

# Yann Mauffret, parole de charpentier

Publié le 04 août 2022 Le Chasse Marée  
N° 328



## [Métiers Contemporains](#)

*Propos recueillis par Gwendal Jaffry* – Yann Mauffret n'est pas seulement un talentueux charpentier de marine et un patron de chantier naval reconnu, c'est un passionné du bateau, de l'histoire, des savoir-faire, un fêru de navigation qui appareille dès qu'il le peut à bord de son « Seagull » pour vivre la poésie de la mer – forcément à la voile pure. Quarante ans après qu'il a rejoint le chantier du Guip naissant, et fort de dizaines de restaurations exemplaires mais également de constructions d'envergure, il revient pour nous sur la vitalité du mouvement autour du patrimoine maritime, les perspectives d'avenir, mais également les difficultés de son secteur comme le recrutement ou la ressource en bois, sans oublier le combat pour la conservation d'une flottille.

**Le chantier du Guip est une référence, le plus important chantier de construction navale en bois du littoral français en termes de chiffre d'affaires et de nombre de salariés. Quelle est la recette de ce succès ?**

On a su saisir les opportunités, avec la construction de la goélette-aviso *La Recouvrance*, lancée en 1992, ou les restaurations de la gabare *Notre-Dame de Rumengol*, du 12 mètres jû *Vanity V* [CM 99 et 136]... La réalité, c'est aussi qu'on est très exigeants, probablement davantage que dans d'autres structures. Comme on cherche à faire toujours mieux, à l'image de la restauration du bordé en trois plis croisés du canot *Patron François-Morin*, qui a représenté un aboutissement technique [CM 282]. Aujourd'hui, on poursuit sur le plan

German Frers *Juana*, qui est un chef-d'œuvre, et on s'apprête à travailler sur la frégate *L'Hermione*.

J'espère que nous aurons bientôt la chance de nous atteler au défi de la reconstruction de *La Boussole*, le navire de Lapérouse...

Comme tu le vois, on a développé une capacité à aller sur de grands bateaux, par envie mais aussi parce que notre survie en dépend – on pourra revenir sur ce point. Quand on s'attaque à des projets aussi importants, il faut un niveau de qualité élevé mais aussi une certaine structuration, garante notamment du respect des délais, un impératif pour que le client soit rassuré. Enfin, on a la chance d'avoir le marché des navires en bois de la Marine nationale, qui représente 40 pour cent de notre chiffre d'affaires, avec une sécurité sur quatre ans. Cette « assurance » nous permet d'investir, ce qui représente un coût mais également l'opportunité de rester dans la course.

### **En quoi consiste ce marché ?**

Les navires en bois de la Marine étaient entretenus sur l'île Factice, en Penfeld. Quand ce site a fermé, un appel d'offres a été lancé pour leur maintien en conditions opérationnelles (MCO). C'est ce marché que nous avons remporté. Les chantiers que nous menons pour la Marine ont ceci de particulier que nous sommes sur des unités qui naviguent beaucoup, qu'il faut donc restaurer « au fil de l'eau ». Pour nous, charpentiers, c'est un travail fantastique car il s'agit là des bateaux en bois français qui probablement parcourent le plus grand nombre de milles chaque année, et ce sont des unités du patrimoine parmi les plus proches de leur configuration de neuvage. C'est donc très riche, très formateur... et je reste toujours aussi ému quand je suis au pied de l'étrave d'une des goélettes.

### **Cela signifie-t-il que vous ne travaillez plus sur les petites unités ?**

Si, mais davantage sur notre site de l'île aux Moines. Il faut savoir que, sur ce secteur, nous sommes concurrencés par les autoentrepreneurs, qui n'existaient pas il y a vingt ans. Très doués pour certains, ils bénéficient d'avoir moins de contraintes que nous, ce qui leur permet d'être moins chers sur une gamme où le client ne regarde bien souvent que le prix. En revanche, leur capacité de prise en charge est inférieure à la nôtre, quand il s'agit de projets plus complexes. Chacun a donc sa place, même si ça illustre la difficulté pour un jeune aujourd'hui de monter un chantier classique... À l'île aux Moines, on s'en sort en jouant sur notre savoir-faire, tout en bénéficiant d'une flotte locale importante.

### **Vous avez abandonné l'idée de pérenniser le chantier créé à Lorient pour la restauration du *Biche* [\[CM 241\]](#), ou de vous installer en Méditerranée ?**

Lorient aurait nécessité une mise aux normes trop coûteuse par rapport aux perspectives. On a préféré laisser l'usage du hangar à l'association du thonier *Biche*, comme un mécénat. Quant au Sud, on a abandonné l'idée, voyant les difficultés que rencontraient les Charpentiers réunis et le prix du foncier... Et puis les bateaux peuvent bouger ! Le grand plan Fife *Sumurun* est venu chez nous depuis la Méditerranée ; *Juana* arrive des Baléares ; cet hiver je suis allé aux États-Unis voir le ketch Fife de 1929 *Belle Aventure*... En fait, nous avons moins de mal à trouver du travail et à faire venir les bateaux que des collaborateurs.



Il y a cinq ans, le chantier du Guip prenait en charge *Sumurun*, un plan Fife de près de 29 mètres de longueur de coque lancé en 1914. Parmi les nombreux travaux menés, le lest a été modifié afin que le voilier retrouve les lignes de son neuvage, la motorisation postérieure à la mise à l'eau ayant déplacé le centre de gravité. © Michel Le Coz

### **Il existe pourtant de nombreuses formations, et qui semblent très courues...**

En effet, mais il existe une marche entre ce qu'ils y apprennent et notre réalité. En formation, ils travaillent sur de petits bateaux en touchant à un peu tout, ce qui fait que lorsqu'ils arrivent chez nous, ils ont l'impression d'avoir déjà appris un métier. Or la formation n'est qu'un premier pas sur un chemin... La culture s'acquiert avec le temps. Et c'est d'autant plus vrai aujourd'hui où on passe le cap en un an alors que, en 1960, à l'Arsenal, on estimait que trois années étaient nécessaires pour former un charpentier.

### **Les formations seraient donc inadaptées ?**

C'est une question compliquée... Les formations ont les qualités et les défauts de leur genèse. Les Ateliers de l'Enfer, à Douarnenez, par exemple, sont nés avec le mouvement de reconquête du patrimoine maritime et ils sont moins à l'aise que d'autres avec la modernité du métier. Skol ar Mor, à Mesquer, inspirée des *apprenticeshops* américains, offre une grande convivialité, mais je trouve qu'on y vit un peu à l'écart du monde du travail. D'un autre côté, les jeunes formés au sein des mouvements compagnonniques ont une vraie culture d'entreprise et du travail de qualité. Ils viennent du bâtiment, mais leurs bases sont souvent meilleures que celles de charpentiers de marine fraîchement formés.

Mais c'est aussi à nous de nous adapter, de savoir intégrer chacun, comme nous devrions passer davantage de temps à échanger avec les formations pour nous accorder. Nous devons

rendre nos chantiers plus attractifs, avec davantage de partage. Cela dit, reste tout de même que quand il faut poncer un bateau comme *Juana* un mois durant, personne ne coupe à cette corvée. Dans un chantier, tout le monde se met au service d'un objectif commun.

On est porteurs d'un savoir-faire, d'une expérience qu'on transmet. La transmission, c'est nourrir quelqu'un d'une tradition qu'il va assimiler avant de faire éventuellement « à sa sauce ». C'est notamment une des raisons qui me fait réagir quand je vois certains charpentiers rejoindre des chantiers associatifs dès l'issue de leur formation. C'est un non-sens car ces charpentiers n'acquièrent aucun savoir-faire auprès des bénévoles inexpérimentés, et ils vont travailler sans aucune notion de rentabilité...



En rade de Brest, *Seagull* navigue sous le vent du coquillier *Bergère de Domrémy*. Dessiné par Alfred Mylne et lancé en 1904 par Archibald Malcolm en Écosse, *Seagull* n'est autre que le bateau

personnel de Yann Mauffret depuis la fin des années 1980. Quant à la *Bergère*, construite chez Tertu en 1936, elle a aussi été restaurée au chantier du Guip. © Mélanie Joubert

### **N'y a-t-il pas aussi un rapport à l'engagement qui a changé en deux ou trois décennies ?**

Beaucoup de jeunes ont une volonté de liberté – respectable – et, tant qu'ils n'ont pas de charge de famille, ils demeurent dans une relative alternativité... peut-être parce que le monde de l'entreprise ne fait pas rêver. Mais probablement aussi l'écart entre leur formation et la technicité d'un chantier comme le nôtre est devenu très important quand nous, nous avons eu le temps de progresser en même temps que l'entreprise grandissait... Des quatre apprentis que nous formons chaque année, peu restent. On va devoir travailler fort pour former les futurs cadres de nos chantiers.

## **Le fait de travailler avec des charpentiers du bâtiment ne pose pas de problème quant à leur connaissance du bateau ? Car on imagine qu'un charpentier doit naviguer...**

C'est moins important pour un charpentier qui va travailler en équipe car il s'appuie sur un savoir collectif. Cela dit, tu t'aperçois pour finir que tous les très bons charpentiers sont des gens qui naviguent. Ça permet de concrétiser sur l'eau ce qu'on a fait à l'atelier, et ça permet aussi d'accepter la dureté du métier !

## **Pour en revenir aux clients, tu évoquais « certains propriétaires qui ne regardent que le prix ». Est-ce vraiment une nouveauté ?**

Notre société cultive le « moins cher »... alors que le coût de la main-d'œuvre ne cesse de monter. Aujourd'hui, j'ai des clients qui ne donnent pas suite à un devis en arguant qu'"ils ne parviendront pas à rentabiliser cet investissement", c'est-à-dire à revendre à un prix qui leur fera recouvrer leur mise. C'est une approche qu'on a vu apparaître dans les années 1990, quand une clientèle un peu plus aisée s'est intéressée aux yachts classiques, alors qu'auparavant l'univers du patrimoine concernait davantage les bateaux de travail et le monde associatif. Sauf que cette manière de voir n'a aucun sens : un bateau, c'est de la poésie, du plaisir. Quand tu vas au restaurant, tu ne te demandes pas ce qui reste après !

## **N'est-ce pas un danger pour la pérennité de la flottille, sa qualité ?**

Bien sûr. Je suis notamment inquiet pour les petits bateaux populaires que je crains de voir disparaître dans les quinze ans qui viennent, malgré leurs qualités : aucun de nos devis de restauration ne connaît de suite pour ces bateaux, comme les plans d'Eugène Cornu, malgré leur intérêt considérable.



Sanary-sur-Mer, un des havres français qui valorise le plus les bateaux traditionnels, en leur attribuant des places de choix. © 7horses/alamy stock photo

## **Alors, que faire pour sauvegarder cette flottille ? Il faut davantage d'aide de l'État ? On stocke à terre les éléments les navires les plus pertinents ?**

Tous les bateaux n'ont pas vocation à être classés, et tout le monde n'a pas la capacité administrative à aller chercher des aides. Les coûts posant problème, une piste consisterait à défiscaliser les heures de chantier, ce qui pourrait s'entendre puisque le métier de charpentier de marine vient d'être reconnu au titre du patrimoine immatériel.

La valorisation des bateaux dans les ports est une très bonne initiative, comme à Sanary, Douarnenez, Port-Louis...

C'est très motivant pour un propriétaire de voir les gens admirer son bateau, et ça ne coûte pas très cher à la collectivité. Le monde associatif demeure toujours une ressource. En revanche, tirer les bateaux à terre ne sert à rien pour leur sauvegarde, car une unité en bois meurt plus vite à terre qu'en mer.

## **Vous le faites, pourtant... Certains propriétaires vous sollicitent en ce sens pour des unités qu'ils ne parviendraient plus à entretenir.**

C'est vrai. Prends la goélette de pêche aux éponges tunisienne *Tarzan*, qu'on conserve depuis cinq ou six ans. Elle a continué à se dégrader mais elle est toujours là, et aujourd'hui il y a une solution conjointe des Directions régionales des affaires culturelles (drac) de Bretagne et d'Occitanie pour son retour en Méditerranée où elle va être restaurée par Yann Pajot, à qui l'on doit déjà la résurrection du *pailebot* des Baléares *Miguel Caldentey*. Même la Fondation Total met 50 000 euros. Cela illustre qu'il faut toujours tenter de conserver un bateau. Tant qu'il est là, il y a de l'avenir. Même si ce ne sont que trois bouts de bois, l'âme demeure.

C'est d'ailleurs ce qui explique aussi qu'une restauration n'a pas besoin d'un projet navigant immédiat pour se justifier, même si bien entendu un bateau est fait pour aller sur l'eau. Le simple fait de vouloir transmettre suffit.

## **Pour les autres, il faut numériser avant disparition, documenter ?...**

C'est une solution, à condition bien entendu que le but soit de préserver la mémoire et non qu'il s'agisse d'un tour de passe-passe pour se dispenser des moyens de la conservation. Il faut continuer à restaurer et faire naviguer, l'objet étant le seul vecteur de l'émotion. Mais pour relever, documenter, valoriser, il faudra un financement public, pourquoi pas d'ailleurs sous la forme d'un pourcentage de ce qui est affecté aux bateaux classés...



Le 12 octobre 2007, la Calypso arrivait à Concarneau pour être restaurée. Cet ancien dragueur de mines construit à Seattle en 1942 pour la Royal Navy a servi de ferry à Malte avant de connaître

la célébrité avec les films de Jacques-Yves Cousteau. Après un accident à Singapour, et un temps passé au Musée maritime de La Rochelle, puis les premiers travaux à Concarneau, le navire a fini ravagé par un incendie dans un chantier turc en 2017. © Fred Tanneau/AFP

**Penses-tu que les Monuments historiques soient en mesure de s'approprier ce nouveau dossier quand on constate déjà qu'ils n'ont pas de site Internet valorisant leur « collection », qu'il existe une grande disparité de fonctionnement entre les régions...**

J'entends ce que tu dis... Dans le même temps, pour nous qui travaillons au niveau régional, en l'occurrence la Bretagne, ça fonctionne très bien. Christine Jablonski, de la drac, a été exceptionnelle – elle vient de changer d'affectation –, des experts comme Jean-Louis Dauga ou Paul Bonnel ont ça dans le sang. Les Monuments historiques ont permis de conserver des savoir-faire et des chantiers, et je ne pense pas qu'il y ait une région au monde qui ait fait autant que la Bretagne pour le patrimoine maritime.

Aujourd'hui on peut simplement regretter que plusieurs bateaux soient en passe d'être déclassés comme le caseyeur langoustier *Jeanine*, le *Bel Espoir*, que son propriétaire a sciemment choisi d'abandonner, la goélette de plaisance *Escapade*... On peut aussi regretter qu'on ait laissé partir la *Calypso* en Turquie alors que c'est le type même du navire qu'il aurait fallu classer d'office tant il est connu de toute une génération, porteur de valeurs extraordinaires. Ces mésaventures auraient pu être évitées, notamment dans un cadre associatif où il peut y avoir un financement public à 80 pour cent... même si les 20 pour cent qui restent sont durs à trouver.

**Du coup, sommes-nous réellement si forts ? Il y a quarante ans, il y avait, au niveau national, une fondation... qui est devenue gestionnaire des seuls « bateaux d'intérêt patrimonial », il y avait des fédérations régionales... comme celle de Bretagne qui s'occupe désormais exclusivement des Ateliers de l'Enfer...**

En Bretagne, le sujet s'est imposé jusqu'à devenir consensuel, avec un vrai travail de la base vers la tête. La Région aide les bateaux du patrimoine qui travaillent. La drac aide les

Monuments historiques... donc les chantiers. Je ne pense pas qu'il y ait eu un âge d'or et qu'on soit sur le déclin.

### **Pour toi, qu'est-ce que qu'un bateau patrimonial ?**

C'est un bateau qui représente soit un rêve collectif – la *Calypso*, *Pen Duick*, *Joshua*... –, soit une réalité socio-économique – les chaloupes sardinières, les sinagos... –, et évidemment un rapport à la technique. Prends les coquilliers de la rade de Brest. Ces bateaux sont un ciment de cohésion du territoire. Et puis, quand on a restauré le *Général Leclerc*, mis sur cale juste après la guerre, sa construction, tirant parti des pièces de taille limitée disponibles, suffisait à témoigner de son époque, et de la difficulté à trouver du bois d'œuvre dans ces années.



*Fée de l'Aulne*, une gabare sablière construite en 1958 au chantier Keraudren de Camaret, a travaillé jusqu'en 2000, ravitaillant notamment les îles de Sein, Molène et Ouessant [CM 92]. En 2012 (à gauche), le bateau est restauré au chantier du Guip, avant de gagner bientôt Port-Launay où il est rejoint par *L'Audiernais*, une autre gabare également restaurée au Guip, pour le même propriétaire (photo de droite). Depuis, l'immobilisme de ces deux monuments historiques, dont les travaux ont été permis par des subventions, fait couler un peu d'encre... Même si on peut se réjouir de les voir sauvés ! © Mélanie Joubert

### **Quand un Monument historique aussi singulier arrive chez toi, la restauration s'attache à reproduire l'exact original ?**

On essaie d'être très exigeants, le plus « historique » possible, même si parfois notre vision de charpentiers s'oppose à celle de l'historien comme lorsqu'on met un coup de dégauchisseuse pour mieux jointoyer deux pièces qui à l'origine du navire étaient brutes de découpe.

D'un autre côté, on ne ponce jamais une coque ou un espar de bateau de travail ; on s'arrête au coup de rabot, moins raffiné. Là où on souhaite utiliser des fixations en Inox plutôt que de l'acier galvanisé, dont on sait qu'il se délite dans le temps, Jean-Louis Dauga, l'expert, nous encourage à mettre des carvelles galvanisées pour préserver le métier et l'atelier du gars qui les fabrique...

### **Le client est très présent sur un projet ?**

Il faut qu'il soit présent, qu'il soit exigeant. Cela fait partie de la réussite d'un projet. Les nôtres sont souvent de fins connaisseurs, notre souci allant à la vérité historique et au sens marin, plus qu'au *standing* social que peut conférer le bateau.

### **Quelle est ta position quand le client te demande une modification importante par rapport à l'origine ?**

Sur *Sumurun*, on pouvait conserver le lest d'origine, mais il fallait alors supprimer les équipements modernes installés sur le bateau, qui l'avaient alourdi, ou bien on modifiait le lest, ce qu'on a fait. Ça m'a un peu choqué... mais ça nous a été imposé et, surtout, ça a permis de remettre le bateau dans ses lignes de neuvage. Il ne faut pas non plus oublier que tu restes au service de tes clients. Tu conseilles, tu n'imposes pas.

### **À combien estimes-tu aujourd'hui le nombre de chantiers bois en France ?**

Je pourrais probablement te faire une liste de vingt-cinq ou trente, avec de belles structures comme les chantiers Bernard dont j'admire le dynamisme et le fonctionnement. En Loire-Atlantique, Fouchard a su passer de la pêche au patrimoine. À Noirmoutier, Fred Maingret poursuit dans le patrimoine tout en travaillant le bois moderne. Certains conservent une activité pêche importante comme Marc Nicolas, Hénaff ou encore Yves Tanguy qui a su se montrer très novateur en créant notamment de nouvelles formes d'étrave. Je suis en revanche surpris qu'il n'y ait aucun grand chantier à Saint-Malo.



Au milieu des années 1990, Guy Ribadeau-Dumas concevait *Futile*, un yacht de 12,85 mètres de long à la silhouette classique, dotée d'une quille rapportée. Le succès de celui-ci est bientôt suivi par la construction au Guip, à Brest, de son grand frère *Atlas* (14 mètres), conçu par le même architecte et dans le même esprit « classique moderne » © Collection Guy Ribadeau-Dumas

### **Vous êtes identifiés comme des orfèvres du bois, mais étonnamment vous n'avez pas ou peu produit en bois moderne. Pour quelle raison ?**

*Atlas*, un plan Ribadeau-Dumas, est en effet le seul, et encore c'est un « classique moderne ». On aurait aimé travailler sur ce créneau mais le classique nous a toujours accaparés.

Le bateau moderne, c'est autre chose. Pour te donner un exemple, un jour, un client s'est présenté avec un projet de navire de 25 mètres dont la coque s'ouvrait à l'avant pour la chaîne... Dans ce cas, notre culture a agi comme un frein. Nous ne sommes probablement pas un chantier qui donne envie de faire ce type de projet. Et pourtant il y aurait beaucoup à créer dans ce secteur, où la clientèle manque par ailleurs de repères.

### **Vous n'avez pas non plus été tenté de proposer des séries ?**

On a construit beaucoup de Guépard [CM 87], et on a aussi proposé le voile-aviron Passe-Partout [CM 46]. Sauf que... je n'aime pas faire deux fois la même chose ! Quand tu changes de bateau, c'est une nouvelle histoire, tu rentres dans une œuvre, tu découvres une manière de construire, de naviguer...

## Le matériau bois fait-il encore peur ?

Oui, surtout quand tu as des exigences de vernis... alors qu'il suffit de mettre un taud. Sur les grands bateaux, c'est différent, car les propriétaires ont le financement pour l'entretien.

Malheureusement, il y a un domaine qu'on ne sait pas vendre, c'est l'aspect écologique de notre matériau. C'est pourtant un vrai argument. Mais, une fois de plus, on manque de temps pour construire ce discours.

## Le bordé en infusion de verre-époxy de *Pen Duick* [\[CM 304\]](#) est votre seule excursion sur d'autres matériaux ?

Oui, avec *Séverine*, ex-*Petite Lande*, une goélette à corne en alliage d'aluminium sur un plan Alden. Je n'ai pas de refus à aller vers autre chose que le bois, tant que c'est un travail de qualité qui va au fond des choses et qui est porteur d'histoire.

## Quels sont tes arguments en faveur du bateau bois ?

Le bois est durable si on l'entretient, facilement réparable, il a des qualités esthétiques que lui reconnaissent les amateurs. Je pleure de voir les ports bretons désormais remplis de canots en plastique qui ressemblent à des cubes. Il y a quarante ans, ce matériau était déjà là mais les coques avaient encore quelques formes. Cela dit, le bois impose aussi un vrai intérêt du client, au risque sinon de courir à l'échec.



Depuis 1995, le chantier du Guip de l'île aux Moines a construit des dizaines de Guépard. Ce dériveur houari monotype imaginé en 1960 par Étienne Riguidel est devenu un symbole de la « Petite mer ». © Mélanie Joubert

## **Et qu'en est-il de la gestion de la ressource en bois ?**

On a de plus en plus de mal à trouver du bois. En forêt, un bûcheron va toujours couper une courbe en son milieu pour avoir deux bois droits afin que ça rentre dans le camion. C'est tout le contraire de ce qu'on recherche ! En Afrique, ils font de la valeur ajoutée en sciant les bois sur place... sauf qu'ils le font pour des montants de porte ou des choses comme ça.

Bref, le bois se standardise alors que notre usage est au contraire spécifique. Nous sommes par conséquent de plus en plus contraints à travailler sur de la reconstitution de bois, par exemple avec du lamellé-collé. Il faut que nous parvenions à sensibiliser l'Office national des forêts pour le maintien de filières d'approvisionnement.

## **Même sur un Monument historique ou un yacht classique, tu peux travailler des collages ?**

On l'a fait, sur l'étrave de *Sereine* [CM 115], pour les Glénans, et celle de *Sumurun*, par exemple. Comme quoi cela peut arriver même avec 500 mètres cubes de bois en stock – des belles pièces, qu'on achète en prévision, faute de pouvoir prévoir tous les chantiers qu'on va être amenés à assurer. Cela dit, même quand on travaille sur une pièce collée, on respecte les assemblages d'origine.

## **Tu as évoqué la reconstruction de *La Boussole* à plusieurs reprises. Le projet va-t-il se faire ? Que penses-tu des critiques émises et notamment le fait de faire un navire qui ne navigue pas ?**

On est d'accord pour y travailler... s'il navigue. Et c'est aussi pour le bien du musée de la Marine. S'il veut motiver les charpentiers, s'il veut conquérir son public, ce navire doit avoir une histoire, et cette histoire c'est de refaire le voyage de Lapérouse. Ensuite, il pourra rester au pied du musée, en imaginant par exemple qu'une fois tous les quatre ans on profite de la nécessité de son déplacement dans un chantier à fin d'entretien pour le faire naviguer, faire le tour des musées sur la côte... vivre, simplement.

## **Est-ce un bateau intéressant ?**

Bien sûr. Il symbolise le siècle des Lumières, la découverte – n'oublions pas que c'était un bateau scientifique –, sans être entaché de colonialisme ou d'esclavage. On va retrouver des gestes en le construisant. Je ne trouve même pas les mots pour te dire l'émerveillement que j'ai quand je descends dans *L'Hermione*. Un émerveillement magnifié par une vie associative, l'enthousiasme de la jeunesse, autant de choses qui me font dire que notre mouvement est encore complètement d'actualité, par les valeurs humaines qu'il peut transmettre.



Faute de trouver une pièce de bois convenant à la réfection de l'étrave de Sumurun, celle-ci est réalisée en lamellé-collé. Les assemblages reproduisent néanmoins ceux de la construction originelle, le bois moderne étant travaillé comme une pièce massive. © Michel Le Corre

### **Cette jeunesse te semble motivée par le patrimoine ou tout simplement le bateau en bois comme une sorte de monde à part ?**

Les jeunes d'aujourd'hui me rappellent ceux que nous étions hier. *Damien, Joshua, Yvon Le Corre* nous faisaient rêver. Les révoltés attirent. Ensuite, la culture s'acquiert, il faut du temps.

Je suis notamment intéressé par ce que Benoît Cayla a accompli en reconstruisant et en transformant le voilier danois *Genara*. Il s'est libéré d'un type pour faire vivre un navire, et c'est à mon sens une réussite qui montre bien que les chemins sont multiples. Dans l'univers du bateau, il y a des aventuriers de l'homme, des aventuriers de la mer ou des amateurs d'histoire... ce qui ne m'a toutefois pas empêché de bondir quand j'ai vu que le *Bel Espoir* était abandonné. À côté, l'aventure du canot *Joséphine* à Douarnenez est magnifique [voir p. 110]. Ce type de projet associatif permet à chacun de s'exprimer.

### **Tu sembles confiant pour l'avenir des bateaux du patrimoine, et pourtant les fêtes sont moins courues qu'il y a trente ans, les chantiers bois moins nombreux, les associations vieillissantes...**

Fin mai, il y avait seize bénévoles dont une majorité de jeunes à l'entretien de *Notre-Dame de Rumengol*. Ça faisait très longtemps qu'ils n'avaient pas été autant. Je viens de t'évoquer l'enthousiasme autour de *L'Hermione*, la réussite de *Joséphine*... Ce qui marche, c'est les projets participatifs et qui font confiance à la jeunesse. Je ne suis donc pas inquiet, car quel meilleur support que les bateaux en bois pour suivre ces deux voies ?

**Certes, mais ne serait-il pas pertinent d'ouvrir cet univers pour « draguer » plus large ? Par exemple en transformant nos fêtes en rendez-vous de la culture maritime plutôt qu'en rassemblements du patrimoine maritime ?**

Un événement doit avoir une visibilité, et le mélange n'y contribue pas, sans compter la difficulté de faire naviguer des bateaux dont certains iraient à 5 nœuds et d'autres à 25... Une fête est maritime quand les marins se font plaisir. En ce sens, celles de Brest ou de Douarnenez procurent de fantastiques émotions ; celles de Cannes ou Saint-Tropez sont un régal pour qui aime naviguer... Ce qui n'empêche que le public voit tout de même les bateaux au port. Ensuite, le partage est plus facile entre l'équipage d'une chaloupe et celui d'un sinago, qu'entre celui d'un sinago et celui d'un Imoca. Il y a une culture commune.

Enfin, la scénographie d'une fête mêlant des bateaux très différents serait probablement complexe – Brest le fait, mais le patrimoine est très majoritaire. Et si c'est super de montrer au public des bateaux très différents, notamment pour donner aux plus jeunes le goût de cet univers, c'est probablement aussi moins festif que lorsque tu mets seulement des bateaux du patrimoine.



« Une fête est maritime quand les marins se font plaisir », rappelle Yann Mauffret, grand amateur des régates classiques en Méditerranée, comme ici les Voiles de Saint-Tropez où on reconnaît (au milieu) le « petit » *Runa IV* restauré par son chantier. © Gilles Martin-Raget

**Certains exemples à l'étranger t'inspirent-ils également ?**

C'est la France l'exemple à suivre ! Nous avons actuellement deux apprentis hollandais et allemand qui nous ont dit comment il leur était logique de venir ici pour apprendre le métier. Il faut ouvrir les yeux : ce qu'on a fait en France est exemplaire. Je ne vois pas d'autres pays

qui ont su recréer leur histoire maritime à ce point. Mon seul petit bémol irait au manque de soutien vers des musées comme ceux de Douarnenez ou de Concarneau, par exemple.

### **Votre histoire est un succès... mais y a-t-il des regrets ?**

Tu regrettes toujours de ne pas avoir fait un bateau mais... ça fait quarante ans qu'on est à fond ! Parmi les regrets, j'ai déjà cité la *Calypso*. J'aurais bien aimé aussi travailler davantage en pêche, mais probablement notre image nous a-t-elle éloignés de ce type de demandes. J'aurais souhaité aussi dessiner davantage de bateaux en partant d'une feuille blanche.

### **Tu as bientôt soixante-quatre ans, tu imagines arrêter ?**

Restaurant aujourd'hui ma *Grisette*, un plan Linton Hope des années 1900, certainement ensuite j'irai naviguer ! J'aimerais aussi reprendre l'histoire du chantier, me mettre au service de projets du patrimoine, être davantage présent pour aider à réfléchir à l'avenir de notre métier... Dans ce contexte, il serait aussi intéressant de fédérer nos chantiers car notre absence de relations illustre un échec. Idéalement, il nous faudrait un syndicat professionnel.

Cela dit, la retraite, la retraite... C'est que j'aime mon métier ! Dans un des premiers numéros du *Petit Perroquet*, l'ancêtre du *Chasse-Marée*, Francis Duwez, le fondateur du chantier du Guip, avait écrit « Jamais je ne déferai le manche de mon herminette. » Je veux bien lui piquer sa phrase.

## **En savoir plus**

### **Dans la famille Mauffret, je voudrais...**

Créé en 1976 par Francis Duwez au bord de l'anse du Guip, à l'île aux Moines, le chantier qui en porte le nom est racheté en 1981 par Yann Mauffret et Alex Abaratégui, rejoints deux ans plus tard par Paul Bonnel et, en 1988, par Gildas Mauffret, cousin de Yann qui travaillera avec eux une dizaine d'années durant. En 1991, pour construire *La Recouvrance*, l'entreprise exporte son savoir-faire à Brest, où elle pérennise ensuite son activité. Pour restaurer le thonier *Biche*, elle s'implante également à Lorient, jusqu'à la mise à l'eau du navire.

Quand, en 2018, Paul Bonnel, qui gérait le site de l'île aux Moines, choisit de quitter l'entreprise, Tegwen et Louis Mauffret, respectivement fils et cousin de Yann, rejoignent ce dernier au capital de la société, qui compte désormais trois cogérants. À l'heure où nous bouclons ce numéro, le chantier du Guip annonce un chiffre d'affaires annuel de 2,5 millions d'euros pour vingt-cinq salariés, dont six dans le Morbihan et dix-neuf dans le Finistère. À l'île aux Moines, Emmanuel Appéré dirige ainsi quatre charpentiers et ébénistes, plus un apprenti, tandis que le site de Brest en emploie dix, les neuf autres postes étant occupés par un spécialiste des composites et peintures, le responsable des techniques embarquées, trois apprentis, un administratif et les trois associés.



© Michel Le Coz

Louis Mauffret (photo au centre), né en 1965, et Yann, son aîné de sept ans, ont vécu une enfance très proche entre Nantes et le fief familial de Saint-Gildas-de-Rhuys, le temps des vacances. « Tout jeune déjà, j'étais sur l'eau à bord de bateaux en bois, raconte-t-il, à commencer par le Galdu de mon père, qui m'a bientôt construit un Optimist. Vers dix ans, je passais mes étés dans le port de Saint-Gildas à godiller sur des plates, proposant mes services comme passeur... Le soir à la maison, on était baignés d'histoires de mer, notre famille comptant nombre de marins au cabotage ou au long-cours, à moins qu'on ne soit plongés dans un livre d'aventures maritimes... » Plus tard, Louis naviguera en 420 et planche à voile, sur l'Erdre ou dans le Morbihan, où il officie l'été comme moniteur de voile.

À l'âge de travailler, il quitte la France pour Bruxelles, la Scandinavie puis New York où il va exercer dans l'agroalimentaire. Quinze ans plus tard, il choisit de regagner l'Hexagone, « avant que mes enfants se sentent plus Américains que Français ». Auparavant, à Newport, il a entamé la construction d'un Mini 6.50 en carbone sur plans Rolland, le numéro 629, à bord duquel il naviguera 40 000 milles, en comptant une mini-transat bouclée en 2011.

C'est à La Rochelle, au Grand Pavois, qu'il recroise son cousin... « Yann y présentait le plan Ribadeau-Dumas *Atlas*. Le chantier venait de signer le contrat de la Marine et ils étaient à la recherche d'un gestionnaire. » Une bonne dizaine d'années plus tard, Louis, désormais propriétaire de *Fantasy Forest*, un One Tonner sur plans Andrieu construit chez Jeanneau Techniques avancées en 1987, poursuit cette mission tout en s'occupant de la stratégie de l'entreprise avec Tegwen.

Ce dernier, s'il est plus jeune que Louis était là bien avant lui ! Né l'année où son père rachetait le chantier, on imagine bien que son enfance en a été baignée... « Quand on vivait à l'île aux Moines, le chantier et l'anse du Guip étaient mon terrain de jeu. On naviguait

beaucoup sur les sinagos *Mab er Guip* et *Crialeis*. Le premier nous a menés jusqu'au Portugal ! On embarquait également sur *Seagull*, le voilier familial. En revanche, c'est en arrivant à Brest que j'ai découvert l'école de voile. » Quinze années durant, Tegwen va régater intensivement en Optimist, puis en Laser.

Le temps venu de se choisir un métier, c'est vers le bois qu'il s'oriente, en intégrant sur les conseils de son père une formation au BEP en menuiserie et agencement à Landerneau, avant de poursuivre vers un CAP en ébénisterie pour devenir apprenti chez Dubuis, à Brest. « Dès le début je savais que je voulais devenir charpentier de marine mais, avant de se spécialiser dans ce domaine, l'idéal demeure de connaître les bases du travail du bois, comme il est intéressant de faire des stages dans des entreprises exigeantes. » À l'issue de son apprentissage, en 2001, Tegwen rejoindra le chantier du Guip. Un choix qui lui permet, notamment, de demeurer proche de son club de voile.

Désormais cogérant du chantier, il en est aussi le patron pour tout ce qui concerne la technique et l'organisation. « Je n'ai pas un domaine de prédilection, précise Tegwen, tout m'intéresse, car je sais aussi que la variété nourrit la passion. Au printemps, on faisait des queues-d'aronde dans les barrots en 200×120 millimètres du *Mutin* ; cet été on est sur la finesse de la vedette amirale *PM2*... Et je me fais autant plaisir dans les deux. » Comme Yann et comme Louis, Tegwen voit l'avenir du chantier passer par le travail sur de grandes unités, « en se tournant également vers le bois moderne, un domaine passionnant ».

## La pêche aux gros...

Ils en rêvaient... ils y sont presque ! Fin 2024, un élévateur à bateaux de 650 tonnes devrait entrer en service sur le port de Brest. « Ça fait dix ans qu'on travaille sur ce dossier, explique Louis Mauffret. Tout simplement parce que c'est un outil vital pour nous et nos partenaires, quatre cents emplois y étant liés. » Pour ce faire, le chantier du Guip et vingt-six autres entreprises brestoises ont créé la Sebac, autrement dit la Société d'exploitation brestoise de l'aire de carénage. « Cette structure présidée par le chantier devrait nous permettre de réunir le capital nécessaire à l'achat de l'outil et son exploitation, explique Louis. » L'élévateur, financé à 80 pour cent par la région Bretagne et 20 pour cent par la Sebac, sera implanté près de la forme 1 du port de commerce, à proximité du terrain où le Guip entrepose aujourd'hui son bois, et qui devrait accueillir un nouveau hangar pour permettre le travail sur les plus grandes unités.

## La Marine en bois

Une fois tous les quatre ans, la Marine nationale lance un appel d'offres pour l'entretien de ses navires en bois, un marché aujourd'hui assuré par le Chantier du Guip.

Si certaines de ces unités sont connues, notamment les voiliers – la *Belle Poule*, *L'Étoile*, le *Mutin*, *La Grande Hermine* et le *Feu Follet* –, les autres n'en sont pas moins intéressantes comme la *PM1* (ci-dessus), vedette du préfet maritime de Brest, la *VTP20*, son frère en construction, au service de l'amiral de l'école navale – ou encore la *PM2* du préfet maritime de Toulon, actuellement en restauration (CM 327).



Michel Le Coz

Ce marché concerne aussi les vedettes de soutien aux plongeurs *Stenella* et *Pastenague*, la vedette de servitude *Enez Hir*, mais également les « ouvrages bois » comme le nécessaire à l'attinage ou les carénages en bois des bulbes de sonar.

« Chacun des navires bénéficie d'un arrêt technique majeur (ATM) une fois tous les quatre ans, explique Louis Mauffret. Entre deux ATM, ils peuvent avoir des arrêts techniques intermédiaires (ATI), pour lesquels nous ne sommes pas forcément sollicités car, si la Marine n'est plus en mesure d'assurer certains chantiers bois depuis la fermeture de son site de l'île Factice, elle conserve néanmoins un atelier qui peut travailler sur des superstructures, des emménagements, voire fabriquer des pièces très spécifiques comme des margouillots.

## « Entreprise du patrimoine vivant »

En octobre 2008, le chantier du Guip s'est vu décerner le label Entreprise du patrimoine vivant (EPV), « l'AOC des métiers », comme dit Louis Mauffret. « Ce label attribué sur dossier, par une commission, vise à mettre en lumière l'excellence des savoir-faire en termes d'artisanat, afin d'aider à leur développement », précise le cogérant du chantier. Il peut être attribué à des luthiers, des bijoutiers, des ébénistes... Bref, tous ces métiers d'art qui distinguent la France dans le monde entier. « Cette reconnaissance de notre savoir-faire par l'État est très valorisante vis-à-vis des politiques et même du grand public. Par ailleurs, le label permet des crédits d'impôts, argent que nous avons réinvesti dans la structure, pour financer par exemple un système d'aspiration ou encore la construction de la troisième nef. » Plusieurs chantiers navals sont aujourd'hui labellisés EPV comme Jézéquel en baie de Morlaix, Hénaff au Guilvinec, les Îleaux à Noirmoutier, Despierres à La Rochelle et Borg à Marseille