

Enez 7,80

Ou le Sea Bird revisité

Jean-François Garry



Pour concevoir l'Enez, Jean-François Garry, patron de l'atelier Lignes d'eau (CM 175) installé à Fouras, s'est notamment inspiré du Sea Bird de Thomas Fleming Day. Des réflexions préparatoires au dessin à la découverte de son croiseur lors des premiers bords, il nous livre une année de travail... et de plaisirs.

La conception d'un bateau est une aventure de longue haleine qui se double d'un effort d'investissement important pour la structure artisanale qui le produira. Des premières réflexions aux essais, espacés environ d'une année, bien des questions sont à régler. Pourtant, c'est toujours avec enthousiasme que je me lance dans une nouvelle réalisation.

L'Enez devait être un voilier de « longue croisière côtière », c'est-à-dire suffisamment spacieux et confortable pour accueillir deux personnes durant plusieurs mois, essentiellement en cabotage, tout en pouvant embarquer occasionnellement quatre équipiers sur une plus courte période. Pour répondre à ce cahier des charges, j'ai repris l'essentiel d'une réflexion menée il y a quelques temps pour un croiseur de 8,50 mètres, le Bréhat, dessiné à la demande d'un client mais qui n'a jamais été construit. L'Enez serait cependant plus petit pour rester au gabarit routier et bénéficier des avantages très réels d'un bateau transportable. Par ailleurs, ce bateau, comme tous ceux proposés par mon chantier devait pouvoir être construit par un charpentier amateur.

Les avis en termes d'architecture navale étant souvent tranchés, je propose mes bateaux en plusieurs versions, en formes - à franc bord ou à clins - ou à bouchains vifs, quillard ou dériveur - intégral ou lesté -, etc. Chacun

peut ainsi associer les éléments qui répondent le mieux à ses objectifs, cette liberté s'exerçant cependant dans la limite d'un choix d'options cohérentes... et de mes propres convictions, notamment en ce qui concerne la simplicité. Les différentes versions de l'Enez, qui ont en commun une même silhouette, n'auront pas le même caractère selon les options prises, la surface mouillée influant sur la vitesse comme la forme d'un bouchain a une incidence sur la gîte et les modes de construction sur le déplacement. C'est le travail et le plaisir du concepteur « à la carte » que de jouer avec tous les paramètres afin de définir le bateau qui conviendra idéalement à un programme de navigation et un budget donnés.

Le premier exemplaire de l'Enez devant être notre bateau, Martine, mon épouse et moi-même avons donc été confrontés à la nécessité de définir nos propres choix, de hiérarchiser les qualités souhaitées tout en sachant que ce prototype porterait pour un temps l'image de la série. Nous souhaitons un bateau vif mais se manœuvrant facilement pour naviguer le plus possible et tranquillement, suffisamment confortable pour vivre à bord plusieurs mois ce qui impliquait de pouvoir écouter de la musique, dessiner, lire, écrire et se mitonner quelques plats aux escales... Enfin, cet Enez était destiné à fréquenter les mouillages et échouages forains pour échapper le plus possible aux marinas. Dans le sillage du Sea Bird de Thomas Fleming Day

J'ai commencé à naviguer dans les années 60 - cela n'est pas sans importance pour la suite -, sur un Grondin, plan Sergent et Herbulot. Je lisais alors les aventures burlesques du Matam, le Sea Bird de Jacques Perret. Mes amis avaient des Vaurien, des Caneton, des

Mousse ou des Moth. Ceux qui pratiquaient la croisière embarquaient sur des Bélouga, des Corsaire ou des Muscadet. Aujourd'hui, tout en évitant de cultiver la nostalgie, j'ai en mémoire le dépouillement de ces bateaux et une façon de naviguer au plus proche de la mer et de la nature. Pour l'Enez, je voulais cette simplicité, ce qui m'a orienté vers une coque à bouchain vif.

Et puis, d'un œil à l'histoire de la plaisance, j'ai repris à mon compte les propos lancés en 1901 par Thomas Fleming Day, le directeur de la revue The Rudder, concepteur du Sea Bird : « Le problème est de produire un petit bateau de croisière, facile à construire et raisonnablement bon marché... » Il ajoutait ensuite qu'il est facile de dessiner un bateau parfait quand on a des moyens illimités, que c'est tout autre chose si l'on a des contraintes, qu'il est déraisonnable de proposer à un amateur un plan demandant les compétences d'un charpentier, que ce serait folie d'entreprendre un bateau cher et enfin qu'il serait criminel de concevoir un bateau qui ne soit pas sûr et facile à mener. Bref, un état d'esprit qui allait de pair avec l'esprit de l'atelier Lignes d'eau, tout en étant parfaitement de circonstance en ces temps de crise.

J'aime le Sea Bird qui depuis longtemps et souvent inconsciemment me sert de référence. Et il m'est apparu que ce bateau d'inspiration classique pouvait se décliner sur un mode actuel. En somme, dessiner un Sea Bird contemporain qui soit le plus simple possible, doté d'une silhouette élégante mais sans artifices stylistiques ou luxe inutile. Je me suis donc informé sur ce bateau, observant attentivement des photos de Sea Bird mais également de l'Islander - qui en est une version agrandie - d'Harry Pidgeon. Je me suis plongé dans la documentation très com-

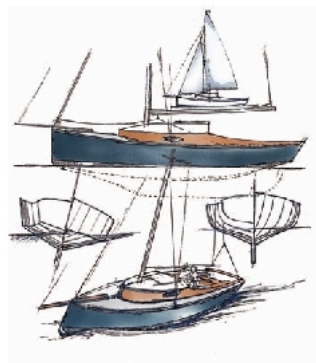




plète des Sea Bird construits en France par le chantier Chassaïne à la Rochelle, mais aussi dans les nombreux plans d'architectes américains qui se sont inspirés de ce bateau célèbre. Pour résumer mon approche, la coque basse me semblait particulièrement élégante, principalement de profil ou de trois quarts arrière, mais le rouf volumineux qui coiffait le pont était plus discutable.

Le bateau simple à bouchain vif a inspiré de tous temps de nombreux architectes, comme Joseph Guédon, André Mauric, François Sergent, Jean Jacques Herbulot, Philippe Harlé, Maurice Amiet, Eugène Cornu... D'autres poursuivent aujourd'hui un objectif comparable, comme Bruno Quichaud avec son Athos, Pierre Delion avec le Samba ou encore Gilles Montaubin qui a produit plusieurs bateaux simples et performants dans une démarche originale et engagée. Pour ma part, j'ai déjà dessiné par le passé plusieurs petits croiseurs à bouchain de 5,50 mètres à 7

mètres. Ainsi nourri de références anciennes et contemporaines, avec en tête quelques images, des impressions plus ou moins bonnes et l'idée globale d'un projet, j'ai repris le crayon jusqu'au moment où le dessin a secrété sa propre logique, son identité, son originalité faisant oublier les références. Ce



moment précieux où soudain le bateau apparaît, traits noirs sur feuille blanche, silhouette déjà imaginable qui grandit à l'horizon, gîte davantage sous une risée, fend la mer avec aisance et passe sous mes yeux.

La quête d'un déplacement « léger » influence le mode de construction

Les formes arrière de l'Enez restent proches de celles du Sea Bird mais l'avant est radicalement différent. Le Sea Bird présente un bouchain qui remonte au-dessus de la flottaison jusqu'à l'étrave, le but étant d'affiner les entrées d'eau en pinçant la carène par trévirage des bordages de fond pour éviter au bateau de taper dans le clapot. Efficaces, ces formes ne sont pourtant pas celles que je préfère. Ainsi, la ligne de bouchain de l'Enez reste affleurante à la flottaison, ce qui implique une grande finesse des volumes

avant. Le bateau ne présente frontalement que son étrave et les bordages de flanc, ceux de fond, extrêmement réduits, échappant au clapot sans qu'il soit nécessaire de leur faire subir un fort trévirage. Cela permet une plus grande facilité de construction, moins de contraintes mécaniques accumulées en tension dans le bordé, tout en donnant des entrées d'eau plus énergiques.

Pour le confort en mer comme au mouillage, j'ai fait le choix d'augmenter sensiblement le franc bord. Le bateau est mieux défendu, il mouillera moins et le rouf peut trouver une hauteur d'hiloire plus raisonnable. Par rapport au Sea Bird, la hauteur sous barrot passe de 1,35 à 1,70 mètre. Plusieurs types de gréement sont dessinés mais je préfère doter mon bateau d'une grand voile bermudienne en 7/8e, soit une configuration à la fois classique et moderne qui convient bien à la silhouette du bateau. Le mât sera en alu laqué et rétréint pour gagner du poids dans les hauts.

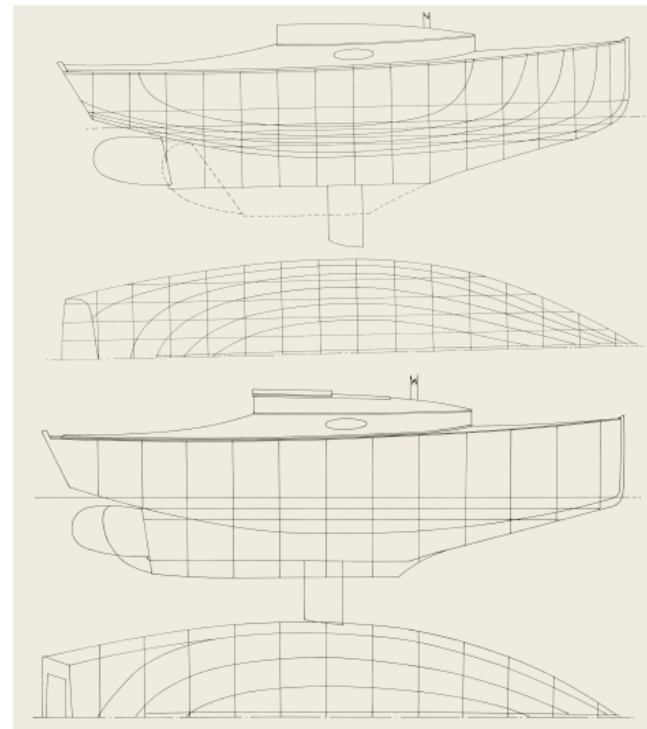
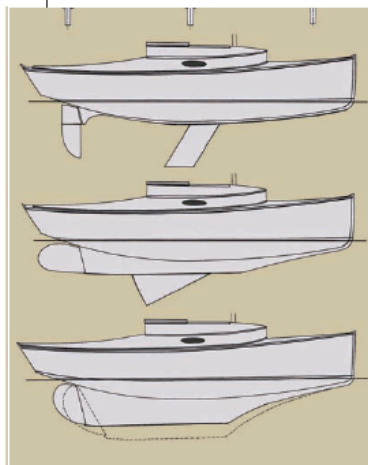
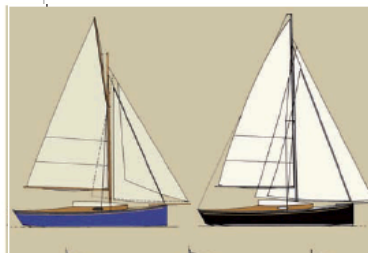
A ce stade, il reste encore à tracer les plans de forme et de charpente, penser les détails de structure, calculer la stabilité... tout en veillant à ne pas trahir l'image esquissée, entrevue un instant et qui semblait si bien répondre aux souhaits. Le premier obstacle réside dans la transposition d'un déplacement de 2 500 kilos, celui du Sea Bird, à celui d'un bateau qui ne doit pas dépasser 1 800 kilos pour pouvoir être tracté par un véhicule de moyenne puissance. Cela exclut une mise en œuvre classique, même si je la propose quand même pour les amateurs.

Pour répondre à mon projet, le bordé pouvait être en contre-plaqué et la charpente classique. La réalisation des membrures d'une coque à bouchain ne pose pas de problème particulier, les allonges de fond et de flanc - assemblées par goussets ou genoux - étant rectilignes et angulées suivant un angle constant sur toute leur longueur. Une autre option consistait à réaliser la charpente trans-

versale avec des couples-cloisons en contre-plaqué. Ce procédé permet un gain de poids et de temps non négligeables mais le coût de réalisation est légèrement plus élevé. C'est cette dernière solution que je retiendrai pour le prototype.

Les différentes versions sont dessinées au tracé du plan de charpente

Les couples seront réalisés en contre-plaqué de 15 millimètres d'épaisseur, doublés sur leur périphérie afin d'obtenir une épaisseur comparable à celle d'une membrure en bois massif. Les varangues seront en sipo. J'aime que la charpente offre de la matière, du corps, de la résistance pendant la construction. Ces quatorze couples seront solidarisés longitudinalement par le chapeau de quille, réalisé en deux plis de sipo et encastres dans les varangues, puis par des lisses





de fond, de bouchain, de flanc et de livet en bois massif. Ce type de structure autorise un réglage progressif à l'aide de presses qui permet de parfaitement contrôler la forme de la coque. C'est un confort appréciable en construction professionnelle et plus encore pour des amateurs. Une fois la charpente réglée, les pièces de liaison sont collées à l'époxy pour rendre l'ensemble homogène et indéformable.

Avec une même carène, chacune des options - quillard, dériveur lesté et dériveur intégral - présente des avantages et des faiblesses. Si l'on privilégie la vitesse, la surface mouillée doit être la plus réduite possible en adop-

tant une quille étroite et profonde terminée par un bulbe lourd. Si l'on privilégie la vitesse tout en souhaitant pouvoir échouer, la recette est identique mais avec une quille pivotante ou coulissante, le revers de la médaille consistant en la présence d'un puits dans le carré en plus de l'installation d'un mécanisme de relevage. On peut également imaginer une version dériveur lesté avec une quille longue et suffisamment profonde pour que la dérive s'y loge et ne dépasse pas le plancher, ou encore un quillard avec un tirant d'eau de 1,05 m comme le Sea Bird... J'ai également dessiné une version à quille plus profonde, 1,35 mètre, pour un bateau plus raide à la voile mais désavantagé au



moment d'échouer sur une grève. Pour le prototype, j'opte en définitive pour le dériveur lesté avec un tirant d'eau de 0,85/1,50 mètre et un lest de 600 kilos pour un déplacement léger de 1 750 kilos.

L'Enez ainsi défini déplacera quelque 2 300 kilos en ordre de marche, c'est-à-dire chargé de l'indispensable et du superflu pour de longues croisières à deux. Sa courbe de stabilité étant alors pratiquement identique à celle du Sea Bird, on est en droit d'espérer que son comportement à la mer sera aussi doux et sécurisant dans la brise. Au final, je pense que les qualités proverbiales du Sea Bird auront été préservées dans cet exercice de transposition, et que de surcroît j'obtiens l'avantage d'un bateau transportable et d'un plus grand confort intérieur.

Louis-Marc Loubet réalise la coque du premier Enez

Pour m'assurer que la construction soit à la portée des charpentiers amateurs, je réalise à l'atelier, en une centaine d'heures, l'ensemble des couples et des pièces de charpente avec un matériel électroporatif et des outils à main basiques. Mais le montage du bateau est confié à Louis-Marc Loubet qui aura en charge la construction des futurs

Enez commandés « coque montée » ou « barre en main ». Pendant le chantier, plusieurs options techniques vont être affinées, comme la réalisation du rouf, qui est la seule partie du bateau à ne pas avoir été dessinée - pour une raison esthétique - dans une forme développable. Pour le fabriquer, Louis-Marc va mettre en œuvre une solution simple, efficace et probablement inédite issue du strip planking et adaptée au travail du contre plaqué. Quatre cents heures ont été nécessaires à la construction de la coque, soit un temps de travail assez faible pour un prototype dont l'une des finalités était de vérifier la validité des options prises sur plan. L'expérience de Louis-Marc, aussi précieuse que sa constante bonne humeur, en est largement la raison.

Pour la suite, traitement de protection, emménagements, finitions et peinture, mise au point de l'accastillage et du gréement, je souhaitais prendre mon temps. Il s'agissait de chercher les solutions qui me conviennent et qui puissent être également proposées pour la série. Un des principaux avantages de la construction à l'unité consistant à pouvoir réaliser des emménagements personnalisés, l'Enez pouvait être doté de six couchettes dans l'esprit « Glénans » ou de deux seulement pour privilégier d'autres éléments de confort. Pour ce prototype, j'ai choisi de réaliser un carré dissymétrique avec, sur tribord, une cuisine généreuse compte-tenu de la taille modeste du bateau - sur une longue durée, il faut pouvoir se nourrir sainement et agréablement - prolongée par un siège et une table à carte qui fera office de bureau au mouillage. Une grande banquette transformable en lit double occupe l'espace bâbord. Au milieu, la table se rabat contre la cloison, libérant totalement la surface de plancher. Au mouillage et par beau temps, le carré peut être largement ouvert sur le ciel puisque le capot coulissant-basculant est amovible en quelques secondes.

Au final, la construction avoisine les mille heures, ce qui indique au moins qu'il s'agit d'un projet réellement envisageable par un



constructeur amateur, même si son manque d'expérience l'entraînera probablement au delà de cette durée, sans doute aux alentours de mille trois cents heures.

L'Enez tire ses premiers bords dans les pertuis

L'Enez est sorti de chantier le 20 juin 2009 pour être mis à l'eau par la petite et antique grue du Cercle nautique de Fouras, de celles qui existent dans la plupart des ports d'Europe. Si j'avais opté pour la version dériveur, il aurait pu être déchargé grâce à une remorque à galets équipée d'un treuil. Le matage se fait à l'aide d'une chèvre grée d'un palan. L'ensemble du gréement est signé AG+.

Les pertuis charentais s'offrent à nous pour les premiers bords, quelques milles où il s'agit de prendre le bateau en main tout en vérifiant si la réalité est conforme aux souhaits. L'accent a été mis sur tout ce qui peut faciliter la manœuvre. Les voiles, coupées par RCX et montées par Thierry Dubois de la voilerie Neptune, permettent de porter 31 m2 au près et 40 m2 sous génois léger. C'est dans les proportions actuelles des bateaux de cette longueur qui sont cependant plus larges et plus profondément lestés. Si l'on compare l'Enez avec certains bateaux classiques dont le rapport longueur/largeur serait proche, on peut juger le nouveau sloup plutôt surtoilé, le folkboat portant en effet 24 m2, le Contest 25 pieds 22 m2 et le célèbre Vertue 27 m2 encore qu'il était près de deux fois plus lourd. Mais comparaison n'est pas raison et cette





surface généreuse me semble bien appropriée à un bateau de vagabondage côtier. J'imagine des appareillages dans les brises légères de l'aube ou des approches dans celles évanescences du soir...

Pour pouvoir réduire facilement, l'Enez a été équipé d'une grand voile à deux ris semi-automatiques et d'un génois sur enrouleur. Toutes les drisses et les bosses – celles d'amure et de point d'écoute de la grand voile sont séparées pour pouvoir bien étarker la bordure – reviennent au cockpit. Dès la première sortie par 4 à 5 Beaufort, nous enchaînons les prises et les largages de ris. Quelques dizaines de secondes suffisent pour effectuer ces manœuvres, simplement et sans effort particulier. Pouvoir facilement porter la toile du temps est à mes yeux la première nécessité pour un croiseur ; tranquillité d'esprit et sécurité en dépendent.

Dans 20 à 25 nœuds de vent, tout dessus au près dans un clapot court, l'Enez progresse

à quatre nœuds avec sa prame en remorque, ardent et gitard. Avec quelques tours de rouleur dans le génois et le premier ris dans la grand voile, le bateau accélère d'un nœud et passe plus facilement. Par curiosité, nous prenons un second ris. Le bateau revient à sa vitesse d'origine mais passe avec aisance, doux à la barre et confortable (on peut sortir le saucisson et une bouteille de la réserve du patron !). On met à la cape, légèrement ardente, le temps de déjeuner. Les projets de croisière en avant et arrière-saison deviennent très crédibles sur ce petit croiseur facile à maîtriser.

Remise en route et essai de navigation dérive relevée. Le cap, sans surprise, est un peu moins bon au près, mais aux autres allures la différence n'est pas vraiment perceptible. Il est donc possible de naviguer dérive haute sans inconvénient, ce qui est rassurant si elle venait à se bloquer. Cela m'incline à penser que la version quillard avec 1,05 mètre de tirant d'eau serait une bonne option.

Un vaste plan d'eau entre océan et terre ferme

Fouras, qui est établi sur la plus grande vasière d'Europe, se trouve protégé par les îles Madame, Aix et Oléron. Face à l'île Madame et à Port des Barques, Fort la Pointe, dit Fort Vasou, regarde l'estuaire de la Charente qu'enjambe le pont transbordeur. Un plan d'eau idéal pour goûter le silence quand tout s'agit autour de vous, à tirer des bords dans les méandres de la rivière jusqu'à la belle fontaine de Fort Lupin où les vaisseaux du Roi venaient s'approvisionner en eau avant de prendre la mer.

Au portant, l'Enez atteint vite les 6 nœuds sous quelques poussières d'embruns. Si la version dériveur intégral devrait permettre de planer, la quille longue garde le bateau en ligne sans une vigilance de tous les instants. A la pointe de la Fumée, les vedettes

à passagers pour l'île d'Aix animent le plan d'eau et provoquent dans leur sillage de jolis rouleaux qui nous permettent de constater que le bateau passe dans la vague sans taper ni mouiller. Au loin, vers Fort Boyard, une flottille de sloups, yoles des pertuis et lasses font revivre un patrimoine encore riche et dynamique. Entre Oléron et Aix, quelques bateaux de pêche tirent leur chalut, salués par une nuée de goélands. Dans l'anse de la Croix, je reconnais la silhouette de l'Oya à Pascal et Nathalie, un bateau que j'ai construit il y a quatre ans. Leur Odevent se dandine paisiblement au mouillage le temps de la baignade.

La brise fraîchit en fin de journée. Aux abords de l'île d'Aix, les bateaux sur coffre roulent bord sur bord. Grâce à sa quille longue et ses 85 centimètres de tirant d'eau dérive relevée, l'Enez traverse les mouillages, contourne les parcs et les bouchots pour se glisser dans l'anse du Saillant. Un épi naturel de galets abrite une courte grève de sable dur, prolongée par un lit de vase où quelques bateaux locaux échouent à marée basse. Nous passerons la nuit ici, sur béquilles, dans un calme total. Aix s'apaise après le départ du dernier passeur vers le continent. Restent quelques vélos, les roses trémières, les carrelets et un délicieux parfum de vacances hors du temps.

Les pertuis offrent des eaux mordorées sous les reflets du soleil, ou transparentes aux abords des îles ; un espace structuré de surprises architecturales, témoignages de l'histoire et domaine de l'ostréiculture. Vue d'avion, la géométrie est probablement rigoureuse avec ses fleuves, ses îles, ses chenaux. Mais, depuis l'eau, tout se mêle et se

confond. Il faut viser juste pour passer au milieu des parcs et des bouchots et ne pas se méprendre sur la hauteur d'eau. Au Sud d'Oléron, dans un écrin de sable et de dunes en bordure de la forêt domaniale, l'anse de Gatteau est enchantée. L'eau est transparente comme sous les Tropiques tant le sable est blanc. Une escale qui se mérite car il faut déjouer les pièges des parcs ostréicoles balisés de façon incertaine ou les nombreux bancs de sable. Sur l'autre rive, la Seudre, littoral façonné hier par les sauniers, aujourd'hui exploité par les ostréiculteurs, vaut bien une remontée jusqu'à son port d'étiage, Mornac, où sont basés plusieurs bateaux traditionnels. Un voilier au tirant d'eau raisonnable peut envisager une ballade au plus près des berges.

Cet environnement offre à qui aime naviguer autrement assez de mouillages abrités pour y caboter tranquillement le temps d'une croisière. Fréquentés par des locaux, de minuscules abris comme le petit port du Chay, à deux encablures au Sud de la Rochelle, avec ses cabanes sur la grève, est une curiosité qui pousse le navigateur à s'y aventurer. Plus loin, dans le pertuis breton, s'ouvre la grande baie du Fier d'Ars, un espace rythmé par les flux de l'eau dans lequel la grève de la

Patache offre une escale dorée, avec cette sensation d'être déjà au bout du monde. Ici, l'Enez est de mon point de vue en parfaite harmonie. Je l'imagine bientôt en d'autres lieux plus éloignés, mais ce sera pour la saison prochaine : les Glénan, le golfe du Morbihan, Molène ou Chausey. Et puis, comme le temps presse et que les années passent, on coupera probablement par la route pour goûter aux îles de l'Adriatique ou à celles de la Baltique. J'aime déjà ce bateau. Il sera notre dernier croiseur. On l'a baptisé Lola Frisquette et sur un barrot du rouf Martine – la frileuse – a gravé cette ritournelle que lui a soufflée notre fille : « Je m'appelle Frisquette, mais je n'ai pas froid aux yeux ». ■

Remerciements à Cécile et Chrétienne Billiotte pour leurs photographies.



