JOURNAL DE LA CONSTRUCTION DE LA SUISSE ROMANDE

GEMILIN FRANCEURO

Conférences n apesanteur

EXTENSION EDIPRESSE, LAUSANNE

Brillant

89"ANNÉE - MARS 2015" FR. 7.50" www.batir Josrich

5



Ventre à l'air

Après plus de trente ans sans travaux, la barque à voiles latines présentait des signes de faiblesse. Les Bretons du Chantier naval du Guip viennent en prendre soin à domicile.

a Vaudoise est complètement désossée. Ses côtes sont saillantes. Sans ménagement aucun, c'est à la scie circulaire, au pied de biche et au marteau qu'une dizaine d'hommes l'ont attaquée. Parce qu'il le fallait. De la pourriture s'insinuait dans ses jointures. Alors, avant qu'elle ne prenne l'eau, il fallait qu'elle

prenne l'air. Sur le quai du Vent-Blanc à Bellerive (Lausanne) depuis octobre 2014, elle se laisse soigner sur un lit de pilotis. La cure de jouvence durera jusqu'en avril 2015. «Une fête réunira toutes les barques du Léman les 29, 30 et 31 mai 2015 à Ouchy pour le retour de *La Vaudoise*», se réjouit déjà Michel Barraud, membre de la Confrérie des Pirates, qui s'est occupée de trouver les financements pour cette rénovation.

Les Bretons du Guip

Sous l'imposante tente de $40\,\mathrm{m}\,\mathrm{x}\,25$ montée pour la durée des travaux s'affairent les ouvriers du Chantier naval du Guip. Ces professionnels de la restauration de bateaux en bois composent une importante équipe de salariés (20 personnes au total) capables

de répondre à de gros chantiers dans de très courts délais. «Nous travaillons surtout à l'atelier couvert de Brest, mais nous nous déplaçons dans toute l'Europe, explique Tegwen Mauffret, chef de chantier. Nous étions d'ailleurs à Genève en 2004 pour la restauration de la barque *Neptune*.»

Pour La Vaudoise, ce sont dix d'entre eux qui seront mobilisés. Julien Lauber passera deux semaines en stage auprès des Bretons. Cet apprenti vaudois qui vise le CFC de constructeur de bateaux via l'entreprise Sartorio à Mies est enthousiaste. «C'est un merveilleux savoir-faire. Chaque chose est ajustée à la main. Et puis c'est aborder un autre langage que de collaborer avec les Bretons.» Et si les Français se sont déplacés, toutes »

MÉTIER: RESTAURATION DE *LA VAUDOISE,* LAUSANNE

Ci-contre, la machine à vapeur vient d'attendrir le bois. Il est prêt à être posé. Ci-dessous: les charpentiers de marine du Guip posent le mélèze sur le bordage.

les machines-outils les ont suivis de Brest à Lausanne. La transhumance des savoir-faire.

Les soins à La Vaudoise

«On a commencé par attaquer les bancalards et les joints de pont par défoncage et par grattage. Le silicone n'a pas tenu et il y avait des fentes qui laissaient passer l'eau», précise Tegwen Mauffret. «Quant à la quille, son bois était foutu, ajoute le chef de chantier breton. Il y avait plusieurs pièces qui étaient fixées sous la barque pour donner du pied dans l'eau, mais elle était assez faible. Il faut qu'elle tienne en contrainte.» L'acacia qui formait cette charpente axiale en divers morceaux sera remplacé par une seule et même pièce de sapin blanc du Risoux (Brassus). Les varangues en acacia encore en bon état resteront quant à elles en place. «Comme il y a beaucoup de courbures fortes et qu'elles ont déjà 40 ans, elles sont stabilisées», observe Michel Barraud.

Couac!

«Durant les travaux, on a décelé de la pourriture sur l'étrave, à l'avant du bateau», note Tegwen Mauffret. Mauvaise nouvelle pour les Pirates, qui devront ajouter CHF 200 000.— au budget initial. «En décembre, quand ils nous ont fait part de ces complications, j'avais la larme à l'œil, ajoute Michel Barraud. Mais maintenant que La Vaudoise commence à se recouvrir, ça fait plaisir.» D'ici à la fin du chantier, tous les apparaux de pont (bancalards, apoustis) passeront également entre les mains des charpentiers de marine et ébénistes du Guip.

Dompter la matière

L'étuvage est le passage obligé pour rendre le bois malléable. Les planches de 6 cm d'épaisseur qui constitueront





le bordage resteront deux heures dans un générateur de vapeur. «C'est un détournement d'une machine agricole que les maraîchers utilisent pour stériliser les sols», souligne Tegwen Mauffret. Une fois retirée du caisson, il faut rapidement cintrer la pièce sur le bordage, avant que l'eau ne s'évapore et que le mélèze de la vallée du Trient (Valais) ne retrouve sa rigidité initiale. Quinze minutes plus tard, l'opération qui consiste à lui faire épouser la courbe de la coque à coup de cric et de serre-joint ne sera plus possible. Le bois se rebellera et se brisera à la moindre contrainte.

Terrain hostile

«Les bateaux qui naviguent sur le lac sont soumis à rude épreuve et il est primordial d'en tenir compte, reprend Tegwen Mauffret. Quand on aura terminé de poser et d'ajuster les bordés, on les retirera. Ils seront alors traités contre l'attaque des champignons. Puis on reposera le tout. S'ensuivra le calfatage, qui consiste à mettre du coton entre les planches pour assurer l'étanchéité.»

Après une dernière étape de ponçage, de rabotage et la pose de joints de silicone, le bateau pourra enfin reprendre l'eau. Tous les apparaux de pont sont restaurés.



Une seule pièce de sapin blanc du Risoux (Brassus) compose la quille.



Lexique marin

Apoustis: galeries latérales le long de la coque.

Bancalards: supports des apoustis.

Beaupré: mât oblique à l'avant du navire.

Bordage: une des pièces de l'ensemble qui constitue le bordé.

Bordé: partie extérieure de la coque, «peau» du bateau.

Etrave: avant du bateau, pièce formant la proue.

Membrures: côtes du bateau.

Varangue: liaison transversale entre les membrures, les reliant à la quille.

Les Pirates!

La confrérie oscherine (d'Ouchy) propriétaire de la barque a eu la lourde tâche de trouver les 1,6 million de francs nécessaires à la rénovation. Membres pirates, monuments historiques et donateurs institutionnels et privés ont mis la main à la poche. Michel Barraud relève «qu'il ne manque plus que CHF 200 000.— et les comptes seront à flot». Les Pirates sont également responsables des travaux liés à la mâture, à la barre, au gouvernail et au beaupré. Chaque jour, un ou plusieurs d'entre eux se rendent au chevet de *La Vaudoise*, unique

représentante féminine dans cette confrérie de 450 membres. Un petit côté macho? «Pas du tout!» répond le premier patron de la barque. «Les dames pourront d'ailleurs bientôt intégrer notre équipe. On a prévu de modifier nos statuts dans ce sens... en 2047!» En attendant, les épouses de pirates qui sont allées en Bretagne avec eux en 2004 se sont réunies sous l'enseigne «Dames de Brest» et participent, en arrière-garde, à la vie de *La Vaudoise*.

Output

Des vous de verses de verses de present de la vie de La Vaudoise.

TEXTE: JOËLLE LORETAN PHOTOGRAPHIES: VANINA MOREILLON

La Vaudoise

Caractéristiques

longueur: 22,65 m; maître-bau (largeur): 6,95 m; voilure: 140 m².

Histoire: Construite en 1932, la barque est initialement destinée au transport de marchandises. C'est la dernière barque de ce type réalisée au chantier naval de Bret-Locum (côte française du Léman). La Violette (son nom originel) est rachetée et rebaptisée en 1948 par la Confrérie des Pirates d'Ouchy. Classée monument historique depuis 1979, réparée et restaurée entre 1980 et 1982, La Vaudoise répond aujourd'hui à des demandes de particuliers et participe aux manifestations lémaniques.