



SKOLAR MOR

FORMER LES CHARPENTIERIS DE MARINE DE DEMAIN

« **Le bateau en bois a un avenir** » : une phrase qui semble sonner comme un défi hors du temps, du moins de notre temps. Un simple coup d'œil à n'importe quelle marina démontre la suprématie complète des bateaux en polyester. Mais, dans la bouche de Mike Newmeyer, ces propos ne sont pas des paroles en l'air, encore moins le fruit d'une croyance béate. Il s'agit d'une certitude qui lui est chevillée au corps. Il faut dire que l'homme sait de quoi il parle. Le regard aussi franc que malicieux, assis dans le bureau de son école, il évoque son parcours.

TEXTE ET PHOTOS : ANDRÉ DU BUS

Natif de la région des Grands Lacs (aux E.U.), il tire ses premiers bords avec le voilier paternel, là où, se rappelle-t-il, seule l'odeur du styrène lui donne le mal de mer. Il entame des études de géologie-histoire avant d'entrer dans l'école de charpente marine du Maine, la réputée Landing School. Une école qui offre un large programme de formation à ses élèves en leur donnant accès aux

multiples techniques de construction et d'assemblage du bois, au départ de plans signés par de grands architectes navals. L'objectif de l'école est triple : viser l'excellence, l'autonomie et la passion de la recherche. Chez Mike, le virus est alors inoculé. Ce qui lui ouvre les portes de chantiers navals aux quatre coins des États-Unis. L'occasion de travailler sur différents types de coques avant de partir pour l'Afrique où un

nouveau défi l'attend: diriger un atelier de charpente/menuiserie, non pas pour les bateaux, mais bien pour la fabrication d'écoles dans la brousse. Assurer la direction d'une équipe, déléguer... Et, par la bande, rencontrer celle qui lui ouvrira les portes du monde francophone, une Française donc... qui le ramènera en France dans les années '90. Au moment où la renaissance du patrimoine maritime traditionnel prend son

envol. En tant que charpentier naval, il s'investit dans les programmes d'insertion des jeunes à l'occasion de Brest '96, et c'est le déclic. Les réalisations se succèdent. Il se lance avec un groupe de seize jeunes dans la construction d'une Yole de Bantry et remporte le premier prix octroyé par le Chasse-Marée. Pour Mike, le décor est alors bien planté : il s'agit de former des jeunes à ce magnifique métier en voie de disparition, celui de charpentier naval.

CONSTRUIRE LA PERSONNE EN CONSTRUISANT DES BATEAUX

Une rencontre avec Lance Lee, pionnier du renouveau de la charpenterie navale traditionnelle aux EU, sera alors déterminante. Ce dernier lui propose un poste de directeur à l'école de charpenterie navale « *Apprentice shop* ». Ce n'est pas anodin, la devise de Lance Lee étant « *construire la personne en construisant des bateaux* ». Trois années au cours desquelles Mike Newmeyer va s'imprégner d'un modèle pédagogique basé sur la confrontation du jeune avec la réalité : « *C'est là que j'ai vraiment compris et modélisé le fait*

que l'on ne pouvait apprendre qu'en faisant les choses, en se retrouvant face à une multitude de situations diverses, en devant trouver des solutions, en étant responsable. Pour le jeune, il est indispensable d'être impliqué dès l'entame du projet. C'est alors qu'il est animé par le souci de réussir, et l'apprentissage vient naturellement, tout comme l'accroissement du développement personnel... ». Mike a résumé ce qui l'anime depuis tant d'années. Soutenu par de nombreux acteurs tant privés que publics, il ouvre Skol Ar Mor en 2012, un chantier-école qui offre une formation de charpentier de marine étalée - et c'est la seule -, sur deux ans.

Le bâtiment, une ancienne « *salorge* », un hangar où était entreposé le sel, accueille une douzaine d'élèves-apprentis. Je pénètre dans cet espace en étant immédiatement saisi par l'ambiance : tout est ordre, calme et efficacité. A observer les uns et les autres, je comprends qu'ici ce sont d'abord les mains qui parlent. Les gestes sont sûrs et précis. Aux murs une série de plans, de nombreux serre-joints, des gabarits en

tous genres. Au sol, de larges panneaux sur lesquels on devine d'anciens tracés. Penché sur l'un d'eux, Olivier, à l'aide de sardines en plomb et d'une latte en acier souple, termine le tracé d'un gabarit destiné à la construction d'un cotre de sept mètres, en l'occurrence un plan signé François Vivier. Dans le fond, Clara, Martin et Jacques, un formateur, s'attellent à la confection d'un couple en lamellé-collé, pour le même cotre. Une douzaine de lattes d'Iroko sont disposées côte à côte, avant de recevoir une fine couche de colle époxy. Elles seront assemblées puis mises en forme et fermement maintenues par les serre-joints dans la matrice prévue à cet effet. Une nuit plus tard, la pièce sera libérée de ses mâchoires, et ensuite finement ajustée sur base du gabarit initial. Avec pour résultat espéré un joli couple qui constituera un des éléments de la membrure du cotre. L'ensemble sera mis en valeur par les nombreuses couches de vernis et de peinture. Mais cela, ce sera plus tard. Dans plusieurs mois. Parce que l'atelier se donne pour objectif de construire au minimum trois unités ▶



Martin (stag.) et Mike Newmeyer sur l'assemblage d'une future cloison intérieure de « La Paimbotine »



Mise en forme d'un couple par collage, en lamellé-collé de lattes d'Iroko.



Manon (stag.) réajustant le fer de son rabot de paume.

par an, qui vont de l'annexe de 2,50 m. aux cotres de 8,50 mètres. Et cela en diversifiant les modes de construction, de telle sorte que les élèves maîtrisent différentes techniques : bordés à clins, francs bords, bouchains vifs, coques ouvertes ou pontées, à membrures sciées, ployées ou lamellées... Un réel savoir-faire apprécié par les chantiers navals spécialisés dans la restauration de bateaux traditionnels, toujours à la recherche d'une main d'œuvre hautement qualifiée, devenue trop rare. Plus de 80 % des élèves issus du chantier-école trouvent rapidement du travail. Précision - clause de non concurrence oblige - : Skol Ar Mor n'accepte que des commandes de construction. Aucun travail de restauration n'y est effectué.

Toute à son établi, Manon, rabot de paume à la main, rectifie le chant oblique d'une pièce en acajou. Ingénieure navale de formation, alignant plusieurs stages dans la construction nautique, elle a opté pour une réorientation dans la construction en bois. Ajustant le fer de son rabot, elle rayonne : « *Même si le fait de devoir penser la structure d'un bateau en bois ne diffère pas fondamentalement de la structure d'un bateau en acier, l'apprentissage des techniques du bois m'ouvre de nouvelles perspectives. Je vois très bien où j'aboutirai* ». Et, sourire en coin, elle reprend son travail à l'établi.

À l'extérieur, c'est un tout autre programme. Sous abri, la chaloupe « *La Paimblotine* », fière interprétation d'un bateau de régates du XIX^e siècle,

est dans les mains de deux stagiaires. Ils entament les finitions intérieures. L'un d'eux, Martin, menuisier-ébéniste de formation initiale, est belge. Son histoire est donc bien... belge. Ayant hérité d'un « *canot automobile* » Poncelet en bois vernis qu'il souhaitait restaurer, il s'est mis à la recherche d'un programme de spécialisation en charpente marine traditionnelle en Belgique francophone. En vain... Après avoir fréquenté plusieurs ateliers de menuiserie, mais sans véritable espoir de travailler « à l'ancienne », il décide de faire le grand saut et de postuler à Skol Ar Mor. Et il est sélectionné. « *Je me suis tout de suite senti chez moi ici, et j'ai la chance de poursuivre une troisième année* ». Mike est d'ailleurs ravi de cette décision car « *Martin est bourré de talents, et, de plus, doté d'un bel humour à la belge... On apprécie!* » Depuis deux bonnes années, Martin a multiplié les expériences. La construction d'un Færing, embarcation traditionnelle scandinave, l'a conduit jusqu'en Norvège, dans le cadre d'un programme d'échanges. L'occasion de travailler avec le titulaire du prix de « *meilleur ouvrier charpentier naval de Norvège* ». Il pense que l'amour scandinave pour les bateaux en bois de-

vrait pouvoir intéresser les Belges. C'est l'exemple unique de transmission d'un savoir-faire médiéval qui perdure jusqu'à nos jours. Un constat non démenti par Mike qui assimile le métier de charpentier de marine à une part du patrimoine de l'humanité. Un patrimoine ici bien vivant : le carnet de commandes est rempli. Et les modèles déjà réalisés sont de toute beauté. ✦

À voir sur le site www.skolarmor.fr

Et en Communauté française de Belgique... ?

Fabrice Aets Bancken, directeur général de l'enseignement obligatoire, confirme qu'il n'existe aucune formation qualifiante donnant accès au métier de charpentier naval. La question reste de savoir quels en sont aujourd'hui les débouchés. Ce qui n'est pas sans poser aussi la question de la perte d'un réel savoir-faire. Par ailleurs, l'absence de formation qualifiante signifie l'impossibilité pour un chantier de pouvoir engager un apprenti, avec les avantages liés à ce statut. Mais combien de chantiers navals spécialisés en charpente marine recense-t-on encore dans la partie francophone du pays ? La question reste ouverte.