

BALADE EN BOREAL 44

Deux îles en

Pour un Boréal, bateau de voyage né d'une longue errance en Patagonie, le bout du monde n'est jamais bien loin...

Nous l'avons vérifié à quelques milles du chantier, à la faveur d'une belle marée d'automne. Exotique.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Marie Liot.



Trégor

Lunaire, minéral...
L'échouage dans le havre
de l'île d'Er est une expérience
mémorable.

«**L'ÎLE D'ER**, c'est le paradis à 4 milles de Tréguier !» Et il s'y connaît un peu en paradis, Jean-François Delvoye, lui qui a exploré les mouillages de Patagonie en famille pendant des années. Fallait-il vraiment aller si loin, quand ce petit lagon breton peu fréquenté offre ses fonds sableux à tous les amateurs d'échouages sauvages ? La réponse est oui, pour au moins deux raisons. D'abord parce qu'il n'aurait probablement pas eu l'idée de venir s'installer à Tréguier s'il n'avait rencontré en Patagonie une autre Costarmoricaine d'adoption, la regrettée Nicole van de Kerchove. Ensuite parce que ces sept années de voyage avec femme et (quatre) enfants ont accouché d'un formidable bateau de voyage, le Boréal. Un bateau dont le cahier des charges a été rédigé non dans un bureau d'études mais en navigation dans des eaux souvent inhospitalières. Chaque ligne des dix-sept carnets de notes rapportés du voyage est le fruit de l'expérience de Jean-François et des siens. On s'en aperçoit en découvrant le bateau à ses côtés.

Les choix de formes, de matériaux ou d'équipements sont tous liés à des anecdotes de voyage.

Le poêle à gasoil ? Un Refleks, de la marque adoptée par tous les voiliers qui hivernent en Patagonie. Le choix d'un monosafran ? Les safranx excentrés sont trop exposés, les Delvoye le savent bien, pour avoir failli couler dans une rivière non cartographiée du sud de l'île Navarino, non loin du cap Horn. Dans un sens, ce bateau vous fait déjà voir du pays au cours d'une simple visite de salon. Suffisamment pour vous donner envie de le revoir dans son pays, c'est-à-dire sur la rivière de Tréguier. C'est ici, dans la capitale du Trégor, que le Boréal 44 a vu le jour. Conçu comme une réduction du Boréal 50, premier du nom, il a le même dog-house caractéristique et reprend toutes ses bonnes idées (voir par ailleurs). Pour la petite histoire, le premier Boréal avait été construit par le chantier Bord à Bord, à Plestin-les-Grèves (Côtes d'Armor), où Jean-François était à la fois salarié en tant que soudeur, architecte, concepteur et commanditaire du bateau.



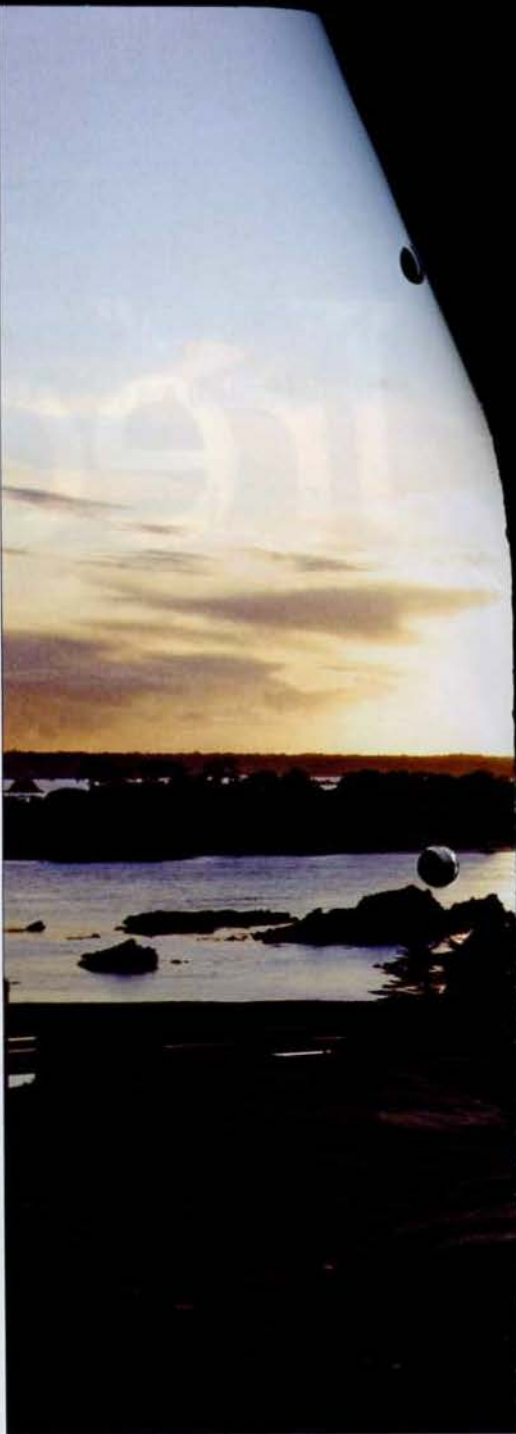
Par la suite, Jean-François a finalement créé sa propre structure, à Tréguier donc où il nous accueille à bord du Boréal 44 n°2. Nous discutons du programme avec ses deux fils, Simon et Martin, qui seront nos guides pour cette petite croisière automnale. La marée est favorable pour descendre la rivière jusqu'à la mer, qui est quand même à 3 milles. Mais il est trop tard pour espérer échouer dans le mouillage de l'île d'Er toute proche : son seuil – un ancien piège à poissons – le rend inaccessible à partir de la mi-marée. Qu'à cela ne tienne, nous prendrons la passe de la Gaine, entre le sillon de Talbert et les Héaux, pour aller passer la nuit à Bréhat. L'île d'Er attendra la pleine mer de demain. Il suffit de larguer les amarres, le courant nous détache en douceur de la panne.

On manœuvre « zen » pour apprécier le charme de ce port en rivière, avec à bâbord les jolies façades des quais et la flèche de la cathédrale, et à tribord la verdure exubérante de la rive sauvage. La suite est du même tonneau. Roches, villas de granit enfouies dans les arbres et enfin parcs à huîtres à l'approche de l'embouchure marquée par la grosse tourelle de la

Corne... Ici, on prend la mer par le chemin des écoliers. Dans la passe, une jolie brise nous sort de notre torpeur et la drisse de grand-voile est rapidement tournée sur le winch. On aurait pu utiliser le guindeau placé dans la baille, en pied de mât, mais Simon opte pour l'huile de coude. L'envoi, un peu dur dans le dernier tiers, lui donne un peu d'exercice. Dès les premières manœuvres, l'aisance des deux garçons fait plaisir à voir. N'oublions pas qu'ils ont passé six ans sur l'eau avec leurs parents et leurs deux sœurs... Et que l'équipage du Chatam Extrem familial n'avait pas l'habitude de perdre son temps dans les marinas. Tombés très jeunes dans la marmite, ils ne s'en sont d'ailleurs pas vraiment remis. Simon, qui vient de finir son école d'ingénieur à Toulon, se destine à l'architecture navale – il a dessiné une bonne partie du Boréal 44. Martin, lui, vient de recevoir son brevet Capitaine 200. Son plan de carrière ? Naviguer, bouffer des milles et découvrir le vaste monde ! Pour l'heure, notre capitaine de vingt-trois ans tient le rôle de navigateur depuis le dog-house où il est aux premières loges pour retrouver ses balises et donner des indications au barreur. C'est que le coin est plutôt mal pavé et requiert une certaine concentration. A tribord, le sillon de Talbert est protégé par une large chaussée rocheuse qui a permis sa formation. Malgré le travail réalisé par le Conservatoire du littoral, cette flèche de galets et de sable de trois kilomètres de long est menacée par l'érosion, surtout à sa base. Elle pourrait un jour devenir une île. En attendant, elle reste

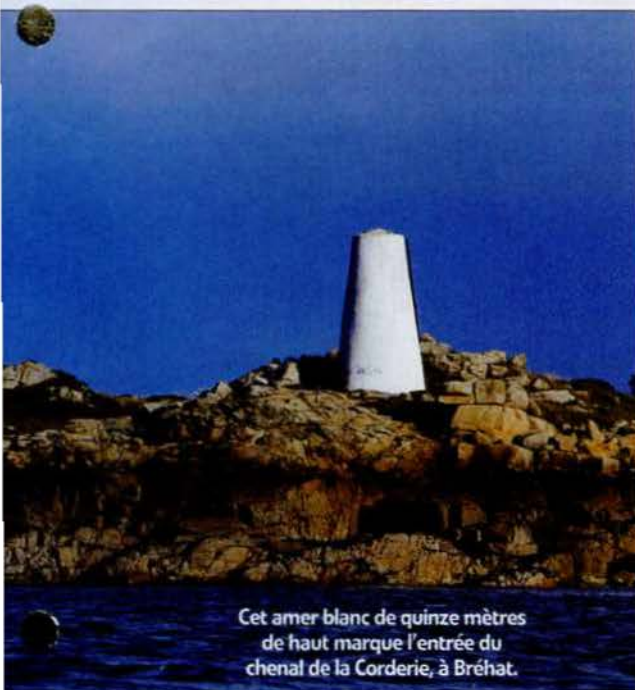


▲ Qui dira les méandres imprévisibles du destin d'une annexe rotomoulée Sport Yak ? A méditer.





“ Le calvaire de la chapelle Saint-Michel veille sur les marins engagés dans le passage du Kerpont. Au-delà de ce chenal, la protection divine devient indispensable ! ”



Cet amer blanc de quinze mètres de haut marque l'entrée du chenal de la Corderie, à Bréhat.



▲ Des rivières, des îles, des cailloux, des marées, que demander de mieux... du soleil ? Question de patience et d'opportunisme, il finit toujours par se montrer quelques minutes sur ces eaux aux humeurs changeantes.

la pointe la plus septentrionale de la Bretagne continentale. Il faut donc bien la déborder pour obliquer à l'est vers Bréhat en passant presque au pied du phare des Héaux. La brise refuse et rentre plus fort dans ces parages, créant dans le courant toujours favorable un clapot court et cassant. La carène du Boréal, très creuse pour un dériveur intégral, passe bien dans un clapot normal. Mais dans cette marmite, le barreur ne peut éviter de planter quelques pieux. A mesure que la gîte s'accroît, il cherche ses appuis et finit par se caler sur la solide console en aluminium. Les équipiers aimeraient en faire autant, mais cette unité attend encore sa table de cockpit et son socle qui fera office de cale-pieds. La mer est mieux rangée sur la route de Bréhat, mais la brise se renforce et quand elle atteint 20 nœuds, nous nous retrouvons surtoilés avec un ris dans la grand-voile et le génois entièrement déroulé. Le safran un peu court – échouage oblige – met le barreur en difficulté, c'est le moment de tester ces fameuses dérives arrière. Et de toucher du doigt leur efficacité. La barre est immédiatement soulagée d'un poids, et la stabilité de cap est bien meilleure. Le bateau n'est pas non plus sur un rail, parce que nous l'avons volontairement surchargé, mais il se gouverne. Cette botte secrète est quand même un bel atout pour « bouffer des milles » en équipage réduit, tout en limitant l'usure et la consommation du pilote. L'essai étant concluant, nous devrions logiquement continuer notre route au près sous trinquette après avoir envoyé l'étai volant. Oui mais voilà : l'entrée du chenal occidental de Bréhat est déjà là. L'ambiance est plus calme sous le vent de l'île et nous nous laissons tenter par quelques bords au ras de cailloux dorés par le soleil rasant. Car au terme de cette journée grise, la magie de Bréhat agit aussi sur le ciel qui nous gratifie



▲ Le poste de navigation et de veille sous le dog-house prolongé d'une casquette s'est révélé précieux pour des routes côtières nécessitant une attention de chaque instant. Simplement génial.

d'un fabuleux coup de projecteur. C'est la récompense des navigations hors saison, aussi fraîches qu'elles puissent être ! Pour compléter le tableau, un phoque vient faire des cabrioles au pied de la tourelle qui marque l'entrée de la Corderie. C'est là que nous allons passer la nuit, sur un coffre tout proche de l'ancienne rampe de mise à l'eau du canot SNSM. Le soleil joue avec la dentelle des cailloux innombrables de l'autre côté du Kerpont. Fabuleux spectacle que nous offre cette petite baie d'Along bretonne, et dont nous jouissons bien au chaud dans le carré panoramique. Il y a des soirs comme ça, surtout à Bréhat. A terre, pas de morte-saison : les enfants rentrent de l'école, les gens circulent et se retrouvent dans les cafés restés ouverts. L'insolite est au coin de la rue, voire au bord des chemins à l'image

de ces bonnes vieilles annexes Sport Yak reconverties en mangeoires pour les vaches ! Toute escale à Bréhat est une parenthèse insulaire qu'on ferme à regret. Il faut pourtant s'y résoudre après une nuit réparatrice dans les confortables cabines du Boréal, dont nous aurons noté au passage l'incroyable volume de rangement. Autre détail révélateur au petit matin : l'absence de condensation dans les cabines et le carré, malgré une température bien fraîche au-dehors. C'est la meilleure preuve du soin apporté à l'aération et à l'isolation (voir par ailleurs). Un caprice d'Eole veut que nous soyons toujours au près pour refaire en sens inverse la route de la veille. Pas grave, notre moyenne dopée par le jusant reste excellente. La pluie qui tambourine sur le vitrage du dog-house n'est pas non plus

La caverne d'Ali Baba

Coper Marine, à Tréguier, n'est pas seulement un ship pittoresque, c'est aussi un très bon plan.

Dès l'entrée, on est transporté par une merveilleuse odeur de goudron, celui du bitord et de la tresse enduite. Saisi aussi par le spectacle de ces centaines de poulies, ridoirs et autres bloqueurs suspendus aux vénérables poutres du rez-de-chaussée. C'est l'étage des produits techniques, des bottes au vernis en passant par les pare-battage. En haut, on trouve les vêtements, techniques eux aussi mais également plus traditionnels. 280 m² de marinières, cabans

et suroîts disposés de façon dense mais rationnelle sur un parquet si usé qu'Erwann Mall, le propriétaire, le renforce ça et là avec de grandes tôles de zinc cloutées. Erwann et son épouse Françoise ont repris la Coper Marine fin 2001, soit trente ans après sa fondation. Lui est retraité de la Marine et fils de patron pêcheur. Elle est fille et petite-fille de capitaines au long cours... Les patrons ne sont donc pas des néophytes. Et si leur shipchandler est très visité, ce n'est pas que pour son



▲ Chez Coper Marine, c'est au plafond que ça se passe ! Erwann Mall est souvent armé de sa gaffe pour se saisir d'un article suspendu.

ambiance inimitable. C'est aussi pour ses prix très compétitifs et pour le choix très large qu'il propose. Car pour deux étages de rayons, il y a

dans cette petite maison au bord du Jaudy pas moins de quatre étages de stock ! Rens. : 02 96 92 35 72 ou coper-marine.com.



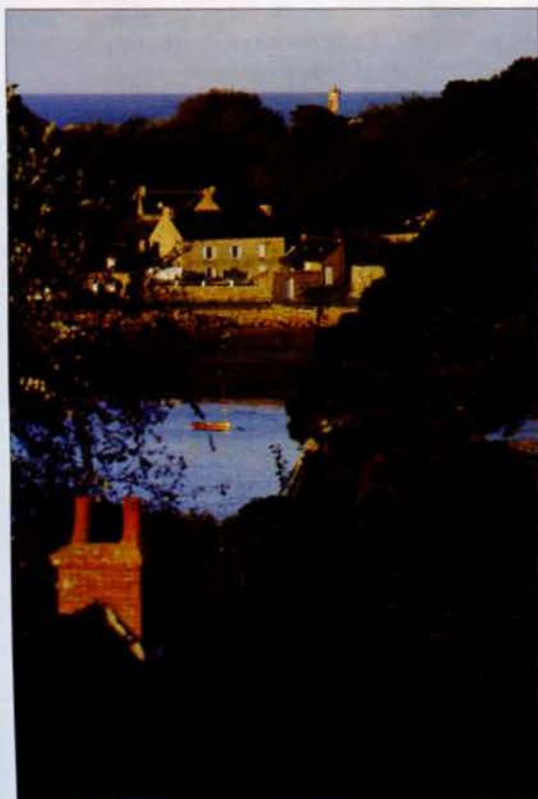
“ L'estuaire du Jedy au ras de l'eau, du côté de la tourelle de la Corne (latérale bâbord), et du haut de l'île d'Er, quand les ruisseaux de marée basse reflètent les humeurs changeantes du ciel. Magique ! ”



un problème, nous restons au chaud sous sa casquette en attendant l'éclaircie. Il en faudrait plus pour doucher notre enthousiasme au moment de découvrir cette fameuse île d'Er dont on nous parle tant depuis notre arrivée à Tréguier.

L'ILE AU TRESOR SE MERITE!

Mais attention, l'île au trésor se mérite ! Il faut quitter hardiment le chenal principal du Jaudy, puis se faufiler entre d'énormes canines granitiques. Ces cailloux très impressionnants ne sont pas les plus dangereux, d'autres sont tapis à fleur d'eau et passé un certain niveau de détail, ils peuvent parfois prendre la cartographie à défaut. Le navigateur peut donc rester concentré sur le traceur de cartes, mais les autres veillent attentivement tout remous suspect. Même par temps calme, le clapot désordonné contribue à l'ambiance et aiguise la vigilance des équipiers alors que nous contourons l'île en forme de fer à cheval. Nous finissons quand même par nous présenter devant l'entrée de la passe située sur sa façade ouest. Le goulet est étroit mais sain, il faut juste se méfier du courant traversier et du seuil en béton déjà évoqué. Un peu moins de quatre heures avant la marée basse, nous sommes passés – au ralenti – dans environ 3 mètres d'eau. La prudence est également de mise à l'intérieur de ce « lagon » à la cartographie incertaine. A marée basse, on s'aperçoit néanmoins qu'il n'y a pas de réel danger tant qu'on reste à flot. Pour échouer



▲ Depuis les sentiers de Bréhat, on multiplie les points de vue et perspectives sur la Corderie.

La vie en Boréal

On l'a vu lors de l'essai du Boréal 44 (VM n°169), ces bateaux sont faits pour faciliter la vie en mer. C'est encore plus évident en croisière : le sens marin, la facilité d'entretien démontrent une expérience irremplaçable de la grande croisière loin des marinas. De toute évidence, le Boréal n'a pas été élu Voilier de l'année 2010 pour rien... Tour d'horizon des solutions proposées, parfois éprouvées mais souvent étonnamment créatives.



▲ Le chauffage central comme à la maison, il faut avoir hiverné en Patagonie pour ne pas l'oublier. Celui-ci est assuré par un poêle à gasoil Refleks – le favori des baroudeurs – alimenté par un réservoir secondaire relié au principal. Notez aussi le volume de rangement dans la cabine arrière.



▲ L'arceau du dog-house est en fait une manche à air dotée d'ailettes internes qui force la ventilation dans les cabines arrière (grille de sortie en insert).



Le Boréal est parfaitement stable sur son embryon de quille. Pas vrai les amoureux ?



▲ L'embrayon de quille se termine par une platine qui protège efficacement l'hélice.



▲ En cas de « vrac », la baille à mouillage ramenée en pied de mât est accessible depuis le cabinet de toilette avant. Notez l'isolation en polystyrène bleu visible autour du panneau.



L'immense soute arrière est verrouillée par un gros loquet commandé depuis le poste de navigation.



▲ L'épaisse porte du dog-house et sa solide poignée sont une sécurité contre la mer, mais aussi contre les visiteurs indésirables. La serrure bien protégée se situe en bas à droite.



On peut utiliser le guindeau situé en pied de mât pour envoyer la grand-voile !



▲ Le coffre avant isolé par une cloison étanche offre un beau volume de rangement.



▲ Le davier inspire une confiance totale et dénote une certaine expérience du mouillage venté !



Près de l'embouchure du Jedy, on prolonge les bords parmi les mouillages.

en revanche, mieux vaut bien choisir son emplacement. A 10 mètres près, on peut se retrouver sur du caillou, du galet, de la vase ou du sable. Positionnés au-dessus d'une tache claire, nous mouillons tête et cul. Et il n'y a plus qu'à attendre le verdict de la marée... qui est favorable. Une petite heure plus tard, le Boréal est en effet posé bien à plat sur son large saumon. Il est temps d'aller faire un tour à terre.

L'ILE D'ER, UNE VIRGULE EGAREE EN MER

Enfin, à terre... c'est un bien grand mot. L'île d'Er n'est qu'une virgule égarée au milieu des cailloux. Mais il existe quand même, au nord du mouillage, une sorte de bourrelet géologique couvert de broussaille où se terrent deux petites fermes à l'abandon. Les toits sont couverts d'ardoise et, bizarrement, de tuiles. En bordure de ce hameau miniature, un charmant puits fait de blocs de granit rose grossièrement taillés et un peu plus loin, une maisonnette en bois où vivait jusqu'à une époque récente le gardien des lieux – car l'île d'Er est entièrement privée. Depuis le sommet de l'île, on redécouvre côté mer les rochers qu'on a bravés pour parvenir jusqu'à la passe. Côté « lagon », on prend la mesure de cette plaine marine que la marée laisse à nu. Un estran lunaire, oublié et grandiose, surtout quand les éclaircies jouent à cache-cache avec les averses, quand les flaques de la marée basse reflètent ces humeurs imprévisibles. L'île d'Er n'est pas une célébrité, mais elle a refait parler d'elle récemment. En août 2008, un documentaire diffusé par Thalassa révélait – ou rappelait aux mieux informés – l'existence de fosses où a été stocké le pétrole de deux marées noires, celle du *Torrey Canyon* en 1967 et celle de l'*Amoco Cadiz* en 1978. En tout 200 tonnes de mazout ramassées sur les plages et rochers alentour, stockées là dans l'urgence... et oubliées.

Boréal, l'aventure d'un chantier

Pour partir en voyage avec sa famille, Jean-François Delvoye s'était construit un Chatam Extrem, 40 pieds sur plan Caroff, coque acier et pont inox. C'était dans le jardin de leur maison, là-bas dans les Ardennes belges ! Presque dix ans et des milliers de milles plus tard, les Delvoye sont venus s'installer en Bretagne, à Tréguier. C'est là que sont nés les Boréal 44, 50 et 53. Le 44, dernier-né de la gamme, est plus abordable avec les mêmes atouts et le même dog-house. Les coques à triple bouchain (5, 8 et 12 mm) sont chaudronnées sur membrures et lisses flottantes, c'est-à-dire qu'elles sont en retrait du bordé pour ne pas le



▲ Menuisier de formation et constructeur amateur, Jean-François est devenu professionnel après une longue croisière familiale.

déformer par une soudure sur toute la longueur. Les bateaux sont dessinés et modélisés par Jean-François avec l'aide de son fils Simon pour le 44. Menuiseries et sellerie sont entièrement réalisées au chantier qui emploie désormais

dix personnes. L'un des premiers propriétaires de Boréal 44, Jean-François Eeman, est aussi un ami rencontré sur les pontons d'Ushuaïa... et désormais associé au chantier. Un sérieux gage de confiance ! www.voiliers-boreal.com.

Amnésie volontaire bien sûr, et favorisée par le fait que les municipalités locales n'avaient pas les moyens de dépolluer le site. Et maintenant ? Les cuves ne semblent pas polluer l'environnement, même si elles dégagent une mauvaise odeur les jours de grande chaleur. Le statu quo est donc maintenu à ce jour, malgré les mises en garde de l'association Robin des Bois. Mais le Grenelle de l'environnement, qui donne davantage de moyens aux collectivités locales pour faire face à de tels chantiers de dépollution, pourrait changer la donne. Fort heureusement, aucune odeur de mazout ne vient troubler notre marée contemplative à l'île d'Er. C'est plutôt la mer elle-même qui sonne la fin de la récré en envahissant rapidement notre havre. De retour à bord, puis de nouveau à flot, nous attendons de prendre

un peu de marge sous la quille avant de lever nos ancres. Pas de safran à basculer, pas de sonde à remettre en place et encore moins de béquille à dégrader : le bateau est immédiatement opérationnel. Le tour de l'île d'Er au milieu des cailloux est au moins aussi impressionnant à la nuit tombante, mais nous connaissons déjà la route. Et les frères Delvoye ne relâchent pas leur attention un instant, ce qui tend à prouver que l'expérience ne se compte pas en années mais en milles marins parcourus... La remontée du Jedy aux balises latérales lumineuses est une formalité. Et un enchantement inattendu quand Tréguier apparaît, étincelante au creux d'un coude, reflétée dans une eau parfaitement lisse entre deux bancs de brume. On songe à un phénomène optique, un mirage... boréal ? ■