

# Les grands travaux

Sa dernière Iper (Indisponibilité pour entretien et réparation) datait de plus de 30 ans. La goélette *Belle Poule* a enfin regagné Brest après une rénovation totale à Concarneau... un chantier de plus de 3 mois dans lequel se sont investis, avec la même passion, ouvriers et marins.



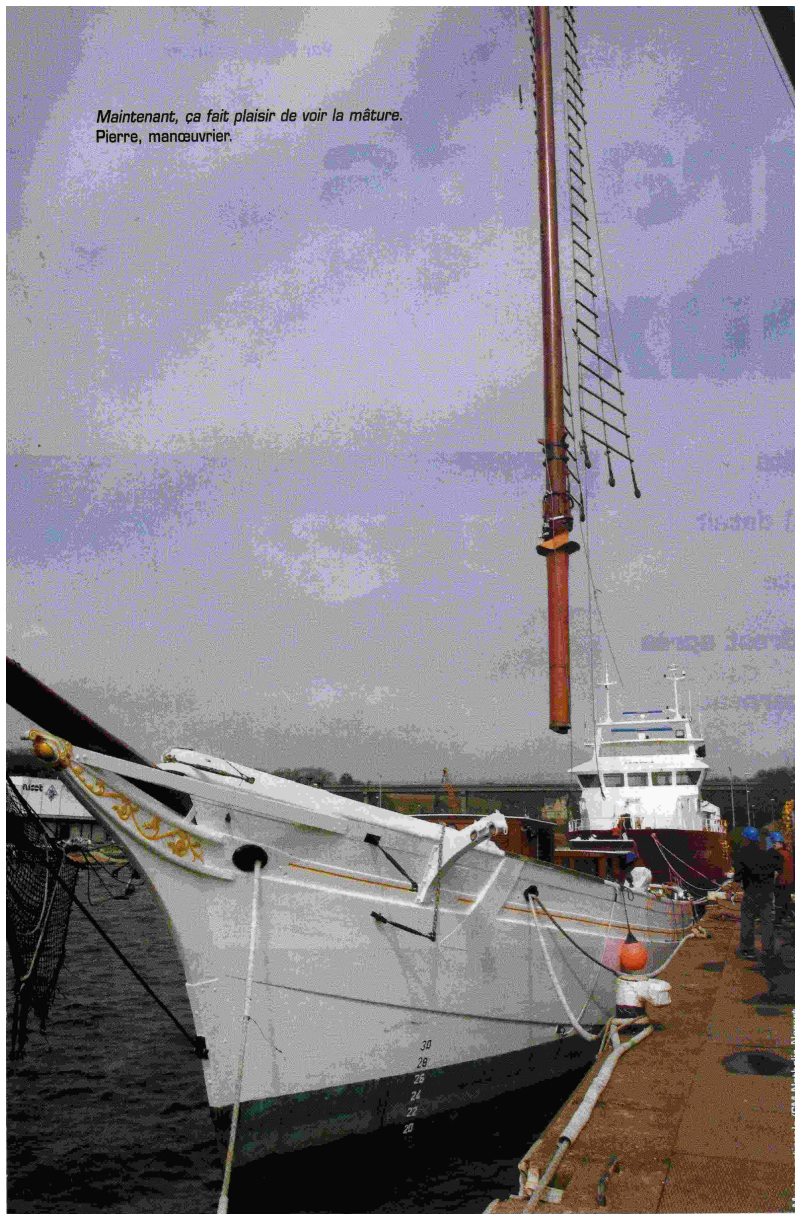
Marine nationale/SM Neuhalle Nocard

La Finistérienne de construction et de réparation navale (FCRN) à Concarneau (29) reçoit dans ses hangars la goélette *Belle Poule* pendant plus de 4 mois.



Alain Menot

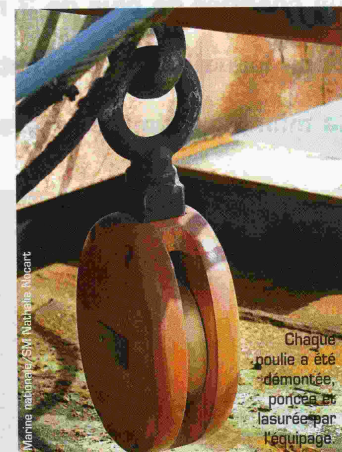
Un voilier bel et bien prestigieux, pour Gwendal, le jeune charpentier.



Maintenant, ça fait plaisir de voir la mâture.  
Pierre, manoeuvrier.



Travaux d'électricité à 20 mètres de haut.



Marine nationale/SM Nathalie Nocant

Chaque gouille a été démontée, portée et lasurée par l'équipage.

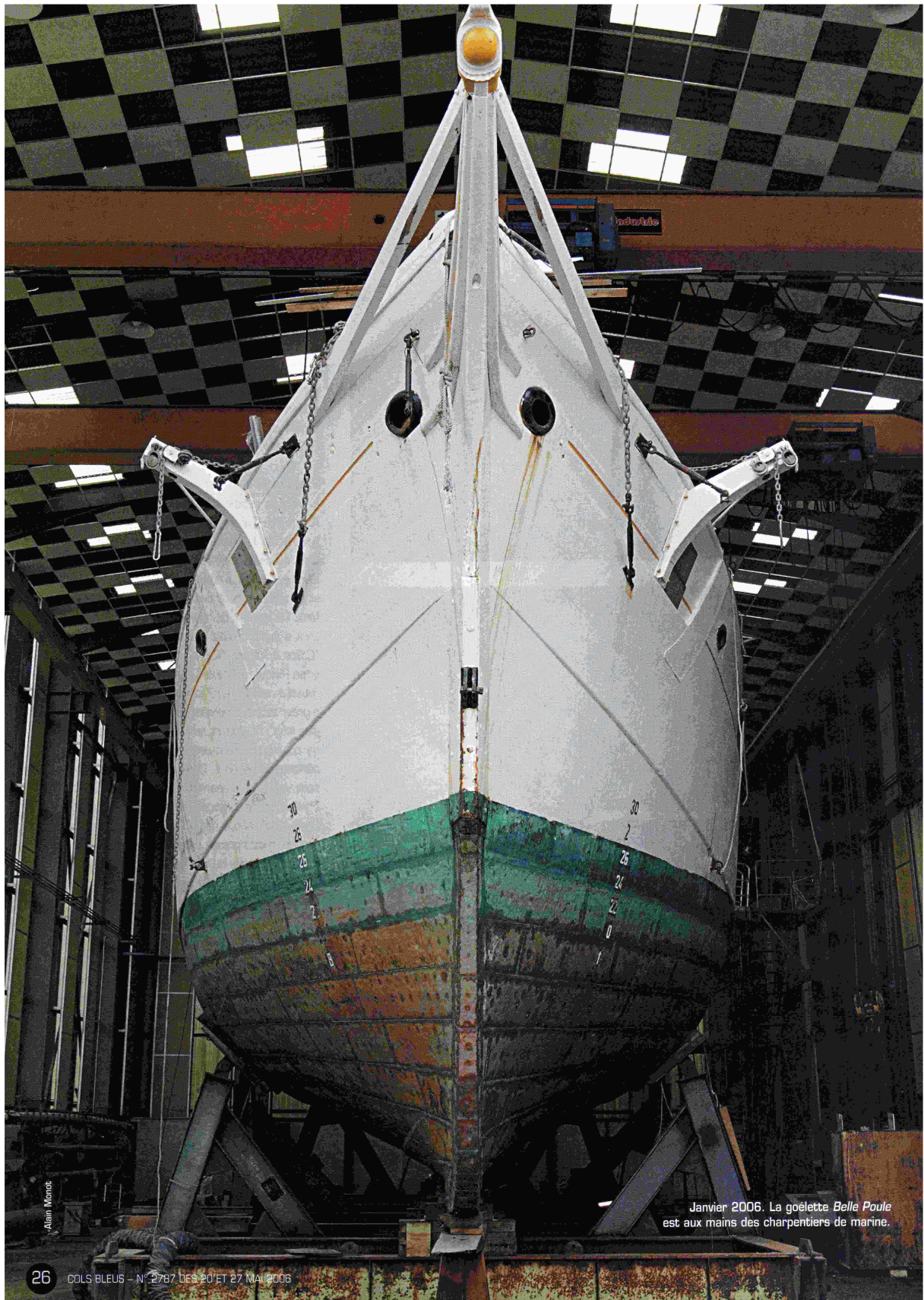
Sur les quais de la Finistérienne de construction et de réparation navale, les passants découvrent le vieux gréement avec surprise et admiration. Il est pourtant arrivé dans le port début janvier. Mais il passait inaperçu sans ses mâts de près de 22 mètres. Hors de l'eau, à entendre le premier maître navigateur, il semblait même avoir perdu toute majesté : *"Ça faisait bizarre de le voir en péniche !"* Encore harnaché, tout juste descendu des haubans, Pierre, manoeuvrier, rajoute : *"Maintenant ça fait plaisir de voir la mâture"*.

Nous sommes dans la dernière semaine de chan-

tier : coups de marteau d'un côté, bruits de ponçage de l'autre. Le bateau est une fourmilière de petites mains qui remettent en place les œuvres vives démontées au début de la rénovation. *"Vous n'avez pas beaucoup de place sur le pont en réalité ?"* Eric Piriou, chef du groupe d'entreprises du même nom, s'étonne auprès du commandant de la goélette. Les deux hommes caressent l'un après l'autre le bois du roof avant pour juger de la qualité de la lasure. Entre eux, pas de conflit, plutôt un partage. Rien à voir avec les fortes discussions que l'histoire a retenues, entre le chef de chantier M. Lemaître et le premier commandant de la goélette, le lieutenant

de vaisseau Richard, lors de la construction en 1931. *"On va tous vers le même but, assure le lieutenant de vaisseau Zallot, sortir un bateau qui soit un beau produit fini ! Les rapports avec l'entreprise sont simples car on n'a pas beaucoup d'intervenants."* L'intermédiaire principal du groupe Piriou est en l'occurrence Stéphane Moureaux. Il dit faire *"attention à l'esthétique, en plus du fonctionnel, pour ne pas dénoter"*. Car si la plupart des bateaux qu'il a connus cachent leur tuyauterie derrière des cloisons, ici, elle est apparente. *"Les élèves peuvent jouer des cuivres la nuit, les tuyaux courent au-dessus de leurs bannettes !"*, souligne avec humour le commandant.





Alain Monod

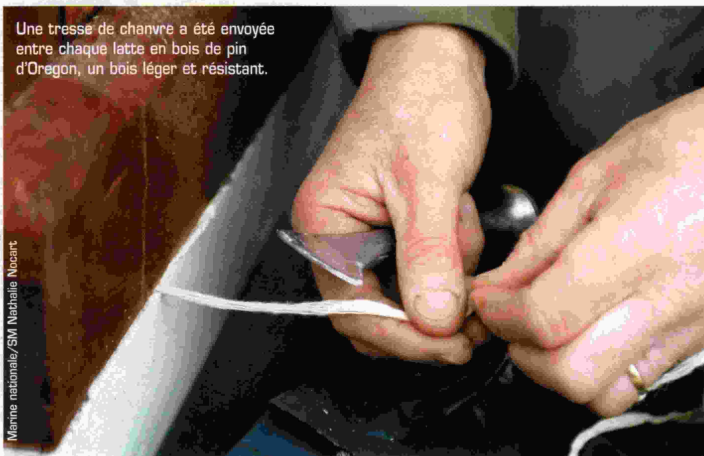
Janvier 2006. La goélette *Belle Poule* est aux mains des charpentiers de marine.





Pierre-François Wlirras

Une tresse de chanvre a été envoyée entre chaque latte en bois de pin d'Oregon, un bois léger et résistant.



Marine nationale/GM Nathalie Nucart

La bonne humeur règne sur le pont malgré la pression des délais.

### Tous passionnés

Chacun, même s'il transpire, semble prendre un certain plaisir à effectuer sa tâche. Yffig, par exemple, installe au pied du mât la pièce de cuir qu'il a confectionnée dans son atelier à partir des cotes de l'ancienne. Elle assurera l'étanchéité à la jonction avec le pont. Pour cet artisan qui navigue dès qu'il le peut sur des bateaux traditionnels, c'est une chance d'œuvrer ici. Et puis, mettre le pied sur un voilier de la Marine nationale, c'est un peu un clin d'œil à sa jeunesse. Il a

fait son service militaire en tant que mécanicien sur le *Belem*. La même passion des voiliers anciens anime Guy, qui fixe le berceau du canot de sauvetage un peu plus loin, le long du bord. Chaudronnier, il travaille habituellement sur des chaluts, "de la ferraille" sur laquelle il "bouffe de la rouille". "Alors qu'ici, c'est un plaisir ! L'âme du bois, c'est unique. Même si on n'a pas droit à l'erreur car on n'a pas encore inventé la baguette de soudure en bois !"

Gwenolé, la vingtaine, le sait déjà. Son regard clair est attentif aux fibres de bois qui glissent sur son ciseau. Il est en train de remplacer partiellement l'encadrement de l'échappée qui s'ouvre

sur la salle des machines. Dans un coin de la mouline, une fuite n'avait pas été détectée et l'assemblage s'est pourri. "Il faut être très méticuleux !", prévient-il. Et il l'a été lorsqu'il a réalisé le calfatage du pont en envoyant de la tresse de chanvre entre chaque latte de bois. "Un bois d'une essence très agréable à travailler", estime-t-il d'ailleurs. Léger et résistant, le pin d'Oregon se fait rare sur les bateaux. Ce voilier-là est bel et bien "prestigieux" aux yeux du jeune charpentier.

Guy a tenu à le montrer à sa fille de 5 ans. Il est tellement passionné qu'il offre tous ses week-ends à son association de vieux gréements. Un point commun avec le premier maître Thierry Libouban, qui vit son passe-temps dans l'association du Saint-Gwenolé, un coquillier de la rade de Brest. C'est sur la goélette que lui est venu le goût des bateaux anciens. Son expérience extra professionnelle a profité au chantier. Une manière de rendre à "sa Belle-Poule" le plaisir qu'elle lui donne.

### Pressés de naviguer

Entre ces passionnés, le courant passe bien. Alors que Thierry explique à Guy l'utilité de l'hydrostat, le grutier raconte ses exploits d'altitude au-dessus de la cathédrale de Quimper. Dans sa nacelle, il embarque l'électricien du bord et l'amène en haut des mâts pour installer les feux. Un confort de travail et un gain de temps dont a aussi profité le bosco, Ronan Guintric : "Grâce à Michel (NDLR : un ouvrier de l'entreprise Piriou), qui pilotait la nacelle le samedi, on a réussi à remâter en 7 jours. Il restait évidemment à gréer tout le gréement courant, ce qui est bien plus long". Au départ, la rapidité du remâter, il n'y croyait pourtant pas, lui qui n'avait que l'expérience du beau-pré. Deux anciens manœuvriers sont venus lui transmettre leur savoir. "Je les bombardais de questions mais ça leur faisait plaisir. Si on me téléphone dans 5 ou 6 ans, je répondrai aussi !" La plus grosse difficulté que Ronan a rencontrée est venue du mât de flèche. Supposé trop fragile, il a été élargi à partir de 1994. Le problème, c'est que les pièces qui l'entourent n'ont, elles, pas changé de taille. "Déposer la mâture, ça apprend plus qu'un an d'affectation. Habituellement, on accède en haut du mât avec une chaise et on n'est pas vraiment à l'aise. Alors que là, on démonte tout au sol !" Ce sentiment, le timonier Maxime le partage. Embarqué au mois de septembre, il est le dernier à avoir rejoint la *Belle Poule*. Pour sa première affectation, il trouve passionnant de vivre une rénovation : "Ça permet de connaître le bateau !" Motivé, il sait qu'il aura au moins trois ans pour naviguer dessus. C'est d'ailleurs ce qu'il attend avec le plus d'impatience. La perceuse à la main, il se réjouit de retrouver une passerelle opérationnelle. Il ne manque plus que les étiquettes au-dessus des boutons. Aujourd'hui, le plus dur est dernière. "Le moins drôle, dit Maxime, c'est quand on était au sec." ●

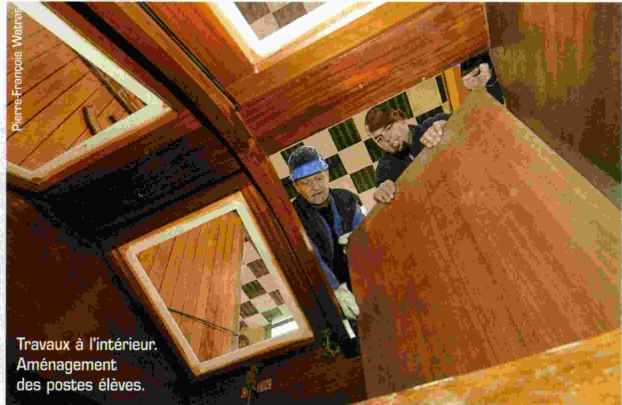




"Ca fait bizarre de voir la goélette en péniche", s'exclame l'équipage.



Marine nationale / ST Nathalie Noizat



Pierre-François Wabrigas

Travaux à l'intérieur. Aménagement des postes élèves.

## LA MÊME EN MIEUX

**Affecté sur l'Étoile de 1989 à 1992, le lieutenant de vaisseau Claude Zallot commande la Belle Poule depuis le mois de septembre. Visite guidée de la goélette rajeunie.**

### Quelles sont les petites révolutions techniques après rénovation ?

Le moteur a été changé. Et il y a aussi de nouveaux groupes électrogènes moins bruyants. Maintenant, on peut parler dans la salle des machines alors qu'auparavant, on ne s'entendait même pas sur le pont. On est passé du 115 au 220 volts. Ça ne semble pas être un grand changement... Mais essayez donc de brancher une cafetière ou un aspirateur sur du 115 volts ! Ce qui va nous changer la vie, également, c'est l'osmoseur (NDLR : appareil qui transforme l'eau de mer en eau douce) de 120 litres par heure. Avant, on vivait un peu comme des sous-marinières. Il fallait faire très attention à ne pas gaspiller l'eau.

### Les travaux ont-ils été l'occasion de respecter de nouvelles normes ?

Tout à fait. L'osmoseur, justement, en nous évitant d'emporter de grandes quantités d'eau douce, nous a permis de gagner de la place pour installer de nouvelles cuves aux normes Marpol. Ces cuves en inox récupèrent les eaux noires et les eaux grises des sanitaires ou de la cuisine quand on est à moins de 12 nautiques des côtes.

On les vidange ensuite dans les ports, dans le plus grand respect des réglementations. C'est bien mieux que lorsque l'on avait de beaux tuyaux en cuivre qui se déversaient directement dans la mer. On sera désormais mieux accueillis dans les pays nordiques à la pointe de l'écologie.

Même la cuisine est aux normes des plus beaux restaurants, tout en inox. Avant, on faisait la vaisselle où on pouvait. Maintenant, tout est bien séparé. Côté hygiène, on a d'ailleurs supprimé les toilettes à la turque et on a une douche dans laquelle on peut enfin tenir debout !

### Plus confortable donc, le bateau est-il aussi plus beau ?

Ah oui, surtout le poste milieu qui était en contreplaqué repeint avec des rajouts un peu partout... rien à voir avec le nouveau ! C'est une copie de celui de l'Étoile, qui est un projet de fin d'études des compagnons du devoir. Une copie améliorée car on a évidemment bénéficié du retour d'expérience. C'est vraiment superbe ! Après tous ces travaux, c'est reparti pour au moins 30 ans ! ●

### "Un client intéressant"

C'est le moins que puisse dire Stéphane Moureaux à propos de la Marine nationale. Ce responsable du suivi et des relations client a été directement embauché, comme une autre de ses collègues, responsable de la qualité, suite au contrat que son entreprise a obtenu par marché public. Avec des voiliers, des bâtiments hydrographiques ou encore des remorqueurs, la Marine nationale fournit une belle charge de travail à la Finistérienne de construction et de réparation navale. Et l'entreprise s'en réjouit car ces types de contrats entraînent un lissage de la charge de travail, souvent cyclique et inattendu avec d'autres clients. ●