

DERNIERE VISITE A CHARLES ÉLIE CHAUVEAU



Lorsque notre correspondant Claude Quil a interviewé M. Chauveau, nous ne nous doutions pas que ce serait-là la dernière fois qu'un de nos collaborateurs entrerait en contact avec lui. En effet, comme nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro Charles Elie Chauveau est mort.

Né à Oudon (Loire-Atlantique) le 19 janvier 1921, il avait choisi la carrière d'architecte naval par goût des choses de la mer. Il n'a pas dessiné seulement des coques de bateaux : il aura également été un ardent marin qui effectuait des croisières hauturières sur son propre yacht. Il a suivi, après ses études secondaires, des études de mathématiques spéciales à Nantes, puis au lycée Saint-Louis de Paris. De 1946 à 1954, il lança son propre chantier de construction navale. Après, il se libéra des servitudes de la construction pour se consacrer au métier d'architecte naval. Charles Chauveau était bien connu pour ses créations de voiliers de grandes croisières tels le « Léda » de 9 m de long, le « Scorpène » de 10,50 m et l'« Antinea ». On le connaissait encore pour ses voiliers de course-croisière tels que les « OCEAN » de 10,60 m et pour ceux de croisière-côtière tels que les « MAUPITI » de 5,25 m et « MOPELIA » de 8,30 m, bateaux à quille rétractable bien adaptés à la BRETAGNE. Cette dernière série, en particulier, bénéficie encore d'une cote remarquable puisqu'elle compte déjà plus de 40 unités.

Cet architecte a dressé aussi des plans de bien d'autres bateaux, tels des remorqueurs, des chalutiers... et un bateau particulièrement réussi pour l'accostage et le ravitaillement des plates-formes de forages.

Dernièrement, deux unités importantes ont été réalisées par ses soins : « L'ILIEENNE », bateau de passage de 32,60 m et un bateau pilote de 33,60 m pour l'estuaire de la LOIRE qui est en cours d'achèvement.

C'est un lieu commun d'écrire que l'architecture navale est en pleine évolution. Est-il possible qu'elle ne le soit pas ? De jeunes architectes lancent des idées nouvelles... et les appliquent avec succès. Des pionniers issus de tous les milieux et animés par des velléités « tourdumondistes » et parfois par un certain optimisme inconscient se révèlent fertiles en idées novatrices. Chacun essaie de faire « sa coque », essaie « sa solution » qui, parfois, du domaine de bricolage passe à celui de l'industrialisation.

Dans cette ruée au coude à coude où les hippies, les ordinateurs, les mathématiciens et les postulants au concours Lépine se côtoient rudement parmi les contestations et les magnifiques solidarités, dans cette ruée qui les mène tous vers la mer, comme le troupeau vers l'oasis, que deviennent-ils, eux...
— Qui donc ?

— Les vrais pionniers.

— Mais encore ?

— Ceux du début, d'avant et d'après-guerre, qui de leur crayon inconnu du public sortaient les yachts de papa. Ceux qui n'hésitaient pas à tracer, sur une idée, un bateau qui avait toutes les chances de ne sortir qu'à l'unité.

Que font-ils maintenant ? Ils ont parlé bordés teck, membrures chêne, frêne et acacia ployé, mâts en spruce, virures cuivre et cadènes bronze.

Sont-ils coulés, noyés sous les ratings, one/half/quarter tonner, les polyesters armés, les winches avec boîte de vitesse, les sandwiches au balsa ou autres plats de résistance de la construction navale moderne ? C'était intolérable ! Un scandale (pourquoi pas !). Nous nous devons d'y aller voir.

Justement, nous en avons un sous la main... Oh, pas un patriarche, bien sûr, ils se font rares, mais tout de même, avec 25 ans de métier, un qui a eu le temps de mesurer l'évolution et même, dans le cas présent, de la provoquer aussi ; mais écoutons...

L.N. : M. CHAUVEAU, vous n'êtes pas à proprement parler un architecte « new look » et pourtant vous semblez très à l'aise dans l'évolution actuelle et faites même figure de novateur. Comment ressentez-vous les tendances pour vous y adapter ?

E.C. : Je crois qu'on peut poser en principe que le fond des problèmes qui se présentent à nous est le même qu'il y a 30 ans. Aller vite sur l'eau, avec le maximum de confort et de sécurité. Ce qui change, c'est la technologie et les matériaux mis à notre disposition pour les résoudre. Ces matériaux nous permettent des performances, impensables autrefois, grâce au gain de poids à solidité égale.

L.N. : Est-ce à dire que le métier d'architecte naval est plus facile de nos jours ?

E.C. : Certainement pas. Les études de formes sont aussi complexes, les courbes de stabilité, les calculs de surfaces mouillées, plans de dérive, déplacements, plans de voilure et performances au moteur, aussi délicates à déterminer.

Malgré cela, et on peut le regretter, on constate une sorte d'« architecture sauvage » qui déprécie la fonction d'architecte naval. Quiconque a tracé une coque de 6 mètres, quelquefois un simple dériveur sans performances exceptionnelles se dit architecte naval...

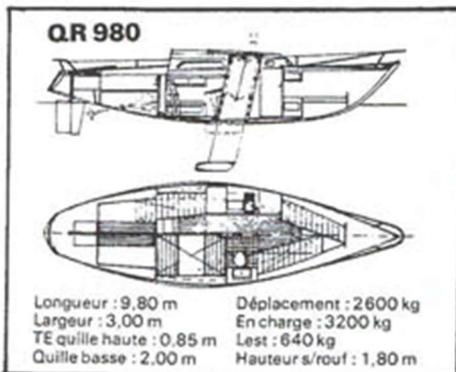
L.N. : Comment se présentait cette corporation à vos débuts ?

E.C. : Aussitôt après la guerre, en 1945, M. Dervin avait fondé la Société des Architectes Navals. Elle regroupait des hommes sérieux, compétents et réputés, comme MM. Cornu, Dervin, Slaemfli, Sergent...

Moi-même qui dessinais des bateaux depuis 1945, je n'ai été admis dans cette Société qu'en 1950.

L.N. : Y avait-il un rite sacré ou une initiation particulière à subir ?

C 980 la grande croisière, la course



E.C. : Parfaitement, mais ce n'était pas un cérémonial. Il fallait proposer un projet de voilier complet avec courbes de stabilité ; le projet était contrôlé par le bureau Véritas et examiné par les membres de la Société qui décidaient de l'admission et remettaient un diplôme.

(Ce diplôme, daté du 4 avril 1950, est apposé au mur dans le bureau de M. Chauveau).

L.N. : Qu'est devenue cette Société ?

E.C. : Les conditions d'admission étaient-elles trop dures ? Très peu ont demandé à y entrer et la Société s'est éteinte à la mort de M. Dervin. Est question, actuellement, de la faire renaître pour normaliser un peu la définition de l'architecte naval.

L.N. : Pensez-vous que ceci n'ait apporté quelque chose de positif, et à qui ?

E.C. : D'abord aux architectes eux-mêmes qui auront des contacts entre eux et donc des échanges d'idées fréquents et réguliers. Toute l'architecture navale en bénéficiera. Ils pourront, en outre, défendre leur label en quelque sorte contre un certain foisonnement d'architecture douteuse. Je précise ma pensée. Loin de moi l'idée de dénigrer l'amateur qui veut tracer une coque à son idée (quelle qu'elle soit) et même la faire construire en série si un chantier l'accepte. Seulement le client, et le chantier, sauront qu'ils prennent un certain risque en se confiant à un dessinateur dont la compétence n'a pas été contrôlée.

L.N. : A votre avis, que doit-être un bon architecte naval ?

E.C. : Il doit d'abord posséder une solide formation de base en physique, en mathématiques, en hydrodynamique, en mécanique générale et en résistance des matériaux (cette formation peut, bien sûr, être autodidacte).

Ensuite, sans prétendre à une polyvalence totale, il ne peut se cantonner dans une spécialisation stricte. Il doit pouvoir tracer aussi bien un petit quillard qu'un dériveur lesté, un yacht de 30 mètres ou une vedette à moteur. Il doit maîtriser la technique de plusieurs matériaux (bois, acier, polyester).

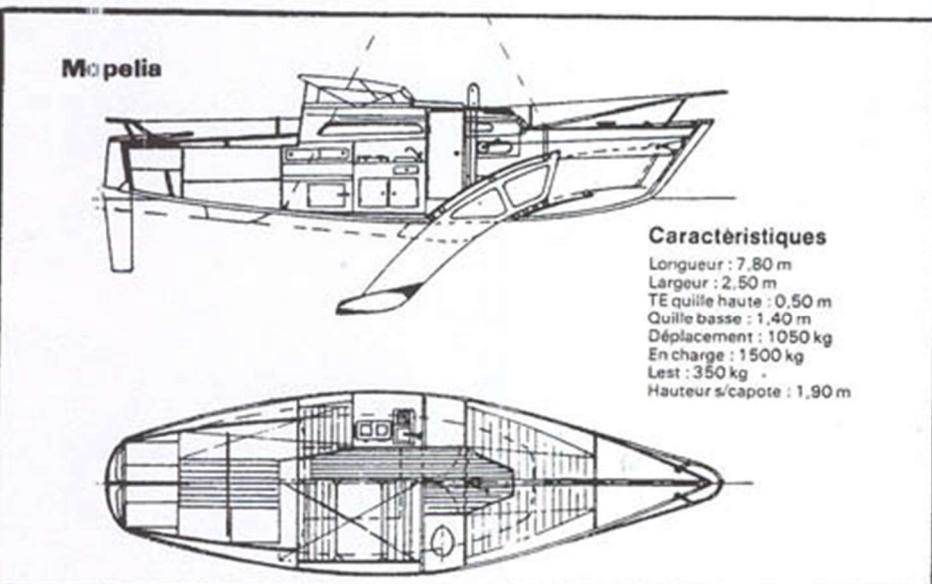
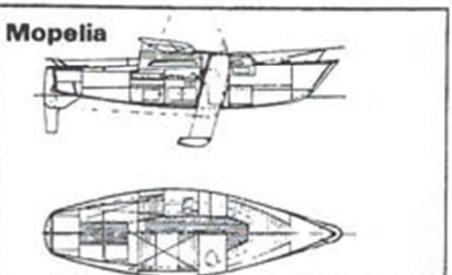
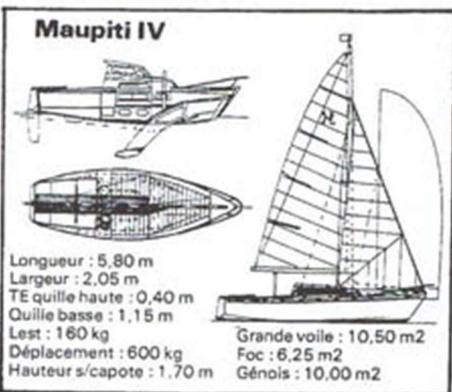
Enfin, il doit pouvoir donner un avis général et orienter le client dans les domaines qu'il connaît moins bien.

L.N. : Pardonnez notre piège, mais vous-même, M. Chauveau, êtes-vous tout cela ? Pouvez-vous nous retracer votre carrière et nous parler de vos différents bateaux ?

Mopelia 1 bateau, 2 applications de la quille rétractable.



Avec Maupiti application de la quille rétractable courbe.



DERNIERE VISITE A CHARLES ÉLIE CHAUVEAU

Courte interruption. Mme Chauveau apporte le Muscadet et M. Chauveau ourit : ses différents bateaux... il en a dessiné plus de 100.

E.C. : Mon premier bateau sérieux était un voilier de 6 mètres (on ne leur donnait pas de nom à l'époque). Il a été construit en 3 ou 4 exemplaires... Je n'ai pas regretté rien, c'était pour l'amour de l'art. Ensuite, il y a eu l'époque de sa collaboration avec Jean MERRIEN qui a duré 7 ou 8 ans. Jean Merrien était fertile en idées (parfois très contestées). C'est en suivant certaines d'entre elles que j'ai dessiné Possession de la mer, les Diables, les Scorpène et l'icorpenic. Ce dernier marchait très bien.

Notre erreur dans la conception de nos quilles a été de faire des quilles longues et peu profondes. L'idée est reprise maintenant avec des quilles plus profondes et courtes. Les bateaux marchent mieux au près, et les facilités d'échouage sont les mêmes ; d'importe les 30 cm d'eau en plus... Mon meilleur, enfin mon enfant chéri, était l'Océan, un bateau de 11 mètres construit en bois pour la course-royale. C'était un beau succès et une trentaine d'unités ont été construites. J'avais ouvert un chantier que j'ai dirigé pendant dix ans, puis je l'ai mis en gérance.

N. : Tout cela était de la construction classique. Comment êtes-vous venu à l'acier ?

E.C. : J'avais fait quelques expertises sur des péniches, puis des plans de réparation. On m'a demandé aussi d'étudier la modification de chalands pour les rendre autopropulseurs. Le premier bateau en acier que j'ai complètement dessiné (c'était en 1960) était un remorqueur de 13 mètres commandé par une société de dragage. Les résultats furent excellents. Ensuite, je me suis mis à dessiner des voiliers en acier, dont, en particulier, Antinéa.

N. : Parlez-nous d'Antinéa. Il y a une unité en cours d'armement à Nantes, l'autre de Versailles.

E.C. : C'est un ketch de grande croisière de 12,80 mètres. Le plan m'a été commandé il y a 3 ans. Il était destiné à n'être construit qu'en 3 exemplaires. Nous en sommes à 10 actuelle-

ment (1). Mais c'est un bateau important. J'en dessine un plus petit, de 10 mètres, pour les clients plus modestes. Les plans devraient être prêts dans 3 mois.

(1) Antinéa est construit par les Chantiers BREHERET, 49 INGRANDE/LOIRE.

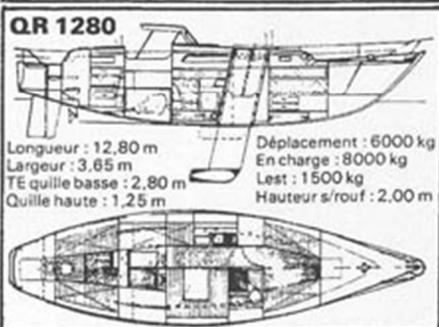
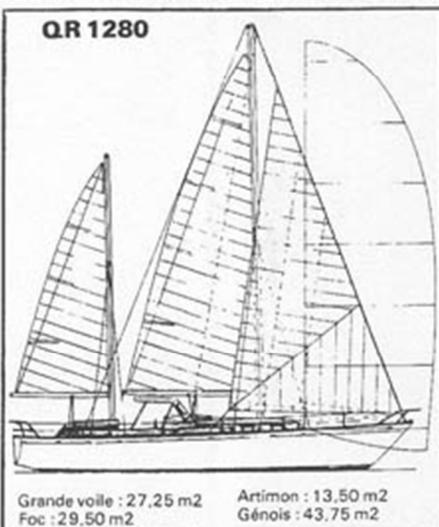
L.N. : Nous espérons le présenter à nos lecteurs dès que les plans seront terminés. Avez-vous d'autres projets en cours actuellement ?

E.C. : Je suis surchargé de travail en permanence et je dois me faire aider. Les principaux projets sont, un ketch de 22 mètres et un bateau de 45 mètres en acier pour les pilotes de la Loire. Ce projet est un travail énorme et les garanties de performances sont très strictes.

L.N. : En effet, bien des fins crayons de dériveurs ne se hasarderaient pas à entreprendre un tel projet. Vous êtes bien conforme à votre définition de l'architecte naval, complet et responsable. Mais vous ne nous avez pas parlé de Mopelia...

E.C. : C'est que ce bateau me cause bien des soucis actuellement.

L.N. : Le bateau semble pourtant une réussite. Après une certaine prudence envers la quille rétractable, les gens, attirés par cette formule, sont maintenant convaincus de ses avantages.



E.C. : Oui, c'est certain, mais hélas, il y a même des architectes qui la trouvent à leur goût et copient sans vergogne un dispositif pourtant breveté.

L.N. : Vous voulez parler de M. Van de Stadt ?

E.C. : Oui. Il est étonnant qu'un architecte aussi réputé ait recours à ces méthodes. Étonnant et désolant aussi. Le dispositif de ma quille rétractable est breveté depuis 1967 en France, en Italie, en Angleterre, en Allemagne et aux U.S.A. Cela représente un investissement très important et surtout un travail énorme. La mise au point a été longue et coûteuse. En fait, Mopelia en est l'aboutissement mais n'est pas le seul construit avec ce dispositif. Il y a le Q R 380 et 480, Maupiti, Mopelia 7,8 avec quille rétractable dans l'avant, dans un guide courbe. Ce dispositif a été abandonné malgré son faible encombrement à cause de son prix de revient. Et ce n'est pas terminé avec Vellada 9,80 et Q R 1280. Je précise que ce dispositif est adaptable à beaucoup d'autres types de bateaux. Par ailleurs, nous avons, à la demande des chantiers Matonna, et avec l'accord de M. Cornu, adapté ce système sur son Belouga, lui donnant un nouvel essor.

L.N. : Vous savez que la quille rétractable a encore ses détracteurs. Qu'avez-vous à leur répondre ?

E.C. : D'étudier les efforts d'une quille sur une coque. Dans le cas d'une quille boulonnée, vous avez un effort de torsion sur la pièce maîtresse du fond. La quille rétractable est parfaitement encastree (dans le sens mécanique du terme) puisque les guidages vont jusqu'au pont. Mécaniquement, c'est la solution la plus rationnelle et la moins vulnérable.

L.N. : Pensez-vous, en définitive, parvenir à faire valoir vos droits sur ce brevet ?

E.C. : Je suis en procès et c'est bien désagréable, surtout contre un confrère. Et je suis tellement occupé que j'ai à peine la consolation de naviguer... car vous savez, je dessine pour le plaisir et aussi pour celui de tirer les écoutes en course ou en croisière.

Un amoureux de la mer et de la voile, un passionné d'architecture navale sous toutes ses formes. Un homme qui lutte parce qu'on lui chipe ses idées neuves... nous voilà rassurés. Dans la foule qui grossit et s'avance de plus en plus vite, les premiers arrivés ne sont ni écrasés ni dépassés.

LEDA

Architecte : C.E. CHAUEAU

Longueur	8,60 m
Longueur flottaison .	6,45 m
Largeur	2,55 m
Tirant d'eau	1,20 m
Déplacement .. env.	3,5 t
dont lest	1,05 t
Grand-voile	20 m ²
Foc n° 1	12 m ²
Haut. sous barrots ..	1,65 m



Nous avons le plaisir de présenter à nos lecteurs les plans définitifs du « Leda » tel qu'il est construit par les Chantiers de l'Erdre.

Ce bateau, de forme et de déplacement classiques, présente la particularité d'être bordé en lattes clouées et collées sur champ, ce qui assure rigidité et étanchéité.

Les aménagements comprennent 2 couchettes de 1,90 m dans la cabine, avec cuisine et table à cartes de chaque côté de la descente, W.-C. et penderie à l'aplomb du mât, deux cadres dans le poste avant. Le cockpit, étanche, a 1,90 m de long.

Le Leda peut être équipé d'un moteur Couach de 10 CV.

Ce bateau se situe entre la « Corvette » et le « Mérou » ou le « Cap Vert » ; il est destiné aux amateurs de petites croisières désirant passer leurs vacances à bord.

Le prix, avec voilure coton, mais sans moteur, sans W.-C., sans penderie, sans table à cartes, sans armement est de 1 910 000 fr., h. t. (19 100 NF.).

Pour renseignements complémentaires : Chantiers de l'Erdre, 19, rue de Clermont, à Nantes (Loire-Atlantique).

