



Le travail au chantier.

Émile Le Corre, maître-charpentier de marine

Claude Péron

Pendant trente ans, de 1961 à 1992, le chantier naval d'Émile Le Corre a rythmé la vie du port de Léchiagat sur la commune de Treffiagat. Claude Péron nous retrace la belle histoire des "Charpentiers Associés", fidèles à la tradition bois.

Une jeunesse à Plomeur et Treffiagat

Émile Le Corre est né en mai 1932 à Plomeur. Sa famille est originaire de Pendreff Lae. Un de ses grands-pères était chaumier ("couvreur" de toits en chaume). Son père a été successivement ouvrier d'usine et carrier. Après avoir vécu deux ou trois ans à Treffiagat (Kerléguer), sa famille revient s'installer à Pendreff, près de l'ancienne forge.

Dans ce quartier de la commune de Plomeur, pourtant pas très éloigné du Guilvinec, il n'était pas question d'aller en mer. Une sorte de tradition voulait que les jeunes garçons du secteur ouest (de Kervenec à Poulguen) deviennent mécaniciens et que

ceux de Pen an Hent et Pendreff (du côté nord) soient charpentiers (les Guichaoua, Le Corre, Guénolé, Le Goff... en sont les plus connus).

C'est ainsi que le jeune Émile voit un jour son père lui annoncer : "J'ai été te chercher du travail. Lundi, tu commences chez Jos Biger !"

Une carrière bien remplie

Voilà comment Émile entre en apprentissage à Léchiagat chez Jos Biger, propriétaire d'un petit chantier à Croas-Malo et beau-fils de Mérour, autre charpentier de cette rive du port. Celui-ci décède et Jos Biger doit reprendre le chantier Mérour avec son beau-frère. D'ailleurs, ce chantier ne



Retouche à l'herminette de la courbure des membrures.

Avant le lancement du *Nevez Amzer* (1990).

Dernières vérifications avant la mise à l'eau du *Sauveur des Petits* (1992).



durera pas très longtemps et Jos Biger deviendra même, quelques années plus tard, ouvrier chez Émile.

Émile va donc finir sa formation chez Jules Baltès à Léchiagat pendant trois ans. En 1950, à 18 ans, il devient ouvrier et est embauché chez Hénaff au Guilvinec. Appelé sous les drapeaux, il accomplira cette obligation au génie d'Angers. Rappelé au début de la guerre d'Algérie en 1956, il y restera six mois.

Au début des années 1960, comme de nombreux autres ouvriers, attirés par un complément de salaire rémunérateur, il embarquera pour deux saisons à la sardine sur l'*Emeraude* et le *Patriote*.

Émile restera une dizaine d'années chez Hénaff jusqu'en 1961, année où il se mettra à son compte avec Pierre Le Bec, Georges et Henri Guénolé. Ensemble, ils rachèteront le chantier Baltès et créeront les "Charpentiers Associés" au même endroit, dans l'arrière-port. Pour pouvoir réaliser le projet, il leur faudra avancer chacun un apport personnel assez conséquent, mais un arrangement avec l'ancien propriétaire, consistant en délais de paiement très favorables, facilitera grandement le règlement de l'affaire. Au grand dam des jaloux et des moqueries de certains anciens marins qui n'auraient parié un seul centime sur la réussite du chantier ("Vous n'aurez aucun client !", disaient les mauvaises langues), l'aventure prend tout de suite sa vitesse de croisière, les quatre amis s'offrant même le luxe d'avoir un carnet de commandes plein pour trois ans.

L'anecdote suivante, racontée par Émile, illustre bien cette situation : "Un jour, Jean Jolivet, patron guilviniste ayant passé commande d'un bateau neuf, vient au chantier s'enquérir du début de la construction. Me voyant pousser pour poser la quille d'un bateau avec mes collègues charpentiers, il s'empresse de venir nous aider. Mais, renseignement pris, il ne s'agissait pas encore du sien... et il lui fallut patienter encore quelques mois pour voir démarrer la construction du futur *Philippe Martine* !"

L'épopée des "Charpentiers Associés" va durer trente et un ans, de 1961 à 1992. Cette année-là sera celle du départ en retraite après une carrière longue de quarante-six ans. Pierre Le Bec, qui aura fait la totalité du parcours avec Émile quittera aussi le métier en même temps, les autres

associés ayant dû s'arrêter plus tôt pour cause de maladie. Le chantier, repris par deux ouvriers, ne construira plus de bateau et se consacrera essentiellement à l'entretien et la réparation des bateaux en bois.

Un bilan éloquent

Durant cette période, Émile aura construit, avec ses associés et quatre ou cinq ouvriers supplémentaires selon la demande, 62 bateaux en bois de douze à vingt-deux mètres pour la pêche côtière et hauturière, sans compter quelques dizaines de petits canots. Le premier bateau à sortir du chantier en 1961 était le *Dany Gérard* pour le port de Loctudy.

La destination de ces bateaux est surtout locale, mais aussi extérieure au quartier maritime. Le bouche à oreille fonctionne très bien dès lors qu'un premier bateau a été construit ici et qu'il a fait ses preuves. Le cas des armateurs crabiers du Nord-Finistère qui ont trouvé aux "Charpentiers Associés" le savoir-faire correspondant à l'amélioration de leur flottille de caseyeurs illustre parfaitement cette démarche : "Deux bateaux récents du quartier, l'*Océane* et l'*Ile de Sieck*, ont été construits à Léchiagat. Le savoir-faire des "Charpentiers Associés" est bien connu à Roscoff (quatre navires déjà construits). C'est une vieille histoire entre les marins-pêcheurs et les charpentiers qui se perpétue".

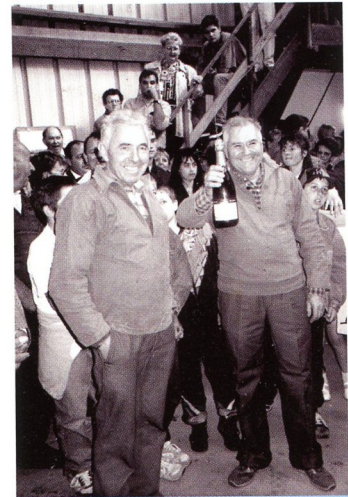
Les ports d'attache concernés sont dans l'ordre d'importance, Guilvinec, Léchiagat :

23, Lesconil : 13, Saint-Guérolé : 9, Roscoff, Moguéric : 5, Concarneau : 4, Loctudy : 3, ports de Normandie : 3. A noter que quelques-uns de ces navires étaient encore en service en 2013, c'est dire la qualité de robustesse de la construction réalisée au chantier de Léchiagat : *Bérénice*, *Bro Goz*, *Commodore*, *Toar Pen* (devenu *Avel an Heol*), *Nevez Amzer*, *Amaziah* (devenu *Narval*), *Inizan*, *Calypso* (devenu *Gars de Leskon*), *Pierre Alain* (devenu *Ar Vro Vigouden*), *Ile de Sieck* et *Kreiz Ar Mor*.

Les débuts du chantier

Dans le vieux chantier, coincé entre deux maisons, face au cimetière de bateaux de Penn ar Stêr, les coups de maillets commençaient souvent à retentir dès sept heures du matin. Pour les voisins, nul besoin de coq ou de réveil pour se lever. Certaines années, les journées duraient onze heures et la semaine ressemblait plutôt à deux fois trente-cinq heures.

Les premiers bateaux à sortir du chantier étaient principalement des petits malamoks côtiers assez légers et équipés de moteurs de 72 à 100 CV. Progressivement, les moteurs devenant plus puissants (200, 300 CV), il a fallu adapter les coques en augmentant certaines caractéristiques : les membrures, déjà doublées dans leur épaisseur, vont se voir élargies et devenir plus profondes et plus rapprochées, augmentant ainsi la masse de l'ensemble dont la structure renforcée sera plus solide.



Les lancements de bateau

"Le lancement se fait à l'ancienne, pas sur chariot, mais sur ber, la plus belle des façons", selon Émile. Avant le lancement, on enlève les véris et, après la rituelle bouteille de champagne cassée par la marraine sur l'étrave, la coque va glisser sur le ber pour rejoindre son élément. Le spectacle, auquel assistent souvent, outre les familles de l'équipage, les personnalités locales, des centaines de personnes, un jour de grande marée, s'apparente un peu à une naissance, un accouchement après une période sensiblement identique (huit à dix mois). Et c'est avec un pincement au cœur que les charpentiers voient leur enfant qui vient au monde et qui, déjà, les quitte.

Noël Pochet a joliment illustré ce moment dans Le Télégramme du 7 mai 1993 : "Lors du lancement du *Kreiz ar Mor*, le dernier messager du talent des "Charpentiers Associés", les charpentiers avaient comme une boule au travers de la gorge en voyant leur bel enfant rejoindre l'arrière-port. La nostalgie leur est désormais chevillée à l'âme".



Émile et Pierre fêtés lors du lancement du *Kreiz ar Mor* (1993).

Émile ajuste un bordé qui vient d'être posé.

Le choix du bois

Si l'odeur naturelle des planches, des copeaux de chêne, bois noble par excellence, frappe d'entrée les curieux qui viennent de temps en temps au chantier voir l'avancement des travaux, le choix du bois par les futurs patrons, lui, ne relève pas de l'anecdote. Le bois reste un matériau très compétitif présentant des garanties de longévité et de solidité. Le bois absorbe les bruits à bord. Il a quelque chose de chaud et ne nécessite pas beaucoup d'entretien.

Paroles de patrons : "Pourquoi le bois ? Pourquoi pas ? Vous savez, le bois, c'est joli, c'est chaud, ça vieillit bien. Je trouve que c'est propre. L'hiver, il y fait moins froid et l'été moins chaud. C'est vraiment beau". "Le bois, ça flotte, alors je suis tranquille. J'ai davantage confiance. Ceci a été décisif dans le choix du matériau car je n'ai jamais vu de vivier important dans un bateau en fer". "Pour l'instant, on n'a pas fait mieux que le bois, question stabilité et sécurité. Tous les caseyeurs de grande taille sont en bois". "Et puis, Émile m'a garanti mon bateau pour deux générations".

Et pour ponctuer ces propos, laissons le (bon) mot de la fin au maître-charpentier : "J'ai eu un client qui avait tellement confiance dans le bois qu'il me disait : "Si je pouvais, je mettrais un moteur en bois dans mon bateau".

Selon le métier pratiqué par leur navire (chalut, casiers...), les patrons demandent également un bateau un peu plus long ou plus large que tel bateau déjà construit ici et le charpentier adapte les dimensions de sa demi-coque qui servira, par extrapolation des plans de coupe, à la réalisation en taille réelle. Au début, les plans n'étaient pas encore obligatoires, les plans-types encore moins. Plus tard, l'administration imposera le recours à un architecte. Il n'existe que peu de différences dans le "style" des bateaux construits en Pays bigouden. Hénaff au Guilvinec, par exemple, avait sa marque de fabrique : le tableau arrière n'est pas droit et est constitué de deux parties en V très ouvert. Une mode a aussi consisté à concevoir un renvoi de la lisse pour obtenir une étrave évasée, pour mieux renvoyer les vagues.

Le dernier changement, qui obligera les Associés à faire construire un nouveau hangar en 1983, est l'apparition du pont couvert (un "toit" pour que les marins pêcheurs puissent travailler à l'abri) sur la plupart des bateaux. L'ancien chantier étant trop étroit, ils devaient sortir le bateau et travailler en extérieur pour construire le gaillard ou le pont couvert.

L'art et la manière de construire un bateau, un travail d'artiste Le chêne, matériau essentiel

Les Charpentiers Associés sont toujours restés fidèles à la tradition bois, confiants dans cette valeur sûre. L'essence la plus courante pour la construction navale est le chêne ; un essai avec de l'iroko, bois rouge exotique, avait conclu au rejet de ce matériau, car ayant tendance à pourrir. Il ne faut pas non plus utiliser du bois mort séché sur pied, le résultat étant aussi le pourrissement. Les fournisseurs sont souvent basés en Loire-Atlantique ou en Mayenne. Ce sont des scieries dont la plupart ont aujourd'hui disparu.

Pour un bateau de seize mètres de long, comme le *Nevez Amzer*, il a fallu 25 m³ de chêne pour les membrures (dont 2/3 utiles) et 20 m³ pour le bordage. Ce bois a été livré au chantier par la société Doisneau (Mayenne). "Le chêne, fraîchement abattu, arrive de Mayenne par camion sous la forme de plots (planches brutes). On les laisse sécher un an en plein air près du chantier avant de les utiliser".

Pour les bordés, le bois sec est étuvé pour être mis en forme. Leur épaisseur varie de 35/40 mm à 55/60 mm pour les plus grands bateaux, comme le *Kreiz ar Mor*, par exemple (caseyeur de 22 m de long). "Quant aux membrures, mieux vaut utiliser du bois encore vert. Plus facile à travailler, il séchera sur place".

La quille, taillée dans un seul tronc de chêne centenaire, provenant parfois de la forêt de Fontainebleau, mesure quinze mètres de long (pour une profondeur de 400 mm et 280 mm de large). Elle doit répondre à des exigences très strictes : "Cette pièce de chêne, qui formera la colonne vertébrale du navire, est commandée sur mesure. Le bois doit être sans faille : ni œillet, ni pourriture. Au moindre défaut, on retourne la pièce à l'envoyeur". La pièce constituant l'étambot peut aussi être extraite d'un arbre très ancien, ayant parfois plus de 300 ans, c'est-à-dire d'un chêne planté à l'époque de Louis XIV.

Les lattes qui composent le pont sont en sapin du Nord rouge. Les joints entre les lattes de pont sont remplis de bitord (ficelle d'étoupe) et couverts de brai (sorte de goudron fondu) pour empêcher l'eau d'y pénétrer.

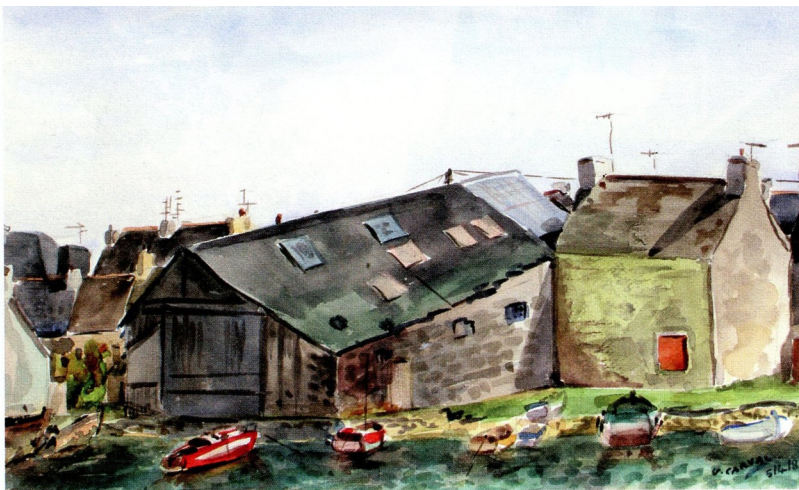
Pour calfater la coque, on place du bitord entre les bordés de chêne ; puis, on couvre avec du blious, un mélange composé d'étoupe, de mastic, d'huile de lin et de minium. C'est cette sorte de pâte orange qui va assurer l'étanchéité du navire.

Les coupe-eau (troc'h dour), ces chevilles en bois de sapin (de 40 mm de diamètre) graissées de suif, sont étudiées pour gonfler en absorbant l'eau et l'empêcher de remonter entre les éléments de la charpente afin que le bois ne pourrisse pas.

Pour un petit chalutier côtier, il faudra aussi 1,5 t de boulons, écrous, clous, pointes et diverses ferrures.

Un métier traditionnel en pleine évolution

"Il faut dix ans pour former un charpentier, rien ne remplace l'expérience". C'est sur ce constat qu'Émile aime se baser pour faire comprendre à l'observateur extérieur la complexité de son savoir-faire, fait d'anciennes techniques enrichies de technologie moderne. La profession est dure parce que très physique, mais en quelques dizaines d'années, on est passé d'un travail où tout était fait à la main à l'apparition d'outils nouveaux qui ont amélioré le travail et réduit la pénibilité de certains gestes.



Le vieux chantier, aquarelle de Gaby Carval.

Si le charpentier utilise toujours les outils traditionnels dévolus à son art (herminette [L'herminette, sorte de houe tranchante qui sert à dégrossir le bois, est utilisée sans discontinuer dans la construction navale depuis l'Antiquité.], égoïne, fers à calfater, maillets, masse, rabots...), il s'est mis au goût du jour en investissant dans du matériel électrique : scie, toupie (machine-outil), tronçonneuse, perceuse avec des mèches d'un mètre de long qui remplace la tarière à main, raboteuse et ponceuse.

L'installation de palans électriques a également beaucoup facilité les opérations de manutention de charges lourdes qui devaient auparavant se faire à la main. Ces progrès techniques ne changeront pas cependant les fondamentaux du métier qui reste une activité artisanale, de longue haleine pour un travail minutieux qui nécessite rigueur et précision. "Nous mettons maintenant plus de temps qu'à nos débuts à construire un bateau, car les dimensions ne sont plus les mêmes et les finitions sont plus abouties", constate Émile. Par exemple, pour un caseyeur de vingt mètres, le *Chevalier Lumière* de Roscoff, il a fallu huit mois de travail, soit 12 000 à 13 000 heures pour une équipe de neuf hommes.

Des fonctions diversifiées

Émile devient au fil du temps et des changements, à la fois technicien et gérant - les "Charpentiers Associés" sont devenus une SARL en 1979. Il doit faire face aux obligations administratives, à la comptabilité, au démarchage et au dialogue avec les bureaux d'étude qui réalisent les plans, d'ailleurs la seule chose qui échappe aux charpentiers. Les "Charpentiers Associés" ont l'habitude de confier cette tâche à un cabinet d'architectes, la SBERN de Lorient (Dominique

Paulet, ingénieur et architecte naval).

Émile doit aussi coordonner les différents corps de métier qui interviendront dans la finition et l'équipement du futur bateau : électricité, moteur, forge, matériel électronique, froid, peinture...

Une retraite bien méritée

Le bilan du chantier peut être considéré comme globalement positif : jamais d'arrêt, le chantier n'a jamais été vide et, les activités de construction et de réparation, complémentaires, ont toujours permis de fournir du travail. Le Plan Mellick, premier épisode de plusieurs plans de sortie de flotte, associé à son - funèbre - cortège de casse de bateaux, laisse à l'homme de l'art un sentiment de tristesse. Comment, pour celui qui a consacré sa vie à construire, ne pas avoir mal au cœur de voir détruire un outil de travail (quinze de "ses" bateaux cassés au Guilvinec, à Lesconil et Loctudy) ? Difficile d'imaginer que dix mois de travail au chantier et une "carrière" de vingt ou trente ans en mer, nourrissant trois ou quatre familles, soient réduits en poussière d'un coup de pelleuse ! Un regret supplémentaire : ces plans de casse successifs ont quasiment marqué l'arrêt de mort de la construction navale en bois pour la pêche, faute de commandes nouvelles.

Depuis sa retraite, Émile n'a pu s'empêcher de conserver dans son atelier certains outils anciens, tels l'herminette, un maillet et un maillet de calfat. C'est aussi dans ce lieu, véritable chantier en miniature, qu'il passe une bonne partie de son temps à réaliser des demi-coques ou des maquettes qui ont été présentées lors d'expositions à la mairie de Treffiagat et au Guilvinec, à Haliotika (dépôt d'un plan et d'une demi-coque en membrures). ●

Le Sauveur des Petits, misainier de Lesconil

Le chantier des "Charpentiers Associés" garde également un œil sur le patrimoine : la reconstruction à l'identique du *Calmette*, misainier de Lesconil qui faisait la pêche à partir de 1936, s'est faite à Léchiagat.

En 1992, lors du concours des bateaux des côtes de France, organisé par la revue du patrimoine maritime, le *Chasse-Marée*, l'association *Bag Leskon* va choisir, pour son bateau, le nom de *Sauveur des Petits*, en hommage au bactériologiste Albert Calmette (1863-1933). Ses travaux, menés en collaboration avec le docteur Camille Guérin, ont permis la mise au point du vaccin antituberculeux, le BCG (Bacille Calmette-Guérin).

À l'origine, *Calmette* était un canot à misaine (Longueur : 5,50 mètres ; largeur : 2,20 mètres ; jauge brute : 1,90 tonnes), construit par le chantier Le Cœur, de Lesconil, pour le compte de M. Firmin. Il a ensuite appartenu aux patrons-pêcheurs Arsène Quémener, puis Louis Le Moigne et, enfin, Pierre Le Moigne, avant sa retraite en 1982. Le navire est aujourd'hui la propriété du Musée du bateau de Douarnenez, qui le présente en exposition.

Bibliographie

Le Télégramme, Noël Pochet, 26/11/1986, 07/05/1993.
Le Marin, Françoise Boiteux-Colin, 27/9/1985.
Ouest-France, Noëlle Cousinié, 27/09/1985, 09/02/1989, 13/03/1992, 01/10/1992, 06/05/1993, 08/05/1993.
EcoPêche n°12, Bernard Jégou, Michel Le Guével, 02/89.
Site web : bretagne.com/fr/patrimoine_maritime/en_finistere/vieux_greements/sauveur_des_petits, article d'Alain Le Bloas.