

C'EST UNE BANDE BIGARRÉE DE MARINS, CHARPENTIERS, VOILIERS ET TOUCHE-À-TOUT À QUI RIEN NE SEMBLE IMPOSSIBLE. LEURS NAVIRES *ROSE OF ARGYLL* ET *SWALLOW*, FLEURENT BON LE GOUDRON, L'AUDACE ET LA PURE PASSION. FORÇANT LE RESPECT DES SCEPTIQUES, CETTE FLOTTILLE NE DOIT RIEN À LA FORTUNE, ELLE SE PAYE AU PRIX D'UN TRAVAIL ACHARNÉ. UNE HISTOIRE COLLECTIVE, PORTÉE PAR UNE QUÊTE D'INDÉPENDANCE ET DE LIBERTÉ.

Par Virginie de Rocquigny

Swallow, ex-*Genara*, a été entièrement reconstruit par une bande de charpentiers et marins menés par Benoît Cayla, Élise Neau et Bleuenn Chorlay. Après un été entre mer du Nord et mer Baltique, cet ancien bateau de pêche, aujourd'hui refait selon leur vision, est actuellement au Danemark, où il avait été construit en 1926. Retour prévu dans le Finistère à l'automne 2023 !

DE BOIS, DE RÊVE ET D'EAU SALÉE LA ROSE ET L'HIRONDELLE



MELANIE JOUBERT

À peine entrés en formation de charpenterie de marine, Benoît Cayla et Cyrille Hébert acquièrent *Rose of Argyll*, leur premier bateau, et se lancent dans sa restauration. Les carnets de Benoît rappellent ces débuts, sans outils électriques, et avec une logistique à base de 2 CV. Les travaux avancent à coups de récup', de débrouille et de système D, mais le chantier n'en est pas moins ambitieux : réfection de toute la charpente transversale, de l'étrave, d'une bonne partie du bordé, pontage, nouveau gréement...



BENOÏT CAYLA

Octobre 2021. *Swallow* est à l'ancre à Scal-loway, petit port des îles Shetland, au Nord de l'Écosse. Après dix ans de chantier dans le Finistère, cet ancien voilier de pêche a pris la mer pour de longs mois. À bord, neuf équipiers, dont deux des principaux artisans de sa reconstruction, Benoît Cayla et Élise Neau. S'ils aiment arriver discrètement, leur navire aux lignes tendues, au grément puissant et aux matériaux immémoriaux attire où qu'il aille la curiosité et la sympathie. Ian Tait, conservateur du musée de l'archipel, vient rapidement à leur rencontre. Pour ce connaisseur, qui veille tant bien que mal sur la petite flottille de bateaux anciens du musée, la découverte de *Swallow* est un choc. « Ce n'était pas un bateau-musée, c'était un bateau vivant. Les gens à bord ne portaient pas de costumes historiques, ils avaient certains équipements modernes, ils étaient jeunes, vifs, drôles et enthousiastes. C'était fantastique. Le genre de rencontre qui vous chamboule et vous réveille. »

Portée par une bande à géométrie variable, où l'on trouve aussi bien des marins, des charpentiers et des gréeurs que des architectes, une forgeronne ou un berger, la restauration de *Swallow*, auparavant nommé *Genara*, a été menée dix ans durant, sans aucune subvention. Avec obstination et discrétion,

dans des marges heureuses où l'on ne confond pas la valeur et le prix. Ce qui explique les réticences d'Élise quand on évoque l'idée de retracer cette aventure collective et indépendante : « Cette histoire, elle se raconte déjà toute seule. » Il est vrai que les récits de leurs tribulations circulent, les précèdent parfois, auréolés d'un brin de magie et de pas mal de fantasmes.

... ET L'UTOPIE ÉTAIT EN MARCHÉ, UNE HERMINETTE À LA MAIN

Où commencer ce récit, alors, s'il faut ici lui donner forme ? Peut-être sur le port de Morlaix, où grandit Benoît Cayla, quand s'y dessinent les prémices de ses rêveries maritimes. Les lectures de Stevenson, Faulkner, Mac Orlan imprègnent son imaginaire. Plus tard, il découvre les ouvrages du navigateur Bernard Moitessier et du peintre marin Yvon Le Corre. Des récits qui donnent envie de prendre le large et de ne jamais se compromettre. Mais il faut apprendre, et commencer par le début. Benoît se forme à l'ébénisterie puis à la marqueterie et à la sculpture, avant d'entamer une formation en charpente de marine à Douarnenez, aux Ateliers de l'Enfer.

Avec Cyrille Hébert, vingt et un ans comme lui, ils sont les benjamins de leur promotion. Quelques semaines seulement après la rentrée, pressés d'en découdre, ils se mettent à la recherche d'un bateau. « Ces deux-là se sont trouvés, comme deux frères. À vouloir bosser tout à la main... L'utopie était en route », témoigne Christoph Eberhardt, charpentier sur le Port-Rhu de Douarnenez, tout près des Ateliers de l'Enfer. Ils écumant les criques, les rivières et les vasières, traînent dans les chantiers après les cours... Un jour, un ami leur confie un bout de papier froissé – « Bateau bois, pointu, 10 mètres, à vendre, Nivil-lac » – qui les mène jusqu'à *Rose of Argyll*, échoué dans un jardin. « On voulait un bateau plus petit, reconnaît Cyrille, mais c'était un coup de cœur à la fois pour *Rose*, pour ses propriétaires qui avaient beaucoup navigué, et puis entre nous. Je crois qu'on était portés par le même désir de liberté, par la quête d'une vie alternative. »

Dessiné et construit en 1964 à Gourock en Écosse, d'après les lignes d'un Loch Fyne skiff du début du siècle (lire p. 74), *Rose of Argyll* a été vidé de ses aménagements. Le grément, le moteur et le pont ont été démontés. Reste une coque. 3000 euros, presque tout à refaire : les années d'apprentissage peuvent commencer. Il faut affronter les sourires en coin de tous ceux qui n'y croient pas. « Deux jeunes sans un rond

et un bateau tout pourri, ils en avaient vu d'autres... », se souvient Benoît. D'autant qu'à la fois par goût et par nécessité, ils travaillent à la hache, à l'herminette, à la chignole ou à la scie à main... – « Plus jamais ! », assure Benoît qui persiste durant deux ans de labeur avant de s'offrir une scie circulaire.

Des amis participent, des anciens encouragent les deux jeunes charpentiers, qui ont englouti toutes leurs économies dans l'achat du bateau. À l'automne, pour renflouer les caisses, ils partent travailler sur des chantiers navals à Brest, Monaco ou Noirmoutier. Ils trouvent des combines pour récupérer du bois avec leurs 2 CV, des boulons par ci et par là... Le projet prend toute la place. Cyrille abandonne en 2006. Très vite, les plans du grément sont mis sur la table, cela permet de garder un cap et le moral. Le charpentier, qui ne cherche pas à retrouver le grément d'origine du bateau, s'entoure de spécialistes, avec lesquels il entre dans de savantes discussions d'équilibre sous voile et de manœuvre. *Rose of Argyll* recevra un grément à deux mâts avec, pour commencer, d'anciennes voiles récupérées auprès des bateaux amis comme la chaloupe *Telemn Mor*. Il en découle au départ un style un peu curieux, qui ne tardera pas à s'affiner. Le grément évoluera au fil des années, jusqu'à adopter une grande misaine à gambeyer inspirée des *luggers* de Cornouailles. Après

cinq ans de chantier, reconstruite aux trois quarts, *Rose of Argyll* est mise à l'eau en mai 2009 sur le Port-Rhu à Douarnenez. Celui que l'on disait rêveur, aux Ateliers de l'Enfer, a tenu bon. À vingt-six ans, il termine son premier bateau.

L'ÉQUIPAGE SE FORME DANS LA MANŒUVRE, COMME DANS UNE DANSE

Les premières sorties sont hasardeuses. « Je n'y connaissais pas grand-chose, reconnaît Benoît. Au début, on ne maîtrisait pas suffisamment le bateau pour entrer dans les ports à la voile, alors on godillait beaucoup et on mouillait souvent. On épousait les équipages... » Si le jeune marin se rend compte qu'il est plus facile de manœuvrer à la voile, les capitaines de port ne partagent pas tous son avis... Et il arrive plus d'une fois qu'on lui ferme les portes de l'écluse tant qu'il n'a pas affalé. « Les voiles dans les ports, ça passe pour les fêtes maritimes, tout au plus. » L'année suivante, *Rose of Argyll* enchaîne les traversées de la Manche entre Bretagne, Devon et Cornouailles.

À l'hiver 2011, *Rose of Argyll* et son équipage quittent Douarnenez pour l'Aber Wrac'h. Un nouveau chantier s'avère déjà nécessaire. Après la rupture d'une béquille, une bonne partie de la membrure est cassée. L'association des Amis de Jeudi-Dimanche (AJD), dont le chantier de formation est établi ici, accueille *Rose* sur son terre-plein. C'est à cette époque

qu'Élise rencontre le bateau et son équipage. Elle a vingt ans et rêve de se confronter à la vie en mer. Elle quitte sa formation à l'AJD pour embarquer sur *Rose of Argyll*, à bord duquel elle s'installe pour plusieurs années. Dès la rentrée suivante, Élise entre en formation de voilerie aux Ateliers de l'Enfer.

Un soir, Jacques Caraës, skipper et directeur de course au large, aborde le couple alors qu'ils sondent au plomb les méandres de l'Aber Benoît (Finistère) en quête d'un mouillage. « J'étais intrigué par leur façon de faire », confie-t-il. Fils d'un scieur, il a grandi au milieu du bois et se prend d'amitié pour ces « durs à cuire ». Il devient un soutien fidèle, leur fournissant du matériel dès qu'il le peut. « Ces gens ne comptent pas leur peine. Ils ne vivent pas dans l'attente, ils travaillent dans le pur jus de leurs idées. Pour moi, ce sont des visionnaires. » Il les entraîne dans une course-poursuite organisée entre la rivière de Helford, en Cornouailles, et l'Aber-Wrac'h, en Bretagne. « On s'est vite pris au jeu des régates, se souvient Élise. En jouant avec d'autres bateaux, en les observant, en répétant les manœuvres, en testant les limites du bateau, on progressait. » L'esprit authentique des fêtes anglaises leur plaît, notamment le Sea Salts and Sail Festival, à Mousehole, organisé par les pêcheurs du village. Au fil de ses nombreux voyages sur les côtes anglaises, *Rose of Argyll* se fait connaître outre-Manche. De solides liens se nouent avec plusieurs bateaux de Cornouailles, amis et inspirateurs, notamment *Keewaydin*, *Guide Me* (CM 260), *Gladys* (CM 296) et *Gleaner*. « On discute, on partage, on imagine, on se prend à rêver... Tout cela dans un anglais approximatif! »

Avec un équipage toujours nombreux, *Rose of Argyll* fait figure de véritable creuset où les équipiers se forment à la voile pure – le lougre, non motorisé, s'illustre par ses manœuvres impeccables, jusque dans les ports les plus encombrés.



MELANIE JOUBERT



MELANIE JOUBERT

Rose a besoin d'un équipage de six personnes, notamment pour les virements, qui nécessitent de gambeyer la grande misaine ainsi que pour les départs et les arrivées à la voile. Les volontaires ne manquent pas. Certains n'ont aucune connaissance maritime. « *Rose* est un très bon bateau pour apprendre, très évolutif de par sa carène et son plan de voilure très étalé, assure Benoît. Lors des manœuvres de gambeyage, le barreur est un peu le chef d'orchestre, il mène la danse, tout en s'adaptant aux mouvements de l'équipage. Chaque personne a un rôle crucial et doit savoir exactement quoi faire à quel instant, en restant très attentif à ce que font les autres. Cela crée de très belles scènes et j'aime cette manière de faire équipage. » Leur manière de naviguer attire celles et ceux qui aiment

les bateaux de travail en bois sans trouver vraiment leur place à bord des bateaux associatifs. « La vie en mer à bord de *Rose*, explique Marc Torrès, équipier régulier, c'est très formateur parce que Benoît et Élise ne se posent pas la question de savoir si tu sais faire ou pas avant de te confier quelque chose. Tu es là, donc tu fais, donc tu apprends. Ils font confiance, en mer comme sur les chantiers. »

Rose s'aventure en Irlande – Cork, Kerry, les îles d'Aran, le Connemara, le Donegal. Il ira jusqu'aux Hébrides, au Nord de l'Écosse... Bientôt, les équipiers se sentent à l'étroit à bord. Ils se prennent à rêver d'un voilier plus grand qui leur ouvrirait de nouveaux horizons. C'est à Penryn, en Cornouailles, qu'ils découvrent *Genara*, futur *Swallow*. Un ancien *hajkutter*,

La voilure généreuse de *Rose*, avec sa grande misaine à gambeyer, est l'œuvre d'Élise Neau, voilière de métier. Inspirée notamment par *Guide me* (CM 260) et les lougres de Cornouailles, elle s'enrichit au fil du temps et des croisières. L'ancien *Loch Fyne skiff* multiplie les traversées de la Manche et s'aventurera – audacieux retour aux sources – jusqu'à son berceau écossais, et au-delà, jusqu'aux Hébrides.



TRAWLER PICTURES/STEVE FARROW



ADRIEN FERRON

ça», raconte-t-il. Après de longues discussions, l'achat est signé. Benoît, Élise et Marek sont portés par un solide réseau d'amis. Ils imaginent passer trois ans en chantier afin de rénover la ceinture du bateau, la serre-bauquière, les préceintes, les jambettes, quelques barrots de pont, puis le pont et ses plats-bords, les superstructures et enfin les espars et le gréement. Les autres travaux pourraient se dérouler plus tard, entre les saisons de navigation.

Avant tout, il s'agit de préparer le bateau pour le ramener en Bretagne avant l'automne. David Loiselet, marin et mécanicien, fait partie de la bande: «*Genara* semblait dans un état correct, se souvient-il. Un petit intérieur anglais nickel, avec un poêle à cheminée, un bijou! Mais il y avait une sacrée couche de peinture sur la coque... Au bout de deux jours, c'était le carnage complet. Dès la première semaine, on est passé trois fois à travers le pont, à trois endroits différents.» Le bateau est échoué pour reprendre le calfatage des œuvres vives, et des fixations de bordé défectueuses, réparer la louve, remettre en route le moteur et arranger un gréement provisoire.

Après quelques semaines de travail, *Genara* semble prêt pour traverser la Manche. Au bout de quelques milles seulement, les pompes de cale lâchent les unes après les autres... Retour à l'échouage. Les tentatives de traversée suivantes ne sont pas plus heureuses. L'équipage se dissout. Ils se retrouvent à quatre avec deux bateaux, et décident de rentrer en Bretagne pour aller chercher du renfort. À leur arrivée au port de l'Aber-Wrac'h, des amis les attendent sur le quai. *Rose* repart dès le lendemain pour Falmouth avec neuf

Construit en 1926 à Frederikshavn, au Danemark, pour des pêcheurs de Grimsby, *Genara* a pêché à la senne aux mains de la même famille jusqu'en 1989, puis a été converti à la plaisance. Lorsque Benoît Cayla, Élise Neau et Marek Havlicek le rachètent, il se trouve à Falmouth, en Cornouailles. Il y a du pain sur la planche, ne serait-ce que pour pouvoir le ramener en Bretagne avant de commencer sa restauration, qui prendra bientôt le tour d'une reconstruction totale.

Page suivante : le chantier, commencé à Paluden, sur l'aber Wrac'h, est ensuite accueilli quelques centaines de mètres en aval, sur le site de l'association AJD.

navire de pêche à la senne d'origine danoise (lire p. 75) qui a été basé Grimsby, au Sud-Est de l'Angleterre, de sa construction en 1926 jusqu'en 1989. Depuis, il a été converti à la plaisance. Ses propriétaires, un couple d'Anglais, vivent encore à bord mais leur glissent qu'il est à vendre. L'occasion semble trop belle. «On peut chercher le bon bateau pendant des années sans jamais le trouver, et on perd ainsi l'émulsion du moment favorable, confie Benoît. Parfois, il faut savoir ne pas se poser trop de questions...»

Marek Havlicek souhaite participer à l'achat du bateau avec Benoît et Élise. Depuis deux ans, il passe ses étés à bord de *Rose of Argyll*, dont il a fait la découverte à Douarnenez alors qu'il était matelot à la pêche. «C'était joyeux, festif... J'adorais. C'est un style de vie qui réveille l'imagination chez plein de gens: le goût de la vie vécue comme une aventure. Pour un Tchèque comme moi, qui viens d'un pays où il n'y a pas la mer, arriver dans ce monde-là, c'est une sorte de sommet de la liberté. J'ai pu goûter à

personnes à son bord. On est en octobre, la fin de saison approche. Cette fois, il faut y arriver. Le trois-mâts des amis de l'AJD *Rara-Avis* vient en renfort pour d'ultimes préparatifs et traverse avec *Rose* et *Genara*, en guise de navire accompagnateur. Le convoi passe le rail d'Ouessant de nuit, dans une brume épaisse.

« DU JOUR OÙ TU COMMENCES, PLUS QUESTION D'ARRÊTER »

Arrivés à Landéda, les deux bateaux s'installent au mouillage dans l'anse de Kameleud, le temps d'organiser le chantier. La question de sortir le bateau de l'eau pour le restaurer ne se pose même pas: «On n'avait pas un rond pour envisager la mise au sec d'un bateau de 60 tonnes. Et puis l'idée de le rénover sur la grève, de créer une petite vie sur l'estran nous plaisait.» C'est donc sur le rivage de Paluden, au fond de la rivière de l'Aber Wrac'h, que *Genara* est mis au sec au rythme des marées. Une barge est convertie en atelier flottant, la logistique se met en place. Le premier hiver est rude. *Genara* s'avère en piteux état. Trop fragile pour être béquillé, il est calé sur d'énormes pneus de tracteur. La timonerie est déposée, les cuves à eau et à gasoil découpées. Le démontage du pont et des jambettes, lui, est largement entamé... Les voies d'eau se multiplient. Les forces s'épuisent à maintenir la coque à flot.

Autre déconvenue, l'accueil d'une partie de la population, qui goûte peu aux charmes de ce chantier peu conventionnel. «Original», commente un voisin... Les ennuis ne tardent pas à arriver, sous la forme de courriers aux en-têtes peu avenants: une mise en demeure, 1500 euros d'amende et 100 euros par jour si le bateau reste là. Argument invoqué: l'interdiction de rénover un navire sur la grève en raison des risques de pollution. Les agents des Affaires maritimes deviennent des habitués de la cale de Paluden. Il arrive aussi qu'on les félicite, ces acharnés qui poncent, scient, rabotent jusqu'à la tombée du jour: «Enfin des petits jeunes qui travaillent!» – Des louanges qu'ils ne cautionnent pas, rejetant cette idée selon laquelle ils devraient mériter le droit d'utiliser la grève.

Il y a aussi de nombreux soutiens. De la part de certains riverains, qui n'hésitent pas à leur mettre l'eau et l'électricité à disposition, et même de certains représentants de l'administration. Après quelques renflouages, *Genara* et son berceau de pneus sont déplacés de quelques centaines de mètres vers l'anse du Moulin de l'Enfer, au chantier de l'AJD. L'association a une nouvelle fois accepté de les accueillir. «Là, on fermera les yeux», assure un responsable des Affaires maritimes qui s'est pris d'affection pour le projet. «On était enfin en lieu sûr, se souvient Benoît, mais une autre forme de pression nous accompagnait désormais: celle de devoir terminer le bateau... Du jour où tu commences, où tu mets un peu de bois



COLLECTION BENOÎT CAYLA



L'avant du bateau doit être reconstruit... mais ce ne sera pas à l'identique.

Genara gagne 1 mètre de longueur au pont, 2,50 mètres au niveau de la quille. « Je nous revois prendre un peu de recul et poser une règle et une fausse équerre dans le vide, imaginant une étrave légèrement inversée... travailler à l'œil, de façon plus instinctive, hors du tracé et des épures. Cela se rapproche de la sculpture », explique Benoît. Noter l'ancienne étrave, qui supporte un espar muni d'un cartahu pour la mise en place de la nouvelle, et les lisses qui matérialisent les lignes du bordé à venir.

neuf, il n'est plus question d'arrêter. » Son cran laisse peu de place aux tergiversations. Ne pas réfléchir à l'ampleur de ce qu'il reste à faire mais avancer sans cesse: cet état d'esprit perdurera jusqu'au bout.

Au printemps 2012, le chantier commence pour de bon. Une passerelle, un atelier, des espaces de travail et de stockage sont créés, sur la grève, sur la berge et à terre. Dès le premier été, ils s'attaquent à la réfection des membres, des jambettes, des serres bauquières, des barrots de pont et de rouf...

LA MARÉE ENGLOUTIT LE BATEAU, MAIS LE CHANTIER CONTINUE

Un chantier sur la grève au rythme des marées, c'est une lutte constante. « On était au creux d'une petite anse entourée de bois, de lande et d'herbe grasse, c'était bucolique mais les contraintes étaient énormes. » L'étuve est installée sur la grève, mais à forts coefficients, la mer envahit tout, il faut ériger une digue puis un barrage, installer des pompes... Une partie de la quille est à changer. Elle est tronçonnée avec un écart long, puis les charpentiers creusent pour raboter et ajuster l'assemblage, mais cette fois l'eau arrive du ruisseau qui s'écoule là vers la mer. Pendant des jours, ils s'affairent à détourner son cours, mais l'eau ressurgit aussi par en dessous... L'un doit écopper pendant que l'autre rabote.

Il faut souvent plonger dans la coque inondée pour récupérer un outil oublié la veille ou partir en canot à la poursuite d'une pièce qui s'en est allée avec la marée.

Tout cela dessine des images que l'équipe de Genara aime se rappeler: la pose des bordages, à patauger dans la vase, ou avec de l'eau jusqu'à la taille, le goudron qui tapisse les vêtements, les outils et les visages, le travail jusqu'aux dernières lueurs les soirs d'été... Personne n'a oublié la rudesse de ce chantier, mais toutes celles et tous ceux qui y ont participé en rappellent aussi la poésie.

De mois en mois, Genara devient de plus en plus dure à maintenir à flot. Au bout de deux ans, l'équipage capitule face à la marée et, las de calfatage en tous genres, laisse sombrer le navire, qui n'est plus accessible qu'entre deux marées. « On essayait d'aller au plus vite. C'était beaucoup plus impressionnant que le chantier de Rose. Là, il fallait regarder juste le petit bout de bois que tu étais en train de faire, pas ce qu'il y avait autour, sinon ça te cassait le moral. Et si toi tu n'y crois plus, c'est fini, tout s'arrête », reconnaît Benoît.



Pour diminuer les coûts, mais surtout parce que l'idée de remonter toute la chaîne du bois les intéresse, ils arpentent les forêts bretonnes, puis les futaies de Chinon et de Bercé. « La première année où on a fait des sélections sur pied, c'était dur, se souvient Élise. On a appris sur le tas, parce qu'on suivait tout le processus, donc on voyait les défauts, ce qui marchait, ce qui ne marchait pas... » L'équipe obtient du bois pour deux à trois fois moins cher que chez les négociants, et la facture est allégée en donnant un coup de main au scieur.

Charpentière formée à l'AJD puis à Saint-Nazaire, Bleuenn Chorlay rejoint le projet en 2016. Elle ne s'en éloignera plus, elle qui partage désormais un atelier avec Benoît. « Je suis passée un jour voir le bateau. Benoît était en train de poser un bordé, il m'a demandé un coup de main. Je n'y comprenais rien, mais ça m'a rendu très curieuse et je ne suis plus repartie. Une fois que j'ai commencé, j'avais trop envie de finir! J'avais enfin trouvé une manière de restaurer les bateaux et de vivre autour qui me plaisait. »



Huit ans durant, faute de pouvoir s'offrir le luxe d'une place dans un chantier, les charpentiers de Genara travaillent, sur la coque entre deux marées, dans la vase...



La fabrication des espars au chantier du Vilh, à Landéda. C'est là que Benoît Cayla et Bleuenn Chorlay se sont établis et travaillent, également, sur les bateaux qui leur sont confiés. Le chantier accueille de nombreux charpentiers, mais aussi des curieux du travail du bois et du monde de la navigation – une ouverture sur d'autres cultures et d'autres compétences qui fait toute la richesse de ce lieu singulier.

Rebaptisé *Swallow*, le voilier prend la mer aux premiers beaux jours de 2021. Des voiles sont récupérées auprès de bateaux amis. Bientôt Élise taillera sur mesure une belle grand-voile dans celle, réformée, du grand cotre classique *Mariquita*.

Davide Bozza, architecte italien, s'est occupé des ferrures, de l'usinage et de la logistique « J'ai aussi fait un peu de bois, le banc d'arcasse, les massifs, les béquilles... Ça m'avait semblé une folie que Ben me confie ça, mais c'est ce que j'adore. Il te dit : "Débrouille-toi", et on tourne pas autour du pot. » Il y a parfois des maladroites, cela pose rarement problème. « On recommence la pièce ou on accepte, comme la trace de quelqu'un qui reste sur le bateau, j'ai appris à voir les choses comme ça », confie Benoît.

TRAVAILLER À L'ŒIL, À L'INSTINCT, HORS DU TRACÉ ET DES ÉPURES

Autour du navire qui réunit toutes ces énergies, les années s'écoulent avec leur lot de mouvements et de rencontres. « Restaurer un bateau, on le vit comme une aventure. On apprend, on découvre, on rencontre plein de gens... C'est intense. Sur un chantier, on vit ensemble, on fait tout ensemble. En ce sens, ça se rapproche beaucoup de la vie en mer. S'il s'agissait de construire un bateau tout seul dans un hangar, ou de juste retrouver une équipe le matin à 8 heures pour bosser jusqu'à 18 heures et basta, ça ne nous intéresserait pas. »

Au total, *Genara* passe huit ans en chantier à l'anse du Moulin de l'Enfer. Le gréement et les aménagements sont réalisés au chantier du Vilh, à Landéda, où Bleuenn et Benoît se sont établis pour exercer leur activité de charpentier de marine sur les bateaux qui leur sont confiés par leurs propriétaires, quand ils ne sont pas en mer, ou partis pour des travaux plus lointains. Afin de financer la restauration de *Genara*, l'équipe travaille six mois de l'année en charpente pour certains, en voilerie pour d'autres. « On ne vivait que pour ça », résume Élise. Sans un sou de subventions, le chantier est ainsi autofinancé, pour un budget total estimé à 150 000 euros d'achats, c'est pour le moins frugal, au vu de son ampleur.

Aujourd'hui, ne restent du bateau d'origine qu'un bout de quille, d'étambot, quelques varangues et deux ou trois membres. Les formes, la taille, le gréement ont été changés au fil de cette reconstruction quasi complète. « C'était une manière de montrer avant tout à nous-mêmes qu'on peut faire ce que l'on veut, sans être bridé par les cadres et les limites de ce qui existe. Au contraire, il s'agissait de s'en libérer pour s'attacher à ce que l'on désire, commentent Benoît et Élise. En cela, on ne se considère pas comme des conservateurs d'un patrimoine maritime, on aime le faire évoluer, et même le moderniser pour qu'il reste accessible. » Les couples des deux tiers arrières étant posés, il leur restait à imaginer l'avant. « Je nous revois prendre un peu de recul et poser une règle et une fausse équerre



dans le vide, imaginant une étrave légèrement inversée. Cette façon de faire nous intéressait : travailler à l'œil, de façon plus instinctive, hors du tracé et des épures. Cela se rapproche de la sculpture. Le travail de la masse et du regard permet de se détacher des mesures et calculs. *Genara* était une bonne occasion pour apprendre à faire filer des lignes et créer des formes et des volumes. Et on dit souvent que ce qui est beau, fonctionne. » Cette recherche sur les formes, les usages, les échantillonnages, se nourrit de la lecture des études publiées par Edgar J. March sur les voiliers de travail britanniques – « la Bible » –, d'observation sur les autres bateaux et dans les chantiers comme celui de Luke Powell à Gweek, en Cornouailles, auxquels ils ne manquent pas de rendre visite. Inspirés par les *smacks* anglais, les charpentiers optent ainsi pour une étrave droite et affûtée, avec un brion profond et pincé. « Quitte à y passer autant de temps, on peut bien l'imaginer et la construire telle qu'on l'aurait rêvée, justifie Benoît. C'est important d'être attaché au bateau pour en prendre soin, et c'est plus facile si l'on est persuadé qu'il est le plus beau... »

GENARA CHANGE DE NOM ET C'EST SWALLOW, « L'HIRONDELLE », QUI S'ÉLANCE VERS LE NORD

Swallow ne sera pas motorisé, et c'est à l'aide de grandes godilles que son équipage le déhale par temps calme ou pour certaines manœuvres de port. Construction, manœuvre, vie à bord, tout cela s'accorde et montre qu'il est possible, même avec peu de moyens, d'agrandir la famille des gens qui « vivent la mer ».

Sous le pont, les trois espaces qui existaient déjà sont conservés, avec une cale simple et chaleureuse qui permet aussi bien de se retrouver autour d'une grande table que de charger le bateau ou de l'utiliser comme espace de travail. Autour du poêle à bois, six

bannettes et une cuisine trouvent leur place. Comme sur *Rose of Argyll*, plusieurs essences cohabitent, où l'if, leur « marque de fabrique », prédomine. Les emménagements sont fabriqués avec les moyens du bord. D'anciens lits clos deviennent des placards de cuisine, des espars cassés ou une corne se transforment en épontille... Pas de cabine, mais des espaces ouverts : tout est tourné vers la recherche de la simplicité.

2021 : l'accastillage est posé, le guindeau est installé, le gréement se termine, Élise met la dernière main aux voiles. Grâce à Jacques Caraës, c'est dans l'ancienne grand-voile du cotre *Mariquita* qu'est taillée celle du nouveau ketch. *Genara* est bientôt prêt pour les essais en mer. Dernière embûche, l'immatriculation du navire. Radié du registre britannique, il n'a plus de pavillon. Après une nouvelle mise en demeure pour utilisation de la grève, les autorités convoquent les propriétaires et refusent l'immatriculation de *Genara*, affirmant qu'après les modifications

effectuées, ce n'est plus le même bateau. Las de ces démêlés administratifs, les armateurs optent pour le pavillon polonais, moins rigide et protocolaire et décident de rebaptiser le bateau au passage. En tête de mât, une hirondelle de métal ciselé a été fixée pour girouette... *Genara* change de nom et devient *Swallow*, « l'hirondelle ». Élançée, gracieuse, taillée pour les longs voyages.

Dès le lendemain de la réception des papiers, le voilier prend la mer. La concentration des premières navigations laisse peu de place à l'émotion. *Swallow* ne sera pas motorisé : l'installation du vieux Baudouin DK3 de 60 chevaux récupéré est abandonnée. Après quelques navigations en Bretagne, pas trop loin du chantier, un long et grand voyage permettra de tester le bateau, d'expérimenter le gréement. *Swallow* part vers le Nord pour plusieurs mois, avec un équipage de sept à huit personnes, vers les îles Sorlingues, la côte et les îles de l'Ouest de l'Irlande, l'Écosse jusqu'aux îles Shetland,

À border la trinquette. Plus encore que sur *Rose of Argyll*, la manœuvre est exigeante, et l'équipage est nombreux. Ça tombe bien, les volontaires pour embarquer ne manquent pas.

la Suède et enfin au Danemark, où il passe l'hiver. Ils apprennent beaucoup, poursuivent le chantier au gré des escales, et multiplient les rencontres. À bord de ce bateau qui leur ressemble et qu'ils aiment partager, c'est le début d'une nouvelle série d'aventures. Élise mène *Swallow* et son équipage en mer Baltique. Bleuenn se réjouit de voir des compagnons des Cornouailles, d'Écosse et du Danemark restaurer eux aussi d'anciens voiliers de travail. Benoît poursuit ses rêves d'une flottille qui naviguerait de conserve pour de longs mois. On leur conseille parfois de se séparer de *Rose of Argyll*. Loin des gens raisonnables, ils portent plutôt en bandoulière leurs rêves d'autres bateaux. Aux îles Shetland, où *Swallow* fait escale lors de son premier voyage, un *zulu*, ancien voilier harenguier de 13 mètres, abandonné dans un hangar, attend justement son heure. Mais ceci est une autre histoire, qui vous sera contée au prochain numéro. ■



MÉLANIE JOUBERT



MÉLANIE JOUBERT

LES COUSINS DE LA ROSE

Profonde saignée taillée sur une quarantaine de milles dans les falaises d'Argyll, en Écosse, le Loch Fyne a donné son nom à des bateaux emblématiques de ces eaux parsemées d'îles, aux détroits bordés de falaises et d'isthmes acérés. La plupart des « Loch Fyne skiffs » furent produits au tournant du XX^e siècle, par des chantiers d'Ardrishaig, de Tarbert et des petits villages de langue gaélique des environs, mais ils pullulaient à peu près partout dans les eaux de la Clyde et du Sud-Ouest de l'Écosse, où ils étaient utilisés à la pêche au hareng à la senne tournante.

C'est vers le milieu du XIX^e siècle que la senne de plage, utilisée depuis le rivage et déployée pour y ramener le poisson à la côte, fut adaptée par des pêcheurs du port de Tarbert pour traquer plus loin le hareng. Le Loch Fyne skiff, développé pour cet usage, se caractérise par une étrave droite, une quête d'étambot assez marquée, des fonds en V avec une quille bien en différence, gage de manœuvrabilité. Ce type de canot était entièrement ouvert jusqu'au début des années 1880, période à partir de laquelle il est doté d'un pontage à l'avant, sous lequel s'abriter, ce qui a permis d'étendre son rayon d'action. En arrière de la cloison de cet abri, qui occupait environ un tiers de la longueur du bateau, la cale à poisson ouverte va jusqu'au banc de pompe, laissant une place largement suffisante à l'arrière pour le stockage et la manœuvre des filets, ainsi qu'un petit banc pour le barreur. Un Loch Fyne skiff de 7 tonnes - dimension la plus courante dans les années 1890, affiche une longueur d'un peu moins de 10 mètres, une largeur de 2,80 mètres, et un tirant d'eau de 1,65 mètre. Ces bateaux sont construits avec une vingtaine de clins de pitchpin et de mélèze sur une solide membrure de chêne scié, l'orme étant alors le bois de choix pour les quilles.

Les skiffs les plus anciens sont souvent créés d'un tapecul, mais dans les années 1880, le gréement avec un seul mât de misaine se généralise, dégagant un espace important pour la pêche. Des bouts-dehors permettant

d'établir un foc et des étais sont également adoptés progressivement. L'importante quête du mât, dont la longueur est environ celle du bateau, peut être ajustée en fonction du temps et de la voilure.

Ces Loch Fyne skiffs embarquent également une paire d'avirons de 7,50 mètres et un autre de 5,50 mètres, utilisés en pêche et par temps calme : il n'est pas rare de devoir nager quelque 20 ou 30 milles dans la journée. Deux tonnes de pierres de lest sont disposées sous le plancher de la cale à poisson, tandis qu'une ou deux douzaines de sacs de sable, plus faciles à déplacer, voire à vider par-dessus bord, sont rangés à l'intérieur, contre la cloison.

Les Loch Fyne skiffs travaillent par deux, mouillant une senne d'environ 180 mètres de long pour 45 de chute. Cette méthode d'une redoutable efficacité est d'abord jugée déloyale par les tenants du filet maillant droit traditionnel, souvent armateurs de plus petits bateaux, et accusée de n'être pas assez sélective, provoquant la mort de nombreux juvéniles. Ils parviennent à la faire prohiber par le Parlement en 1851 - à charge pour la Marine royale de faire respecter l'interdiction. En 1853, un contrevenant, Colin McKeith, de Tarbert, est ainsi abattu par un tir en provenance du HMS Porcupine. Jusqu'à l'abrogation de la loi interdisant

la senne, pas moins de vingt-six pêcheurs de Tarbert seront incarcérés pour les mêmes raisons à la prison de Campbeltown ! Cela n'empêche pas le Loch Fyne skiff de se généraliser, avec la senne qui sera finalement autorisée par les autorités - elle restera pratiquée ici jusque dans les années 1960...

La motorisation seule, à partir de 1907, met fin au règne du Loch Fyne skiff, supplanté par des navires plus forts, à arrière rond ou canoë, après la Première Guerre mondiale. La flottille des senneurs à voile, bientôt disparue des parages de la Clyde n'en est pas moins entrée dans la légende, et il est tout naturel que, se passionnant pour les bateaux des côtes d'Écosse, le futur commanditaire de *Rose of Argyll* ait cherché à ressusciter ceux-ci.

Quelles que soient les transformations que le bateau a vécues ensuite, lorsqu'en septembre 2019, au terme d'un aventureux voyage, *Rose of Argyll* s'en revient dans le Loch Fyne par le canal de Crinan, le journaliste de l'*Argyllshire Advertiser* ne s'y trompait pas, qui titrait : « Le skiff français revient chez lui ! » ■

Sources : Edgar J. March, *INSHORE CRAFT OF BRITAIN IN THE DAYS OF SAIL AND OAR*, VOL. II, DAVID & CHARLES, NEWTON ABBOT, 1970 ; Basil Greenhill, *THE CHATHAM DIRECTORY OF INSHORE CRAFT - TRADITIONAL WORKING VESSELS OF THE BRITISH ISLES*, CHATHAM PUBLISHING, LONDRES, 1997 ; « FRENCH SKIFF RETURNS HOME », *THE ARGYLLSHIRE ADVERTISER*, LOCHGILPHEAD, 27 SEPTEMBRE 2019.



Le Loch Fyne skiff *Fisher Lass*, à Dugald Smith, de Tarbert. Dessin de William Wyllie, 1889.

NATIONAL MARITIME MUSEUM, GREENWICH, LONDON, CAIRD COLLECTION

« Swallow » et les cotres-requins

Comme la bolinche bretonne ou la senne adoptée par les Écossais au XIX^e siècle (lire page précédente), la senne danoise, inventée en 1848 par le pêcheur Jens Væver (1822-1914), dérive des sennes de plage, mais sa forme élaborée se rapproche de celle d'un chalut de fond. L'invention se révéla extrêmement efficace dans les eaux côtières du Danemark. Au début des années 1870, afin de tirer le meilleur parti de cette nouvelle technique, l'association nationale des pêcheurs commande le plan d'un grand voilier de pêche hauturier à un architecte novateur, E. C. Benzon. Ces nouveaux navires embarqueront une prame à l'aide de laquelle la senne est mouillée, contournant le banc de poissons.

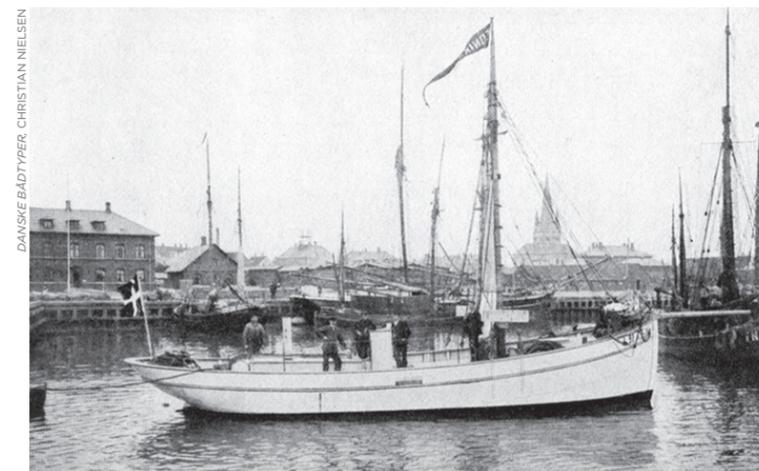
Dès son lancement au chantier Buhl, à Frederikshavn, en 1885, ce nouveau modèle fait des émules - vingt-sept autres de ces *Frederikshavnkutter* sont construits dans ce port au cours des six années suivantes. Des annexes motorisées, à partir des années 1890, permettront d'augmenter la taille des sennes - et d'améliorer les conditions de travail des marins.

La motorisation des grands voiliers de pêche ne présente qu'assez peu d'intérêt en regard de son coût, étant donné leurs capacités de manœuvre limitées. Pour une fois, ce n'est pas la course au navire le plus grand qui va marquer l'évolution, en 1905, vers de plus petits navires, plus manœuvrants et plus abordables.

Équipés de moteurs Diesel du dernier cri - une vingtaine de chevaux, pour un encombrement relativement réduit -, les nouveaux venus se passent d'annexe pour manœuvrer la senne ; le moteur permet en outre de virer une grande senne plus facilement. La main-d'œuvre est réduite, et en propulsant le bateau par temps calme, le moteur assure le renouvellement de l'eau du vivier, indispensable à la fraîcheur de la cargaison. Si le gréement est réduit, les formes demeurent fines et élégantes, avec un bel arrière elliptique. Les navires de cette flottille sont vite affublés par les anciens du surnom de « hajkutter », ou « cotres-requins », tant leur voracité paraît insatiable.

Beaucoup moins coûteux à la construction, les hajkutter sont en outre accessibles à des patrons-armateurs indépendants, contrairement à leurs prédécesseurs. Ils se multiplient rapidement, construits en série par les chantiers du Jutland, alimentés par les bois de marine de grande qualité dont le Danemark est un producteur important depuis des siècles : le chêne et le mélèze en tête, mais aussi le hêtre, qui peut être utilisé pour la quille et les bordages des fonds.

Les navires construits entre deux guerres sont plus grands. Ils rencontrent un immense succès, jusqu'en Angleterre où ils s'exportent bien. *Genara*, le futur *Swallow*, appartient à cette génération de bateaux parfois désignée sous l'appellation d'*englandkutter*. Dès son lancement par



Le hajkutter *Faniks* à Frederikshavn, vers 1906. Noter la voile à bordure libre ferlée le lond du mât.

le chantier Moortensen de Frederikshavn en 1926, il rejoint le port de Grimsby, sur la côte Est de l'Angleterre, d'où il pêchera à la senne danoise aux mains de la même famille, les Murray, jusqu'en 1989.

En Scandinavie et en Allemagne, nombre de hajkutter ont été conservés et restaurés, armés à la plaisance ou à la croisière avec des passagers, le plus souvent sous un gréement de ketch agrandi.

Familier des côtes françaises, *Lola of Skagen*

a été lancé en 1919 à Esbjerg par le chantier des frères Nipper sous le nom de *Nøkken*. Ce hajkutter a connu une longue carrière à la pêche avant d'être converti au charter aux Pays-Bas dans les années 1970. Le navire est alors regréé en cotre, une configuration relativement inhabituelle qu'il a conservée depuis. Aux mains de Jean-François Garenne et de son épouse Margot, depuis 1994, il est basé à Oléron, d'où il rayonne avec ses passagers pour de belles navigations dans les pertuis et au-delà, comme l'atteste le livre de bord qui couvre ses voyages de l'Espagne à l'Irlande... jusqu'au Danemark, où il est revenu visiter son berceau peu avant de fêter son centenaire. ■

Sources : Christian Nielsen, *DANSKE BÅDTYPER*, HØST & SØN FORLAG, KRONBORG, 1973 ; Roger Michael Johnson, *DEVELOPMENT AND DECLINE IN THE FISHERIES OF DENMARK, WITH PARTICULAR RESPECT TO THE DESIGN, CONSTRUCTION AND OPERATION OF FISHING BOATS*, UNIVERSITY OF KENT AND CANTERBURY, 1997 ; Jean-François Garenne, *LOLA, 100 ANS DE MER*, ÉDITIONS VOILE TRADITIONNELLE, LA-BRÉE-LES-BAINS, 2020

HAIKUTTER EN FÊTE

Tous les ans, en août, la flottille des hajkutter a rendez-vous au festival et aux régates de Nysted, sur la côte Sud de l'île danoise de Lolland, en mer Baltique. Les festivités se concluent par une course jusqu'à Warnemünde, l'avant-port de Rostock... les passagers embarqués se voient offrir le retour en ferry. ■ Se renseigner, réserver : hajkutter.dk