c'est aussi le charpentier.

Un bateau a non seulement une âme mais aussi une mer et un port d'attache, un patron et un métier. Il faut s'adapter aux désirs et nécessités de chacun. « Quand un pêcheur vient me voir, je m'enquiers d'abord du port : y a-t-il de l'eau ? Il faut toujours tenir compte du tirant d'eau, c'est important à terre comme à la mer, et puis les coupes varient avec les ports. Pour toutes ces raisons, il n'y a jamais deux bateaux exactement pareils : un peu plus de flanc ou de tirant d'eau, l'épaule un peu plus forte là, renforcer tel endroit devant supporter tel instrument ou telle partie plus sollicitée qu'une autre. Après ça, mon bateau je le vois déjà fait. Un bateau, c'est comme un sabot, avant de le construire il faut déjà avoir son dessin en tête, s'il est mal fait, il vaut mieux en construire un autre que de perdre son temps à le retoucher. Mal conçu, un sabot fera toujours mal au pied, un bateau, c'est pareil. »

Au-delà des impératifs de chacun, un

L'armature reçoit l'habillage des bordés. On commence par la préceinte, bordé supérieur placé au niveau du pont, puis on descend jusqu'à la drague, bordé d'échouage situé juste au-dessous de la ligne de flottaison. On repart ensuite du galbord, premier bordé à partir de la quille pour monter rejoindre la drague. On termine enfin par le pavois, situé au-dessus du pont.

navire a aussi un constructeur et ses idées. Longtemps, Auguste Tertu a dénoncé certaines lois taxant les bateaux de pêche de plus de 10 et 50 tonneaux qui ont conduit à la construction de bateaux beaucoup trop étroits et faibles en tirant d'eau. Mal lestés, avec un pont de plus en plus surchargé d'engins divers. De nombreux naufrages aux premières sorties, avec perte de vies humaines, en ont été la conséquence. «Un petit chalutier de haute mer de 18 m doit avoir au moins 70 tonneaux, on a la vie des gens entre nos mains, je ne l'oublie jamais quand je construis un navire car, à bord, il n'y a qu'une bouée de sauvetage : le bateau lui-même. Un bon bateau doit avoir du flanc pour être bien assis ; de belles lignes d'eau pour une bonne pénétration, bien glisser et bien dégager. Des fesses décollées lui permettront une meilleure balance sur la vague. Trop joufflu ou trop plat à l'avant, il se met à cogner et reçoit de terribles secousses, une étrave tulipée dégage mieux ; aux râblures rondes qui peuvent provoquer des cassures de la quille, je préfère des râblures droites recouvrant le massif arrière jusqu'à la quille, ce qui renforce considérablement l'ensemble tout en déviant la pression de l'eau. Si la quille est la colonne vertébrale du bateau, les membrures sont les côtes. Il faut que le squelette soit solide, car tout repose dessus.»

Fil de bois, fil d'étoupe, fil des jours et des saisons, plusieurs mois ont passé. Le jour du lancement est arrivé. La quille mise en place sur sa glissière bien suiffée, le flanc gîté est appuyé sur le sabot d'une autre glissière ; l'ensemble est retenu par un jeu de cales adroitement coincées.

La bouteille ayant été brisée par la marraine devant la foule des amis et familiers, d'un coup de maillet, un charpentier libère le bateau dont l'équipage, le verre en main, se trouve déjà à bord. Partira ? Partira pas ? Il finit par glisser à l'eau sous l'œil attentif, tour à tour critique, inquiet ou simplement heureux de ceux qui l'ont construit. A Rostellec, pour les petites unités, certains lancements se font à marée basse. La pente n'étant pas assez forte, Auguste Tertu aide le navire en le tirant au bas de la grève, à l'aide d'un vieux command-car bricolé, d'apparence

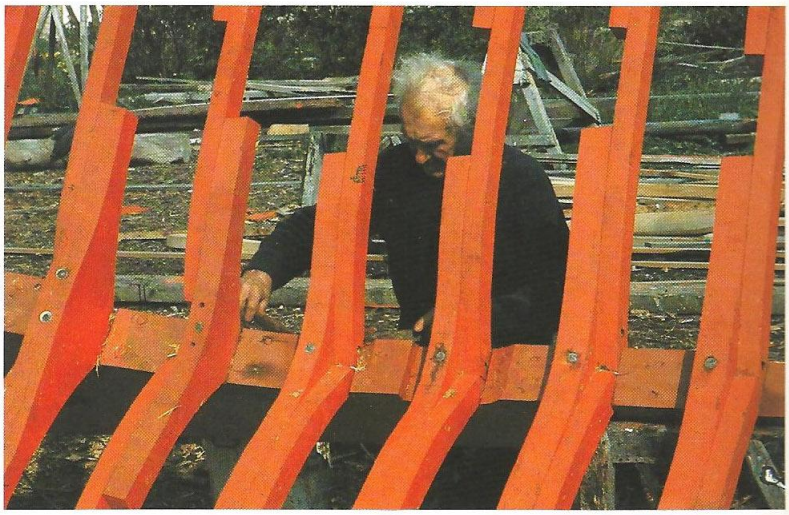
1. Sur le chantier de Rostellec Auguste et Éric assemblent les membrures d'un 8,50 m, tandis que Patrice Caboz calfate un 10 mètres.

2. Fixation des couples sur la quille.

3. Dans les entrailles d'un chalutier.

4. Affinage à l'herminette de la rablure d'un yacht avant la pose des bordés.

1



2

3