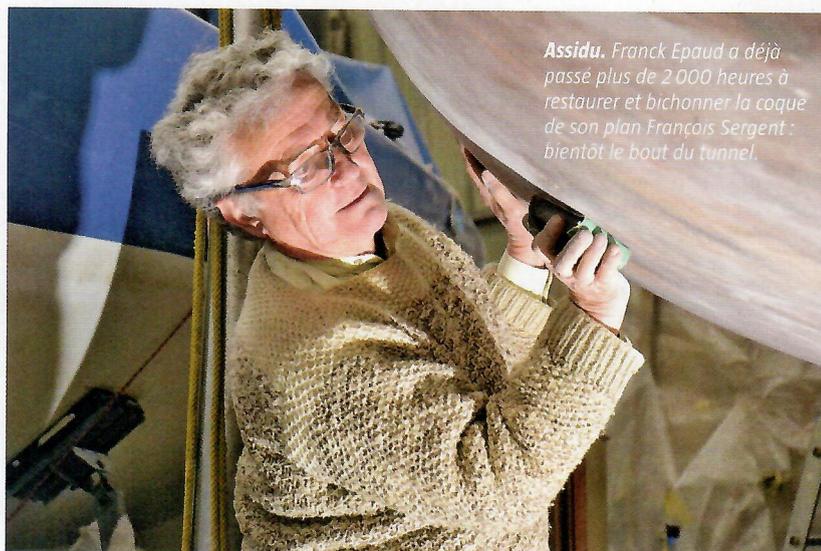




CHANTIER AU LONG COURS

LA RENAISSANCE aux forceps D'UN PLAN SERGENT

Novembre 2016. Franck Epaud, 70 ans, achète un cotre signé François Sergent pour le restaurer. «10,50 mètres de long, bordé quatre plis acajou, travaux à prévoir», précise l'annonce. Prix imbattable. Initialement prévus pour une durée d'un an, les travaux commencent dans un chantier de Mesquer, près de Guérande (Loire-Atlantique). Ils durent toujours mais Franck Epaud ne se plaint pas.



Assidu. Franck Epaud a déjà passé plus de 2 000 heures à restaurer et bichonner la coque de son plan François Sergent : bientôt le bout du tunnel.

le bois comme modèleur de moules pour des pièces d'industrie. J'ai aussi fait de la rénovation intérieure de maisons, surtout du mobilier... Et je suis arrivé dans l'imprimerie, où l'on utilisait de moins en moins de bois.» Dans le CV de Franck Epaud, pas ou peu de bateau à voile, «sauf celui des autres, hélas».

Pas d'indices non plus chez Chantal, qui a grandi d'abord dans le Nord-Est de la France. Ah si ! Deux stages aux Glénans à 18 et 19 ans. Le hasard ou presque. «En attendant l'été d'après, chez moi, je lisais votre Voiles et Voiliers. Et puis bon, les grosses envies, ça ne se décrète pas. C'est pas vrai, Franck ?» Son mari acquiesce. Pour voir la «grosse envie» de Franck, il faut faire six kilomètres. Direction Mesquer (Loire-Atlantique), son petit port de charme, ses parcs à huîtres, ses résidences secondaires et ses deux chantiers navals : Skol Ar Mor, d'abord, une école de formation à la charpenterie marine traditionnelle d'où sortent régulièrement des bijoux flottants. Plus près de l'eau encore, en tournant le dos aux marais salants, la Société nautique de Kercabellec (SNK). Son patron, Cyril Benoist, est connu pour son art de faire renaviguer tout ce qui a un jour flotté avec un mât dessus.

Et le bateau ? Il est là, justement, à tribord en entrant dans le chantier. Juste derrière un Billie Jane en rénovation pour s'être pris un arbre sur le pont l'hiver dernier. Et juste avant trois fiers Requin, un bleu, un blanc et un jaune, qui gigotent presque sur leur ber, sentant venir la belle saison. *Taliesin* – c'est le nom de ce plan Sergent – est là, solidement posé sur sa quille longue et ses deux béquilles en inox dont les 16 centimètres de section disent déjà le sérieux de la chose. Le bateau a été construit en 1965, à La Rochelle, au chantier de Fernand Hervé, constructeur et coureur à la fois, notamment à bord de son *Eloise II*, signée elle

aussi François Sergent. Avec cette dernière, «Tonton Hervé» a représenté la France à l'Admiral's Cup de 1963 avant de remporter, sur le chemin du retour, la course Plymouth-La Rochelle en temps compensé. Drôle d'époque où des architectes comme François Sergent (1911-2000) signaient des «course-croisière» capables de gagner des courses tout en assurant des croisières tout confort. De ce chantier Hervé, qui a fêté ses 70 ans, sont sortis bon nombre des 2 000 bateaux (environ) dessinés par ce contemporain de Maurice Amiet, Jean-Jacques Herbulot et autres Eugène Cornu. Dans une biographie signée Paule Sergent (la femme de l'architecte), on peut lire au sujet de ce génial autodidacte : «L'expérimentation était son credo. Il disait que l'ordinateur a sclérosé l'imagination créatrice et le sens esthétique.»

AU QUART DE POIL, LE MOTEUR !

Aujourd'hui à Mesquer, *Taliesin* fait le beau vu d'en bas. On aurait presque envie de donner un coup de peinture final sur l'époxy gris-bleu et de le mettre à l'eau. L'hélice en cuivre a été brossée, elle rutille et tourne bien sous la main. Il suffirait de poser les passe-coque et ce serait parti pour une première bordée. Il disait quoi, Bourvil, dénichant un aéroplane dans *La Grande Vadrouille* ? «Y a pas d'hélice hélas, c'est là qu'est l'os !» Là y en a une... D'un coup de menton rieur, Franck désigne trois mètres plus loin un moteur sanglé sous les deux pales élévatrices d'un antique Manitou : un Volvo 10 chevaux, furieusement d'époque. Pas de bol, c'est celui de *Taliesin*, avec deux balles de tennis bouchant les sorties d'air et un air général pas vraiment formidable. «Il tourne, prévient le skipper. Il tournait, en tout cas. Faudra juste

A condition d'aimer un minimum la mer et les bateaux à voile, il existe une méthode efficace pour illuminer la vie de couple quand le temps de la retraite sonne : acheter un voilier en bois bien abîmé et se jurer de le faire naviguer de nouveau, coûte que coûte. Chantal Epaud, à peine plus jeune que son mari Franck et à la retraite elle aussi, se monte philosophe : «Dans un couple, c'est difficile que les deux se mettent en même temps à vivre leur rêve. Franck avait le sien, il s'est jeté à l'eau avec ce vieux voilier : il est presque arrivé au bout de son rêve, mon tour viendra.»

Pourquoi ce rêve plutôt qu'un autre ? «Je suis Nantais d'origine, explique Franck Epaud. Mon dernier poste – la gestion d'une imprimerie – était à Guérande. Auparavant, j'avais travaillé dans

En attendant de toucher l'eau. *Taliesin* ou le triomphe du beau. Le plan Sergent trône parmi d'autres coques de légende au chantier de Mesquer.

le sabler et puis le remonter.» C'est sur la notion de «juste» que Franck risque d'avoir des problèmes: la veille au soir, en discutant avec Chantal, celle-ci a été claire et nette. «Faire de la voile sur Taliesin quand ce sera fini? Bien sûr. Je veux une bonne météo, donc je la prendrai moi-même, et il faudra que le moteur démarre au quart de poil!» A priori, ce n'est pas gagné mais Franck possède une arme secrète avec le volant d'inertie du moteur posé non loin de là: «On ne le souève pas tout seul. C'est du sérieux! Fixé sur l'arbre, à la sortie moteur, impossible de caler avec ça!» Quand on lui rétorque que sa dame exige surtout que le moteur démarre au quart de poil, il demeure confiant.

EAU DOUCE ET MAUVAISES SURPRISES

Franck revient vers sa coque qu'il carresse de la main en reprenant la genèse de son projet. «Les couples et les lisses sont en chêne. Par-dessus, quatre plis croisés d'acajou de 5 millimètres d'épaisseur chacun. Sur pas mal de plans Sergent, il y avait trois plis. Là, c'est quatre sur toute la longueur. En ajoutant la colle chargée, l'époxy et la peinture finale, on sera dans les 2,5 centimètres d'épaisseur de coque. Du costaud, sans la lourdeur. Lège, on sera dans les 6 tonnes dont 2,2 tonnes de lest en fonte. Et il sera moins lourd que quand on l'a acheté. La grue l'avait pesé à 6,3 tonnes et c'est normal, il y avait 300 litres d'eau dans les fonds. De l'eau douce en plus. L'horreur à bord!» La mine dégoûtée, il sort une photo du bateau datant d'avant l'achat, prise par l'ancien propriétaire. «Vous voyez, là, sous la coque, côté bâbord, ce filet d'eau? Ils venaient de le sortir et pour évacuer l'eau des fonds, ils avaient fait un trou à la grosse mèche au point le plus bas. Ah les barbares!»

Une fois transporté au chantier de Mesquer, Taliesin avait d'ailleurs dû être asséché encore quelques semaines à l'extérieur, sur les conseils de Cyril Benoist. «Il n'avait pas tort, Cyril. On a sorti les 300 litres d'eau des fonds... A ce moment-là, j'ai compris que les douze mois de travaux prévus, ce serait un peu juste.» Pour Franck, les mauvaises surprises s'ajoutent les unes aux autres concernant l'état des entrailles: tableau arrière pourri, lisses à changer ici et là, plis d'acajou «bouffés» en veux-tu en voilà, aménagements intérieurs dégingués, boiserie mitées par l'eau... On en passe et des meilleures. Pas question de se décourager pour autant: «J'avais hésité à l'époque mais c'est sûr qu'en achetant un Arpège – j'en avais repéré un –, je serais depuis longtemps sur l'eau. J'adore ce Dufour. Mais j'étais confiant pour la restauration puisque l'année d'avant, j'avais mené celle d'un maque-



reautier tellement beau à la fin que les journaux en avaient parlé.» Aujourd'hui, sa coque finie ou presque, Franck Epaud peut faire le malin avec son décapsuleur de bière qu'il tapote sur la coque: c'est vrai qu'elle «sonne» idéalement. «Il faut un bruit sec, qui résonne bien. Au départ, ce bruit était souvent grave, sans écho, lugubre: le bois pourri!»

Sur l'acte de francisation de Taliesin se relaient les noms des anciens propriétaires (dont il convient de taire le dernier): Yves Barbe, de Saint-Brieuc, profession inconnue; M. Le Mentec, expert-comptable à Lorient; Didier Pollard, électromécanicien à Lorient aussi; Didier Pauchet, «marin d'État», de Chemillé (Maine-et-Loire); et enfin le dernier propriétaire, qui a vendu le bateau à Franck «pour cause de divorce». Magnanime, Franck n'en veut à personne. «D'ailleurs, c'est peut-être bien pour éviter de divorcer moi-même que j'ai acheté ce bateau. Chantal parlait de déménager dans un appartement, j'ai eu peur d'être en prison, alors je me suis plongé dans les petites annonces pour trouver un voilier sur lequel je pourrais m'évader un

Jolie coque. A son grutage avant le rachat, plus de 300 litres d'eau s'échappèrent encore des entrailles de Taliesin.

Du boulot! Varangues, lisses, bordés, cloisons ou plis moulés: tout était à refaire ou presque.

peu. Je visais 9 mètres maxi mais je suis tombé sur ce truc. Il en voulait 5 000 euros, puis 3 000. J'hésitais, il m'a rappelé. Finalement, je lui ai donné 500 et j'ai payé les arrières de stationnement. Il y avait tout: le grément, les voiles, tout l'équipement, la sécurité homologuée grand large, un GPS et un pilote automatique en prime.»

SOIXANTE MÈTRES CARRÉS D'ACAJOU

De l'épreuve naîtra la joie: quatre ans après la conclusion de cette affaire du siècle, Franck aura appris à manipuler un outil enconnu pour lui, la «scie branleuse», comme il dit – une scie électrique portative oscillante, ou scie d'angle. Franck en est à sa quatrième «branleuse»: «J'ai perdu la première. Les charbons ont lâché sur la deuxième, irréparable. La troisième, à batterie, manquait de puissance. J'espère finir le bateau avec la quatrième. Magique, cet outil! C'est avec lui que j'ai attaqué par l'extérieur les plis d'acajou pourris en prenant bien large sur les bords – bien 10 centimètres de marge pour chaque pli. Ce qui fait qu'une pourriture de 30 centimètres carrés à la lisse, ça fait presque un mètre carré dégagé à l'extérieur. Au total, j'ai bien dû reprendre 15 mètres carrés de coque. Sans doute même davantage parce que bien sûr, sous les cadènes, c'était pourri aussi.»

Le calcul est vite fait: 15 mètres carrés par quatre plis donnent 60 mètres carrés de bandes d'acajou issus de bas-

«IL FAUT UN BRUIT SEC, QUI RÉSONNE BIEN!»



Costaud. «Le moteur ? Il redémarrera au quart de poil !» : foi de Franck Epaud.



A refaire. Des quatre plis en bois rare de la coque, ravagés par les infiltrations, il ne restait souvent plus grand-chose.



Fine équipe. Pause apéro pour l'expert maritime, Antoine Héry (à gauche), Franck Epaud, et Cyril Benoist, le patron du chantier (à droite).



Reconstruction. 2,2 tonnes de lest donnent à ce plan Sergent une raideur à la toile rassurante dès que le vent rentre un peu.



Etonnant. L'arbre d'hélice désaxé de Taliesin est une trouvaille qu'imagina François Sergent et qui permet de préserver l'étambot.



«C'EST BEAU AVEC CE GRAND ÉLANCEMENT À L'ARRIÈRE.»

à déplacement avec une quille longue qui donne des comportements très intéressants à la mer. C'est simple, confortable, on garde la possibilité d'échouer facilement à quai et c'est un bateau qu'on peut charger sans l'arrêter. Visuellement, c'est beau, avec notamment ce grand élanement à l'arrière. C'est sûr que ça limite la longueur à la flottaison, donc c'est moins à la mode, vu le prix des places de port. On est sûr du solide aussi, du sûr, avec cette quille dans la forme du bateau et pas accrochée dessous. Et l'arbre d'hélice désaxé derrière, un peu sur le côté, c'est une super idée qui permet de préserver la solidité de l'étambot.»

L'ÉTAMBOT, UNE ŒUVRE D'ART

L'étambot, justement ! Franck exige qu'on se lève pour admirer la chose. Tout en forme, en lamellé-collé d'acajou, 40 plis... «*Sous la peinture, on ne la verra pas, cette œuvre d'art, tant pis, précise le guide en caressant la pièce maîtresse. Je me demande encore comment ils l'ont faite.*» Alors on touche aussi, à tour de rôle, pour rendre hommage à ce travail de l'homme. On ne verra pas cette œuvre d'art, mais Franck se régale déjà des discussions de ponton, quand il se rendra aux rassemblements de vieux gréements. «*Douarnenez, Brest, la Semaine du golfe... j'y serai ! Entre connaisseurs, on devine le beau boulot, ça donne des discussions sans fin, que du velours. Attention hein ! Pas question de tourner snob contre les plastiques. Il faut de tout et je n'oublie pas qu'avec un Arpège...*»

L'expert nantais reprend son diagnostic. «*Pour le matériau, c'est du classique : du chêne et de l'acajou quatre plis. Du costaud. La résine de stratification par-dessus n'est pas d'origine, d'accord, et ça nécessite une excellente qualité de travail en dessous, mais, avec Franck, c'est confiance à 100 %. Remarque, les bateaux en bois, ça ne pourrait jamais aux œuvres vives. Et rarement à l'eau salée.*» Tous les trois s'amuse de ces plaisanciers qui, les soirs d'été, s'obstinent à racler leur pont et autres boiseries rares à grands coups d'eau douce «*karchérisée*» avec application sous prétexte d'embruns. «*Un coup de soleil dessus ou pire de pleine lune et c'est de l'assassinat du bois en bande organisée. Que je te foutrais par-dessus au moins un seau d'eau de mer pour sauver ce qui peut l'être !*»

Pour Franck, la question de l'entretien du pont ne se pose pas encore.

taings de bois, souvent dégotés chez d'anciens copains charpentiers, puis usinés chez le frère de Franck, autre cheville ouvrière du projet et heureux possesseur notamment d'une raboteuse professionnelle. «*On découpait dans les bastaings des bandes de 7 à 8 millimètres d'épaisseur sur 100 de large pour arriver ensuite aux 5 millimètres après les passages à la raboteuse. En comptant les chutes, les erreurs et les échantillonnages, on arrive donc à 60 mètres carrés par 10 centimètres, ce qui fait 0,6 mètre cube d'acajou. Du bois exotique, d'accord, pas d'ici donc pas vraiment écolo. Mais les écolos, je les attends ! Ça fait moins que pour une petite terrasse de piscine. C'est comme l'époxy : pas vraiment écolo comme produit, c'est vrai. Au final, je vais en avoir utilisé 20 kilos, plus la colle. Avec leurs vélos en carbone (irrécupérable), avec leurs batteries (impossibles à recycler) pour avancer sans pédaler trop fort, qu'ils ne viennent pas m'apprendre la vie ! Quant à ma quille, elle est en fonte, pas en plomb. Ça se recycle, c'est moins cancérigène, et pour les poissons, c'est mieux !*»

Le sourire aux lèvres – mais pas trop large quand même, pour que son éternelle clope ne lui tombe pas du bec –, Cyril Benoist partage cet avis : «*L'écologie, c'est surtout de réparer, de garder les trucs, de les restaurer s'ils sont bien construits. Avec leurs baignoires en plastique avec un mât dessus, dont on ne sait plus quoi foutre vingt ans plus tard tellement ça vieillit mal, ils ont l'air malins ceux qui me parlent de naviguer écolo pour écouter le vent !*»

Erreur que d'aborder ce sujet écologique qui revient comme un boomerang à l'heure de l'apéro du soir pris entre amis du chantier sous le nez de Taliesin, dans trois fauteuils défoncés en similicuir noir. «*C'est comme cette nouvelle loi sur la déshérence des bateaux,* reprend le directeur du chantier. *J'at-*

tends toujours. Derrière mon chantier, j'ai des épaves à ne plus savoir qu'en faire. Les loyers ne sont plus payés depuis des lustres, les proprios sont aux abonnés absents mais si je leur mets un coup de pelleuse dessus ou si je les refile à des jeunes pour faire un truc avec, je suis en faute.»

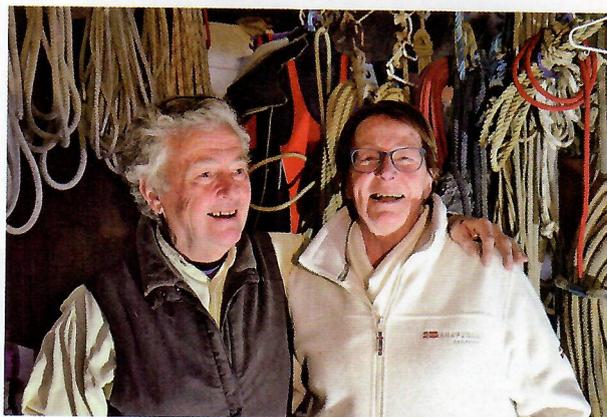
UN PUR BATEAU

Ce soir-là, un ami, Antoine Héry, expert maritime nantais, est de la partie. La discussion glisse sur la rentabilité financière de la restauration de voiliers et le verdict tombe, validé par Cyril Benoist : «*C'est dans l'air mais il y a peu de chances que ça devienne rentable dans les prochaines années. Pour ceux qui vivent un rêve sans compter leurs heures, c'est bon. Mais à 30 euros minimum de l'heure terminée, on va vite sur du très cher à la mise à l'eau. Faut être amoureux, quoi !*»

Et l'expert de revenir sur le cas de Taliesin : «*Ce n'est pas parce que Franck est devenu un ami, mais malgré les mauvaises surprises, ce plan Sergent, il avait une très bonne base. Les structures primaires et secondaires étaient bonnes à part quelques lisses à changer. On est sur du pur bateau*

Toutes voiles dehors. *Encore quelques mois de labeur, et Taliesin retrouvera les flots pour le bonheur de Franck et Chantal.*

Duo complice. *En attendant le grand moment de la remise à l'eau, accastillage, gréement, drisses et écoutes ont été remisés dans le garage de Franck et Chantal Epaud.*



Seule certitude: il sera neuf ou presque. L'ancien, avec ses clous rouillés, cachait souvent un contreplaqué mangé par l'eau. Surtout sur les passavants. Ici et là, avec sa «scie branleuse», Franck a découpé des bouts de lame qu'il changera façon puzzle. Un travail de dingue. Dessous, plus en arrière, là où viendra bientôt se loger le moteur censé partir «au quart de poil», tout n'est pour le moment que couples et embases un peu noircies mais «saines», selon le cicérone. Le barrot avant du plancher de cockpit, en revanche, est à reprendre sérieusement, victime à son tour d'infiltrations d'eau non salée. D'où le ressort que la littérature nautique manque cruellement d'un savant ouvrage sur le cheminement des eaux viciées à bord d'un bateau en bois. Franck a mis beaucoup de temps à comprendre les raisons de cette nouvelle attaque sournoise sur son barrot. Il le sait maintenant: «Ça venait de côté, en fait. L'eau dans du bois sur un bateau, ça peut même ruisseler en remontant!»

FAIT ET À FAIRE

Côté chiffres, c'est plus simple. Sur ses deux carnets, un pour le «Fait», l'autre pour le «A faire», Franck note beaucoup de choses. Un exemple? Il en est à sa deuxième boîte d'agrafes – 3 000 pièces chacune. «C'est pour fixer l'acajou. Une sur chaque lisse pour le premier pli, une tous les 15 centimètres à peu près ensuite. Du 12 millimètres de profondeur. J'avais une bonne agrafeuse pneumatique. Indispensable! Hélas, je n'ai pas trouvé d'agrafes en inox donc il fallait les enlever après séchage puis reboucher. Oh, le boulot!»



Plein de charme!
C'est depuis le quai du petit port de Mesquer que Taliesin sera bientôt remis à l'eau.

Sur son carnet des choses faites, Franck a marqué aussi qu'il a passé 200 heures sur le chantier en 2017, 635 heures en 2018, 642 en 2019 et 509 en 2020, «à cause du confinement». En gros, 200 jours de travail par an. Sachant aussi qu'avec Chantal il avait été convenu au départ et dans la mesure du possible qu'il n'y aurait pas de chantier le vendredi. Le week-end non plus, et encore moins l'été quand les enfants sont là. N'empêche, cela fait au total près de 2 000 heures de travail, auxquelles on peut ajouter les 400 heures données par le frère de Franck, et celles offertes par les amis.

L'un de ces amis, Alain Berteloot, retraité nantais, lui-même propriétaire d'un voilier, après avoir fait naviguer à la voile des centaines ou des milliers d'enfants en difficulté, avait annoncé il y a quelques années qu'il se chargeait de l'électricité sur *Taliesin*. Il a tenu parole et

ce n'est pas fini puisque le moteur – encore lui! – devra absolument répondre à son maître à la moindre sollicitation. Alain y croit, c'est l'essentiel. Et l'on peut croire Alain, vu le boulot déjà fait à bord. Le tableau électrique est terminé, un régal. Les batteries sont à poste, le répartiteur est O.K., les coupe-circuits sont rutilants, il y aura du 12 et du 220 volts. L'éclairage? Le «top du top». Chaque banquette a déjà sa veilleuse aux lignes futuristes. Lumière «chaude», s'il vous plaît. Les spots du carré sont même réglables. Et les plafonniers sont un sommet d'élégance, loin de la lampe-tempête que les enfants avaient offerte à leur père. Respect, Monsieur Alain! Surtout quand on connaît les difficultés inhérentes à la pose d'une installation électrique sur un bateau, et les courbatures que l'on peut subir.

Du respect, Alain Berteloot n'en manque pas d'ailleurs à l'égard de son ami Franck. «Quel boulot il a fait! Du beau, du bon boulot en plus. Il va au bout de son histoire avec son bateau magnifique. Il s'est accroché, il y a eu des moments durs mais le bout du tunnel arrive: chapeau!» Franck reçoit l'hommage comme il se doit mais sa voix déraile un peu au rappel des «moments durs»: «Si j'ai pleuré? Non! Mais des moments de découragement, c'est sûr. Aux mauvaises surprises, puis à chaque fois que je parlais faire de la voile avec des amis, l'été. Pas facile, l'atterrissage au chantier ensuite. Reprendre le carnet "A faire"...»

Cet été, Chantal et Franck vont repartir sur les voiliers de leurs amis. Sans doute pour la dernière fois. Après, *Taliesin* sera prêt. C'est quoi, c'est qui, au fait, *Taliesin*? Chantal nous explique: «Dans la légende celtique de Brendan, *Taliesin* est le père de Merlin l'enchanteur. C'est le roi des bardes bretons qui disait: "Jean le prophète m'appelait l'homme de la mer mais les rois de l'avenir m'appelleront *Taliesin*." C'est beau, pour un bateau, non?» Oui, c'est beau. Comme sera belle la première sortie en mer, pour baptiser le bateau. ■

FRANÇOIS SERGENT

ARCHITECTE DU JUSTE MILIEU

D'abord instituteur, cette légende de l'architecture navale ne revendiquait aucun atavisme maritime. Né en 1911, issu d'une famille parisienne, François Sergent découvre le nautisme durant son enfance, pendant des vacances à Noirmoutier. Il décroche un bac littéraire à 16 ans, et c'est en autodidacte qu'il assimile les rouages de l'architecture navale. Néanmoins la crise des années 1920 dissuade le jeune homme de se lancer dans cette voie. Il enchaîne alors divers métiers avant d'exercer, comme ses parents, la profession d'instituteur. Après la guerre, dans une France exsangue, mais avide de libertés nouvelles, François Sergent décide de réaliser son rêve, prenant le risque de s'établir à son compte comme architecte naval. Il dessine des bateaux jusque dans les années 1990, totalisant à lui seul près de 500 plans. De son premier habitable, le *Grondin* (6,60 mètres, dessiné avec Jean-Jacques Herbulot et adapté à la construction amateur)



à *Eloise II* et *Marie Christine III* qui jouèrent les premiers rôles dans l'Admiral's Cup au début des années 1960, François Sergent a marqué l'évolution de la plaisance française. Juste après sa mort en septembre 2000, Eric Vibart lui avait rendu hommage dans un article retraçant sa longue et brillante carrière (VV n° 359).