

Alain Jézéquel : «Des techniques classiques et des produits modernes»

Le deuxième volet de cette série consacrée aux chantiers navals de France se tourne vers un constructeur connu pour ses Cormoran et autres voiliers en bois classiques : le chantier Jézéquel de Carantec.



Le chantier de la Grève du Port à Carantec en 2003. De gauche à droite, un Cormoran, une Bernache et un Cat-boat de Carantec. L'atelier historique ne sert plus qu'à stocker les bateaux de la famille... | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL



Alain Jézéquel marque la troisième génération de charpentiers de marine du chantier éponyme – et la continuité de l'atelier de Saint-Martin-des-Champs est déjà assurée par son fils, Jean-Marie. | PHOTO @ DOMINIC BOURGEOIS

Le deuxième volet de cette série consacrée aux chantiers navals et à leurs animateurs se tourne vers un constructeur peu connu hors de sa «paroisse» carantécoise, alors qu'il est l'un des charpentiers de marine les plus célèbres pour ses Cormoran et autres voiliers en bois classiques. Un atelier qui a désormais près d'un siècle d'existence avec trois générations de Jézéquel aux commandes...

v&v.com : Alain, depuis combien de temps le chantier Jézéquel existe-t-il ?

Alain Jézéquel : Depuis 1920. En fait, mon grand-père Alain Jézéquel a rencontré Eugène Moguérou pendant la Première Guerre mondiale à Corfou ! Il était originaire de Saint-Pol-de-Léon, et était, en tant que militaire, charpentier de marine en 14-18. Il s'est retrouvé dans l'armée avec Eugène, qui avait lui-même un chantier à Carantec depuis 1908... Au sortir de la guerre, dès 1920, tous deux se sont associés pour travailler ensemble, essentiellement pour la plaisance, en construisant de petits cotres de Carantec, puis des bateaux dessinés par l'architecte Victor Brix ou Talma Bertrand...



Première mise à l'eau du plan Cornu de 11,70 mètres de Mr. Garnier en 1950 : Dieu me garde est glissé sur un chemin de planches sur la Grève du Port de Carantec avec l'aide des marins du coin... | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

v&v.com : A l'époque, le chantier était sur la Grève du Port de Carantec ?

A.J. : Oui, et en 1952, mon père a racheté l'atelier. Toujours au même endroit sur la plage, rue du Port : un hangar de 200 mètres carrés qui abrite maintenant nos bateaux personnels. Car depuis 2005, nous sommes installés à l'entrée du port de Morlaix, sur la rivière, à Saint-Martin-des-Champs.

v&v.com : Et votre grand-père – qui se prénomme aussi Alain – construisait de petites unités...

A.J. : Jusqu'à 15 mètres quand même – et dans un atelier de 20 mètres de long sur 10 de large ! Le premier bateau que mon père a réalisé en 1953, quand le chantier s'est appelé Jézéquel, était un plan Cornu, le Pie Christ– ils ont fini ce yawl de 11,90 mètres à deux en un an.

v&v.com : Côté construction, vous avez toujours pratiqué les mêmes méthodes ?

A.J. : Tous nos bateaux ont été, et sont encore, construits en bordés classiques sur membrures ployées en acacia, et rivetés cuivre. Il n'y a pas grand-chose qui a changé au fil des ans : on utilise toujours les mêmes méthodes. Ce sont les matériaux qui ont évolué, puisqu'on emploie pas mal de colles époxy ou polyuréthane, et on n'utilise plus de clous galvanisés : tout est désormais visé inox ou pointé bronze.



Le dernier Cormoran en cours de construction au chantier Jézéquel : notez le «clos» au niveau du bouchain, cette absence de bordé permettant de passer l'hiver, le bateau étant réellement fini au printemps avec les beaux jours... Question d'hygrométrie. | PHOTO @ DOMINIC BOURGEOIS

v&v.com : En fait, vous travaillez le bois selon les techniques classiques, mais vous employez des produits modernes !

A.J. : Oui, notamment les résines époxy pour tout ce qui est collage... Cela permet d'obtenir une finition superbe, sur les Cormoran et les petites unités par exemple, où nous proposons des vernis sur les bordés de coque. L'entretien n'est finalement pas très conséquent avec ces matières, car les coques ne travaillent presque plus et il n'y a plus de décollement de la peinture ou des vernis parce qu'il n'y a pas d'infiltration d'eau. Une fois calfaté, le bateau ne bouge plus !

v&v.com : Revenons à l'histoire du chantier. Après votre grand-père Alain, votre père, Georges, a donc repris à son compte le chantier Moguérou...

A.J. : Et je suis rentré au chantier comme apprenti en 1972 ! J'avais seize ans et j'ai racheté l'atelier à la suite de mon père en 1985. C'était un choix, car j'adorais cette ambiance, ces odeurs, ces bateaux, ce travail ! A l'époque, on sortait des Prima (8,20 m) et des Dauphin (6,50 m) sur plans Brix, un architecte français d'origine russe qui a travaillé longtemps pour Jouët à Sartrouville... Il avait déjà collaboré avec mon grand-père bien avant la Deuxième Guerre, dans les années 20.

v&v.com : Est-ce que vous faisiez déjà de la petite série ?

A.J. : Non, on sortait deux à trois bateaux par an – pas vraiment de la «petite série» ! Depuis toujours, on ne travaille qu'à la commande. Dans notre «catalogue», on avait construit des plans Sergent de 7,50 mètres dans les années 1954-1960, de petits misainiers, des 5,50 mètres et des 5,60 mètres dessinés par mon grand-père, puis des Dauphin à partir de 1959, des Prima dès 1963 et des J-25 en 1975 (Redez Noz, plan

Georges Jézéquel de 7,50 mètres). Et, de temps en temps, un plan Cornu : Jabadao (12 mètres) en 1958, Anaïck II (11,90 mètres) en 1962, Aldébaran(10,30 m) en 1965...



L'Alcyon est un joli cote aurique à flèche construit en 2007. Georges Jézéquel : « Le bordage commence par le haut, jusqu'au tournant de bouchain, en alternant un bordé sur chaque bord pour que le bateau ne force pas d'un côté : ça donnerait un voilier dissymétrique et bordier. On laisse un clos au bouchain avant de repartir en bas, galbord, ribord...» | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

v&v.com : La baie de Morlaix, et Carantec, en particulier, étaient connus pour leurs régates...

A.J. : Oh oui – la Société des Régates de Morlaix date de 1874 ! Mon père s'était donc dessiné son propre bateau, le J-25 Redez Noz (qui mesure en fait 24 pieds, mais les Américains avaient déjà pris ce nom avec leur J24...) pour se balader et courir en famille. J'ai navigué à bord avec mon frère, ma mère et plus tard, mon fils, qui a racheté le voilier...

v&v.com : Et quand avez-vous commencé à construire des Cormoran ?

A.J. : En 1979 ! Le dessin de Charles Raillard de 1922 avait été un peu construit par Moguérou dès 1926 sur plan Brix, mais il était surtout fabriqué par les chantiers des deux Sibiril, par Mevel, Eliès, La Forêt, Nédellec, Pauvy, Casenave, et par Le Got à Roscoff... Le premier Cormoran construit au chantier Jézéquel, Mor Vran, date donc de 1979...



Le chantier Jézéquel construit entre deux et quatre Cormoran par an : ce sont de véritables pièces d'ébénisterie... qui s'imposent régulièrement lors des régates de la baie de Morlaix ! | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

v&v.com : Les Cormoran sont-ils tous identiques ?

A.J. : C'est une jauge à restriction qui permet de jouer sur certains paramètres à l'intérieur d'un cadre – il y a une certaine liberté qui fait que nos Cormoran sont plutôt devant lors des régates ! Le dernier que nous avons construit porte le numéro 306... On change un peu les formes au fil des saisons – on a encore gagné sur le poids, descendu un peu le centre de gravité, modifié les entrées d'eau. Les coques sont bordées en acajou de Côte d'Ivoire avec des membrures en acacia, la quille en Iroko. On a un stock de bois que nous faisons sécher pendant pas mal d'années avant de les utiliser : la qualité du bois fait la qualité de la coque et la longévité du bateau ! C'est vital. Le chantier est désormais le seul à réaliser des Cormoran en bois classique, les autres ateliers les construisent en strip-planking ou en polyester.

v&v.com : La baie de Morlaix, outre ses régates, a toujours eu une tradition de constructeurs de plaisance...

A.J. : A Carantec, il y a eu jusqu'à huit chantiers qui construisaient des Cormoran ! Certains étaient dessinés par les patrons du chantier, d'autres par des architectes comme Brix, Dervin, Silvant... Quand j'étais apprenti, il y avait un marché très dynamique de la petite plaisance et certains voiliers étaient même livrés par la mer jusqu'à Cancale ou Bénodet, d'autres amenés par train en Méditerranée ! Sur les yachts de l'époque, il y avait beaucoup de marins qui venaient de la baie de Morlaix : sur Hispaniade roi d'Espagne, puis sur Gitanade la famille Rothschild... Quand ils revenaient ici, ils avaient de petits bateaux de pêche avec lesquels ils régataient. Du coup, les formes se sont affinées et, comme Carantec était déjà une station balnéaire au début du siècle, beaucoup de gens venaient en villégiature et se prenaient au jeu de la course !

v&v.com : Vous-même, quand avez-vous repris le chantier de votre père ?

A.J. : En 1985. Aujourd'hui, nous réalisons toutes sortes de bateaux en bois classique, le plus grand étant Alcyon, un 10,20 mètres pour huit tonnes. Nous avons aussi beaucoup de restaurations, comme en 2008, où on a remis en état – en trois ans – un bateau que mon grand-père avait construit en 1932 chez Moguérou, un gros motor-yacht de 15 mètres, Phébus...

v&v.com : Et combien de bateaux construisez-vous par an ?

A.J. : Entre deux et quatre, selon la taille. Parce que nous faisons beaucoup de restauration et d'entretien. La construction nous occupe plutôt les mois d'hiver : cela représente entre 650 et 680 heures de travail pour sortir un Cormoran... Il y a un petit ralentissement sur la construction des Cormoran, mais nous en avons tout de même lancé deux en 2012 et deux en 2013. On est en train d'en construire un cet hiver et, vraisemblablement, un autre va suivre. Mais, sincèrement, je ne sais pas combien de bateaux j'ai construit au chantier depuis 1985 !



Les Cat-boats de Carantec reviennent sur le devant de la scène en baie de Morlaix : ce petit monotype de 4,50 mètres pour 1,80 mètre de large porte 17m² de voile, la même surface qu'une grand-voile de Bélouga ! | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

v&v.com : Vous construisez aussi des Cat-Boats de Carantec...

A.J. : C'est un bateau de 4,50 mètres qui date aussi des années 20 avec une jauge à restriction assez simple, mais qui a réellement pris corps dans les années 50. Cette série reprend vie depuis la saison dernière, puisqu'on voit les bateaux sortir des jardins qu'ils n'avaient pas quittés depuis des années !

v&v.com : Quels autres voiliers y a-t-il au catalogue du chantier ?

A.J. : Nous avons construit aussi des Barracuda, qui sont des extrapolations du Cormoran avec 5,25 mètres de coque, l'Osmose, un petit dériveur lesté de 5,50 mètres avec un petit rouf et gréé en cat-boat houari, et la Bernache, dont nous avons fait cinq exemplaires. En fait, c'est un client qui voulait un bateau costaud pour aller pêcher le bar au large de l'île de Batz : il voulait un gréement très simple pour pouvoir démâter facilement en mer, et bien défendu pour aller au large. On s'est aperçu qu'il marchait bien à la voile, alors on l'a équipé d'une dérive pivotante et doté d'un petit foc sur bout-dehors. C'est un gros canot creux dans lequel on peut se balader à cinq à bord sans se marcher dessus ! Et puis nous avons aussi réalisé des unités à l'unité, comme le croiseur Marie Karté de 1991, inspiré des cotres traditionnels de Carantec de 10,20 mètres...



Le Dauphin dessiné par Victor Brix a aussi été l'un des grands succès du chantier de Carantec et nombre de clients confie leur bateau aux Jézéquel pour assurer l'hivernage et l'entretien à l'image de Penneg, construit en 1975 ! | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

v&v.com : Combien êtes-vous au chantier ?

A.J. : Je travaille avec mon fils et un apprenti, tout le chantier étant concentré à Saint-Martin-des-Champs depuis 1980, dans l'ancien atelier de Silvant... Avec les agrandissements au fil des ans, on atteint 4 000 mètres carrés, dont plus de 800 mètres carrés de hangar, ce qui nous permet de stocker une cinquantaine de bateaux en bois pour l'hivernage. Aux beaux jours, nous avons pas mal de travail d'entretien avant les remises à l'eau.

v&v.com : Vous-même, vous régatez encore ?

A.J. : Plus trop, mais mon fils Jean-Marie a pris le relais ! Je fais plutôt de la croisière sur mon Prima, Men Garo II, que j'ai racheté d'occasion voici une trentaine d'années...

v&v.com : En termes d'activités, avez-vous assez de travail en ces années de crise ?

A.J. : On peut dire que ça va, même si c'est plus calme qu'il y a sept ou huit ans – à l'époque, il fallait compter deux ans de délai pour avoir son bateau, aujourd'hui, un an seulement ! Nous avons des clients réguliers et d'autres qui viennent parce qu'ils ont vu l'un de nos bateaux naviguer. D'autres ont des idées précises de ce qu'ils veulent : on sort un crayon, on fait un croquis, puis une demi-coque – et on construit...



Dix-neuf Cormoran se sont rassemblés à Brest, l'été dernier, pour le National 2013, remporté par Hervé et Jean-Marie Le Calvez et Virginie Andrieu sur le n°291, tandis que Loïc Mével et Jean-Marie Jézéquel terminaient troisièmes sur le n°306... | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL

Le chantier Jézéquel en quelques mots

Création : 1952

Gestion : Alain Jézéquel

Voiliers produits : day-boats et petits croiseurs en bois classique

Modèles : Cormoran, Cat-Boat de Carantec, Bernache, Barracuda, Osmose, J.25, Dauphin, Prima, Alcyon...

Chantier Jézéquel, 39 bis allée Saint-François, 29600, Saint-Martin des Champs, tél. 02 98 67 93 28 ou 06 83 48 12 19, e-mail : chantier-jezequel@wanadoo.fr, Internet : www.chantier-jezequel.com



Reder Noz est l'un des plus redoutés des croiseurs côtiers construits par le chantier Jézéquel : il a écumé toutes les baies de Brest à Saint-Malo pour s'imposer de nombreuses fois en course. | PHOTO @ COLLECTION JÉZÉQUEL