

MER & BATEAUX

MER & BATEAUX

N° 156 • AVRIL-MAI 2007

FRANCE 5€ • BELGIQUE 5,45€ • SUISSE 9 FS • ITALIE 3,50€ • CANADA \$7.50 • ESPAGNE 4,45€



ORION

RESTAURÉE COMME
À LA BELLE ÉPOQUE

ESENSE

LE PLUS RADICAL
DES WALLY

TRIPLE SEVEN

L'HISTOIRE ÉTONNANTE
D'UN SUPERYACHT

SWAN 131 | LAK | JFA 82 CLASSIC
VELVET 100 | DÉCOUVERTE DE L'ANATOLIE

M 03022 - 156 - F: 5,00 € - RD



JFA ET CONCARNEAU

au cœur de l'Europe des yachts

L'Escort Vessel de 42 m est l'aboutissement du plus grand projet du chantier qui s'impose davantage dans le secteur de la grande plaisance. Par Xavier de Fournoux, photos Benoît Stichelbaut





Avec la construction de cet Escort Vessel, JFA confirme son dynamisme dans l'industrie de la grande plaisance. Depuis le dernier 53 pieds sorti en 2003, le chantier semble se concentrer sur la catégorie supérieure : *Axantha*, le premier motoryacht de 122', le voilier Classic Line *Aldebaran* de 70', *Sea Tenareze*, un multicoque de grande croisière de 85' et les deux derniers de 82' et 138'. C'est une orientation délibérée que Frédéric Jaouen assume parfaitement : « Nous apportons le même soin sur un petit bateau que sur un grand et cela nous prend quasiment le même temps pour faire l'un ou l'autre. » À ce rythme, on comprend donc qu'il est préférable de construire des unités plus grandes. Cela ne signifie pas non plus que le chantier va se lancer

dans une course effrénée au gigantisme, mais ce créneau entre 20 et 55 m semble pleinement convenir à ses ambitions.

Frédéric Jaouen qualifie son chantier de familial. Cet adjectif fait, bien sûr, référence à sa sœur Brigitte qui l'accompagne depuis le début de l'aventure. Et aussi, sans doute, à Frédéric Breuilly, le directeur technique, Frédo pour ne pas le confondre, ébéniste de formation qu'il connut lorsqu'il travaillait au chantier Le Guen Hémidy Marine (voir encadré) et pour lequel il déclare ressentir une « connivence technique ». Mais ce terme « familial » définit également la dimension humaine du chantier qui emploie une quarantaine de personnes réparties entre les trois hangars et les bureaux.

Pour mener à bien des projets de plus en plus grands, Frédéric Jaouen a donc mis en place un système efficace avec les supports techniques et les compétences disponibles localement. Idéalement situé au fond de la baie de Concarneau, le chantier bénéficie d'abord de ce bout de quai où JFA a installé son ponton et où il y a toujours au moins six mètres d'eau de profondeur. Juste à côté, l'ascenseur à bateaux de la Chambre de Commerce capable de soulever jusqu'à 2 000 tonnes est un autre atout indéniable que JFA a optimisé en le reliant directement aux trois hangars par un système de rails. Un peu plus loin, le slipway à 6 bers et d'une capacité de 400 tonnes ainsi que la gigantesque cale sèche de 130 m sur 27 m s'avèrent également bien utiles. Il y a enfin tous les corps de métiers qui foisonnent dans cette région « viscéralement » liée à la mer, artisans et industries, peintres, électriciens, ébénistes et charpentiers que le chantier n'hésite pas à mettre largement à contribution pour certaines constructions comme celle de *Bystander*. On peut parler aussi du chantier CDK d'Hubert Des-



joyeux situé à Port-la-Forêt, à 10 minutes en voiture, et qui a construit la coque en composite dessinée par Joubert-Nivelt du catamaran de 85', *Sea Tenareze*. « Nous utilisons les compétences de tous, sous la constante et pointilleuse maîtrise de JFA », précise Frédéric Jaouen. C'est ce qu'on appelle la conjugaison des talents...

D'autres projets, en revanche, sont construits quasiment à 100 % au chantier, à l'exception des peintures et de l'électronique. C'est le cas notamment d'*Atao* dont la production a été dirigée par Pierre-Jacques Kubis qui a redessiné le deck house et le cockpit et a adapté concrètement les idées de Dick Young au bateau. Le chef du projet du 82 Classic, qui s'était déjà illustré en dessinant les lignes extérieures et tout l'aménagement de *Sea Tenareze*, situe son rôle à mi-chemin entre l'ingénierie et l'architecture : « Je suis là pour garder le fil conducteur

JFA, NÉ D'UN CAS DE CONSCIENCE

À la fin de l'année 1992, le chantier Le Guen Hémidy Marine basé à Carentan (Normandie), qui construit notamment les Brises de mer et les Léviéres de mers et dans lequel travaillent les deux Frédéric, Jaouen et Breuilly, met les dieux sous la porte. Dans les hangars du chantier, la coque d'un bateau de 23 m commandé par un client italien reste en plan, entreposé à côté de ce qui devrait composer son futur aménagement. C'est un véritable cas de conscience. Les deux Frédéric n'aiment pas le travail inachevé et décident de terminer eux-mêmes le bateau. Ils s'installent à Concarneau, la ville natale de Frédéric Jaouen, où ils s'associent pour les débuts au chantier Piriou spécialisé dans les bateaux professionnels. La construction peut enfin être achevée et *Kermor* est mis à l'eau en juillet 1993. Un chantier est né...

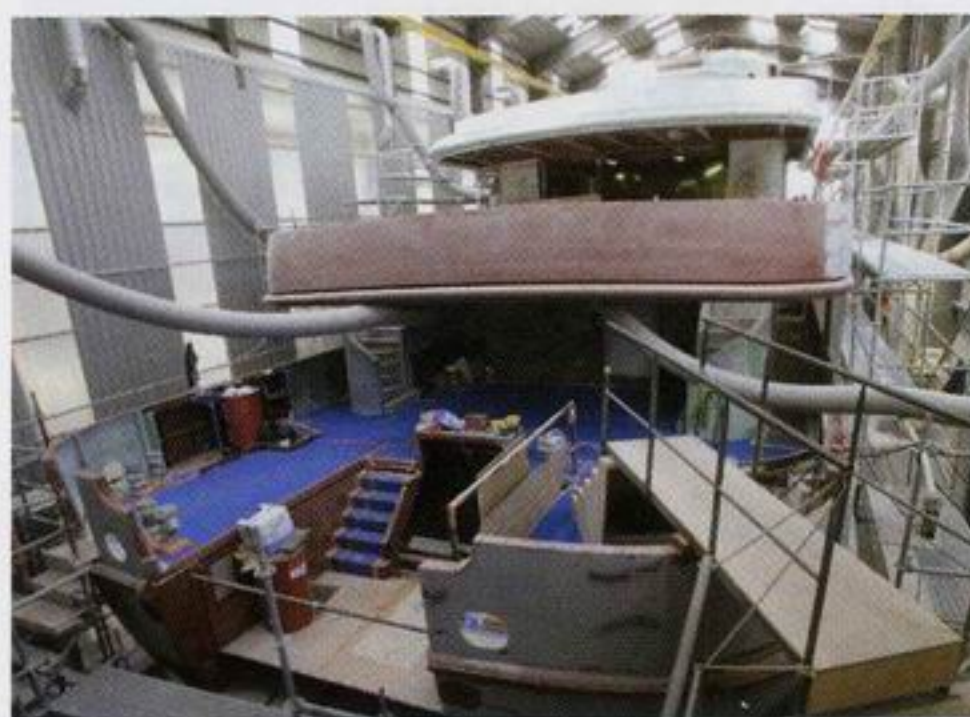


*Ci-dessus : le bulbe de la quille d'Atao.
À droite et ci-contre : les différentes étapes
de la construction de Bystander, de l'arrivée
de la coque aux premiers essais en mer.*

Chez JFA, l'année a démarré dans une certaine effervescence avec les sorties quasi simultanées du 82' Classic *Atao* (voir essai dans ce numéro) et de l'Escort Vessel de 42 m *Bystander* dont la silhouette, inspirée des motoryachts des années trente, tranche avec celles plus habituelles des chalutiers du port de Concarneau. Frédéric Jaouen, le directeur du chantier multiplie les allers-retours entre son bureau et le ponton situé juste en face où les deux bateaux sont amarrés, prêts à être livrés à leurs propriétaires respectifs. Si le voilier classico-moderne de 24 m séduit l'œil par son élégance, *Bystander*, lui, en impose. Avec sa coque bleue marine en acier dessinée par Vripack Yachting Interna-

tional, ses superstructures en aluminium, ses deux mâts et sa cheminée sur laquelle on peut lire « J K 7 », c'est une indéniable réussite dans la lignée du premier motoryacht de 122', *Axantha*, sorti en 2003.

« C'est l'aboutissement d'un projet qui a démarré en 2003, explique Frédéric Jaouen. La volonté du propriétaire était de faire un motoryacht d'allure rétro avec un intérieur qui ne fasse pas neuf. Chaque pièce de laiton, chaque vis a été vieillie pour donner cet aspect au navire. » Le détail a été poussé si loin que des trous de vers ont été volontairement creusés dans les boiseries en merisier français. Le résultat est assez spectaculaire. Les aménagements élaborés sous la houlette de Dick Young semble avoir déjà une vie et une histoire, une sacrée prouesse pour un bateau tout neuf. Entre les planchers et le mobilier extérieur, au rang desquels on peut citer le jacuzzi, ce ne sont pas moins de 400 m² de teck qui ont été utilisés. À bord du bateau, une dizaine de personnes du chantier s'affairent encore pour l'ultime finition. Dans la timonerie, le capitaine, ex skipper du Class J *Velsheda*, se familiarise avec l'équipement électronique ultra moderne qui contraste avec le style général du yacht et notamment avec l'ancien chadburn, le transmetteur d'ordre qui n'est pas là que pour le décor mais bel et bien en activité et connecté aux deux moteurs Caterpillar de 720 ch.



Tous deux amarrés en face des bureaux de JFA, le 82' Classic paraît bien petit à côté de Bystander. En dessous : comme la coque en aluminium et les claires-voies en bois, Atao a été entièrement réalisé sur place.



d'un projet ce qui m'oblige à m'intéresser à chaque phase de la production. C'est un travail d'échanges constants avec tous les acteurs impliqués dans le projet. » Ce suivi de la construction de bout en bout est érigé ici en véritable méthode de travail, comme l'explique Gaël Douguet, le jeune adjoint du directeur : « Nous évitons de cloisonner les gens dans une spécialité ou un domaine précis de la construction. Nous privilégions la polyvalence et l'investissement sur un projet du début à la fin. »

Au chantier, les travaux se suivent et ne se ressemblent pas. *Bystander* a fait place à un Jongert de 30 mètres. Au programme pour ce yacht d'une dizaine d'années : le changement intégral du revêtement en teck du pont, le moteur à sortir pour l'envoyer en révision et la coque à repeindre. C'est une autre facette du chantier qui peut se targuer d'avoir à son actif plusieurs refits de yachts dont le plus impres-

sionnant reste celui de *Magistral*, ex *Orejena*, une goélette de 118' dessinée par De Vries Lentsch en 1972 que le chantier a rallongée et entièrement refaite en 2000.

Mais la production reste bien sûr l'activité première et la plus enthousiasmante. La preuve se trouve dans le hangar à côté : la coque du futur Motor Sailer 90' dessinée par Joubert/Nivelt/Goeyffers. Ce bateau mixte, dont les aménagements ont été confiés à Dick Young, sera propulsé par deux moteurs Cummings de 250 ch et 383 m² de voiles. C'est un nouveau défi pour JFA. Son directeur semble en tous cas tout à fait confiant. Il faut dire que la silhouette de *Bystander*, amarré en face de son bureau, a de quoi le rassurer. Le bateau ne devrait pas, en effet, passer inaperçu. Et pourrait bien drainer de nouvelles commandes...

www.jfa-yachts.com

