

BO 28 ET CAPE COD A ARCACHON

Plutôt puriste, ou hédoniste?

Pourrait-on rêver plus beaux jouets pour tirer des bords devant une station balnéaire huppée ? Promenade paisible avec le Cape Cod, navigation plus sportive avec le Bô 28, ou comment faire deux bateaux différents sur une base commune – les maquereautiers ou « canots mixtes » traditionnels du bassin d'Arcachon.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Bernard Rubinstein.



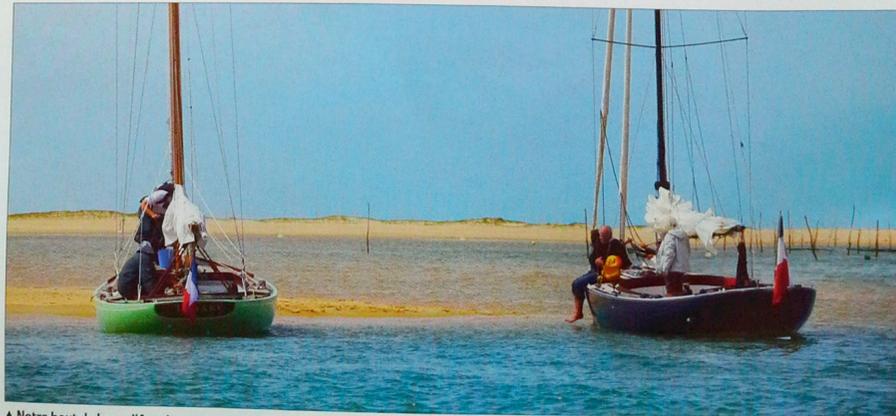
IL FAUT LE VOIR

pour le croire. Entrer dans le chantier Bossuet (voir encadré pages suivantes), cela tient presque de l'expérience mystique. On ne peut pas dire qu'il règne ici un ordre tellement rigoureux, mais c'est tant mieux... Ça et là, des bateaux de toutes tailles, d'époques diverses et dans des états de conservation tout aussi divers; certains sont en pleine restauration, d'autres attendent leur tour. Ici une fière pinasse baptisée *Vamp*, qui reste très élégante alors qu'on lui ôte la moitié de ses bordés, lui extrait quelques lisses et lui retire de gros morceaux de pont. L'homme qui prend soin de ce bateau est un ancien de chez Alexandre Genoud (autre orfèvre du bois, installé à Fouras). « On enlève toutes les parties où le bois n'est plus sain, et aussi quelques morceaux qui nous empêchent simplement d'accéder à certains endroits ». Il y a de vieux vélos accrochés au plafond; des matériaux en tout genre sont entreposés dans un désordre ébouriffant; ici dans un coin, tout un épais tapis de copeaux blonds; un peu plus loin, Jean-Baptiste Bossuet nous ouvre un grand réservoir en sous-sol où l'on récolte la sciure... Le tout compose le décor d'un merveilleux capharnaüm. Nous sommes à l'Aiguillon, quartier historique d'Arcachon, juste à l'est du grand port de plaisance. Les bâtiments sont installés sur les rives du Bassin. Pour mettre les bateaux à l'eau, un antique chariot sur rail. Ici, les petites cabanes de pêcheur traditionnelles voisinent avec les immeubles modernes, mais le chantier Bossuet, lui, est là depuis 1874... L'un des deux bateaux qui nous attendent au port a été en partie construit ici – en partie, parce que la fabrication de sa coque en stratifié polyester est sous-traitée, et parce que le chantier Bonnin, autre référence historique à Arcachon, fait aussi une partie du travail. Il s'agit donc du Bô 28. Bô comme beau, et comme Bonnin-Bossuet. A La Rochelle, au dernier salon du Grand Pavois, ce superbe cotre aurique inspiré des

“ Les deux bateaux ont des performances très proches à toutes les allures, avec un très léger avantage au Bô 28. ”



“ Avec ses entrées d'eau fines, le Bô 28 passe dans le clapot en souplesse. ”



▲ Notre bout de banc d'Arguin commence à être sérieusement attaqué par le flot, c'est le moment de lever l'ancre. A gauche le Bô 28, à droite le Cape Cod.

La version high-tech...



DANS: MOREL

ET UN TROISIÈME MAQUERAUTIER! Il y a les Français qui s'exilent en Suisse pour payer moins d'impôts, et il y a les Suisses qui s'exilent en France pour construire des bateaux — ce qui en fait est bien plus original. L'exilé helvète le plus célèbre de Fouras (Charente-Maritime), c'est Alexandre Genoud, qui vient de mettre à l'eau une autre variante de maquereautier arcachonnais qu'il a d'ailleurs simplement baptisée « Arcachon ». Avec sa coque légère en strip planking, ses lignes tendues (très belle carène dessinée par Eric Henseval), son déplacement modéré (1,3 t au lieu de 1,6 t pour le Bô 28 et 1,5 t pour le Cape Cod), son mât et sa vergue en carbone (c'est un gréement aurière), et sa quille relevable pivotante bien lestée (450 kg), ce canote doit décoller au moindre souffle. A noter qu'il sera équipé d'un moteur électrique. Malheureusement, ce bateau n'était pas encore prêt au moment où le Cape Cod et le Bô se sont retrouvés pour nos essais.

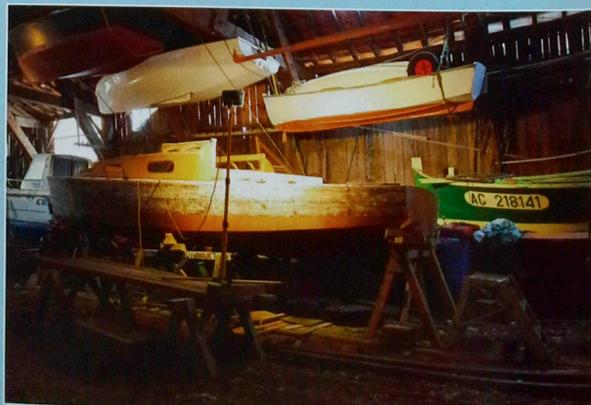
la moitié de la longueur de coque! Et nous sommes d'autant plus impatient d'aller tirer quelques bords vers l'île aux Oiseaux et vers le Mouleau, dans un vent qui est bien établi à une douzaine de nœuds, l'idéal quoi. Je me retrouve d'abord sur le Cape Cod. A l'usage, la disposition du cockpit est plutôt bien pensée. dommage que la barre paraisse un peu lourde à certaines allures, mais ce défaut est sans doute facile à corriger. Nous irions bien faire un tour devant les célèbres cabanes « tchanquées » (terme gascon francisé signifiant « sur pilotis »), mais nous sommes à basse mer et même avec nos dériveurs qui ne calent que 40 centimètres, on n'aura jamais assez d'eau. On se contente donc de partir vers la sortie du Bassin. En termes de performances, difficile de départager les deux bateaux. Il semble que le Bô 28 ait un léger avantage, surtout au près, mais il dispose de voiles mieux étudiées et d'un gréement courant plus au point qui permet de meilleurs réglages, ainsi que je le constate plus tard en changeant de bateau. Le speedomètre Tacktick indique une vitesse de 6,5 nœuds, alors que le vent a moli à une dizaine de nœuds. Jean-Baptiste Bossuet fait beaucoup de régate, et ça se voit. Du côté de l'accastillage, c'est peu dire qu'on est gâté. Il y en a partout, la disposition est savamment étudiée, il ne manque vraiment rien. « Ça fait beaucoup de ficelles, bien sûr, mais au moins ça marche », déclare Jean-Baptiste avec satisfaction. En effet. Et à la barre, le Bô est on ne peut plus séduisant. Au portant, on amure sur le bout-dehors un petit spi asymétrique

Bonnin et Bossuet font un bô bateau

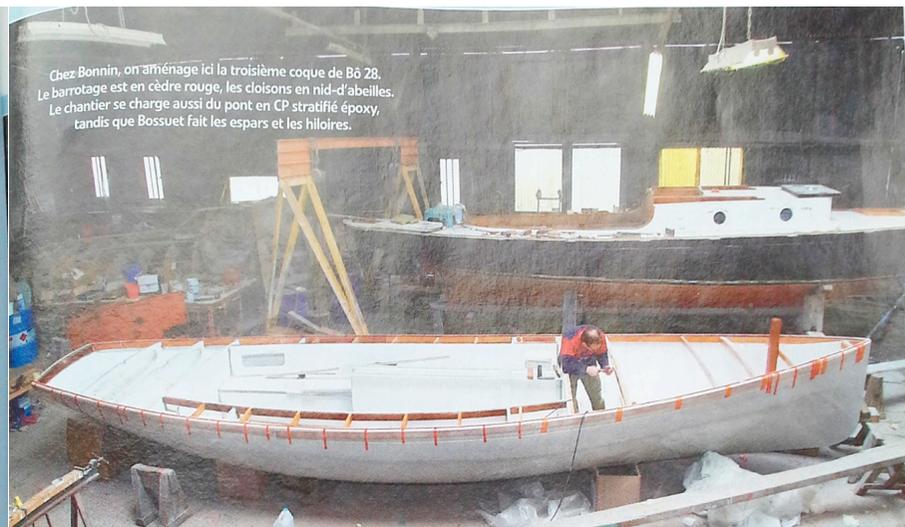
Pourquoi le Bô 28 est-il construit par deux chantiers quasiment voisins? C'est toute une histoire, que nous vous racontons ici.

« Bien sûr, nous sommes deux chantiers concurrents; mais disons qu'il y a des affinités ». Ainsi Jean-Baptiste Bossuet résume-t-il les choses. Mais en réalité, il y a plus que des affinités. Jean-Baptiste et Alexis Bonnin sont des amis d'enfance. « On a fait les quatre cents coups ensemble; et jusqu'à aujourd'hui, on va chasser à la tonne ensemble à l'île aux Oiseaux ». La chasse à la tonne est une chasse au gibier d'eau de nuit, très réglementée, qui se pratique dans des petites cabanes (« tonnes ») installées au ras de l'eau. La méthode très particulière consiste à faire poser un ou plusieurs canards (ou oies) sauvages juste devant la cabane en les attirant... avec un canard domestique (« appelant »), celui-ci étant choisi pour ses aptitudes au chant. Bref, tout cela nous explique pourquoi des canards batifolent dans les recoins du chantier, que ce soit chez Bonnin ou chez Bossuet... La naissance du Bô a une signification particulière. Car ce bateau est un hommage. Jean-Baptiste et Alexis ont en effet perdu leur père au même moment, et c'est en mémoire des deux disparus qu'ils ont imaginé puis construits le Bô — dont le drôle de nom est tout simplement une sorte de contraction de « Bonnin » et « Bossuet ». Ces deux chantiers sont probablement les plus anciens de France à n'avoir jamais changé de mains depuis leur origine. Dans les deux cas, ce sont pas moins de six générations qui se sont succédées à la barre! Mais si Bossuet, installé dès

1874 à l'Aiguillon, n'a jamais déménagé, Bonnin, fondé en 1863, était à l'origine à Lormont, en face de Bordeaux. Le chantier d'Arcachon a été créé en 1928, et celui de Lormont a été fermé en 1970; Bonnin doit prochainement déménager à nouveau, mais en restant cette fois dans le même quartier. Depuis la fin des années soixante, Bonnin et Bossuet se sont spécialisés avant tout dans la restauration des bateaux en bois (80% de leur activité), mais ils continuent de mettre à l'eau, de temps en temps, des monotypes d'Arcachon ou autres canots. Ne s'étant pas lancés résolument dans le stratifié, ils restent des spécialistes du bois, et parmi les plus réputés. Jusqu'aux années soixante, les deux chantiers ont produit des dizaines de « yachts » à voile et à moteur de toutes tailles, et aussi de nombreux dériveurs (Loup, Pacific, 505, Caneton, surtout chez Bossuet) et quillards — dans les années cinquante, Bonnin est ainsi reconnu comme l'un des spécialistes européens du Dragon. Chez Bossuet, on a eu des clients aussi célèbres que Vito Dumas. C'est chez Bossuet que celui-ci avait trouvé le 8 M JI (construit chez Bonnin!) sur lequel il traversa l'Atlantique jusqu'à Buenos Aires en 1931-1932. Une fois restauré et modifié (et gréé en yawl), ce plan Joseph Guédon devient donc *Leh 1* (à ne pas confondre avec *Leh 2*, ketch dessiné par Colin Archer et sur lequel le même navigateur argentin a fait le tour du monde en 1942-1943). Bossuet a aussi construit, dès 1895, le fameux *Rolla 3*, premier yacht doté d'une quille à bulbe — une grande innovation!



▲ Les travaux de restauration constituent l'essentiel de l'activité du chantier Bossuet. C'est pareil chez Bonnin. Et il paraît qu'ils ne connaissent pas du tout la crise... Au premier plan, un Belouga.



Chez Bonnin, on aménage ici la troisième coque de Bô 28. Le barrotage est en cèdre rouge, les cloisons en nid-d'abeilles. Le chantier se charge aussi du pont en CP stratifié époxy, tandis que Bossuet fait les espars et les hiloires.



▲ Ce Belouga va être entièrement déossé. Dans quelques semaines, il sera comme neuf.



▲ Le chantier Bossuet; au-dessus des ateliers, la maison et sa belle terrasse avec vue sur le Bassin.



▲ Jean-Baptiste Bossuet, à gauche, et Alexis Bonnin, à droite, les deux papas du Bô 28.



Au chantier Bossuet, une montagne de copeaux de bois, et une élégante pinasse.

cela par cœur. Sur le Cape Cod, on est moins au fait de la situation (assez fluctuante) des bancs de sable, et les conseils dispensés par VHF sont des plus utiles. Alors que pendant les vacances d'été, le mouillage du banc d'Arguin est une destination prisée par les nombreux plaisanciers du cru ou en villégiature, il est aujourd'hui désert; nous l'avons pour nous tout seuls, cette immense dune semi-immersée en forme d'anneau qui fait face à la majestueuse dune du Pyla. En face, au contraire, la concentration de parapentistes est déjà forte, c'est à se demander comment ils font pour ne pas se gêner. Si la plus haute dune d'Europe (environ 100 m... selon les années) est aussi réputée pour le vol libre, ce n'est pas tant pour sa hauteur que pour son courant ascendant remarquable. Elle a été formée en quelques siècles par les vents d'ouest arrachant du sable au banc d'Arguin.

Un peu avant de « beacher », l'équipage du Cape Cod n'a qu'à actionner le vérin hydraulique (associé à une pompe électrique); sur le Bô, il faut utiliser le winch (Andersen de 18, self-tailing) à l'arrière de la table, celle-ci dissimulant le puits de dérive; avec le palan de relevage, cela ne pose aucun problème (un vérin hydraulique est cependant proposé en option). Nos deux day-boats sont donc dotés d'une dérive pivotante (et lestée), et aussi d'un safran voûte pivotant; une configuration particulièrement adaptée au Bassin, aux côtes charentaises, et surtout à celles de Bretagne Nord et de Normandie. En dépit de nombreux traits communs, le Bô et le Cape Cod affirment en réalité des personnalités assez différentes.

Là où le premier vise la performance et surtout l'esthétisme, le second vise la performance... et surtout le confort. Nous avons essayé ici un Cape Cod version « grément Maxi »; dépourvu de bout-dehors, moins toilé, un peu moins lesté aussi, le modèle standard fait sans doute un bateau de promenade assez paisible.

En observant nos deux maquereautiers posés sur le banc d'Arguin, on ne peut s'empêcher de penser que ces canots ne manquaient pas de modernité : largeur à la flottaison généreuse, étrave presque droite... Bien sûr, le Bô comme le Cape Cod ont été redessinés avec une approche plus contemporaine, mais à voir comment ils marchent sous voiles, même dans les petits airs lors du retour, on se dit que la nostalgie peut aussi faire avancer...



▲ Juanita II, canot mixte des années trente construit chez Barrière, sort ici d'une restauration chez Bonnin. Il est classé monument historique.

BO 28

Avec ou sans teck, il est irrésistible

Une harmonie parfaite règne sur ce magnifique voilier. Pas la moindre fausse note, un style impeccable, la grande classe quoi.

ON S'Y CROIRAIT.

La navigation en Bô 28, c'est un peu le voyage dans le temps sans les inconvénients du passé. Ce cockpit à l'ancienne, tout en longueur, avec ces superbes pièces en acajou verni (hiloires, tables, entourages de bancs), tout cela nous ramène au temps de la plaisance en bois; et d'un autre côté, les manguers d'écoutes du XXI^e siècle ne seront pas trop dépayés, ni ne resteront sur leur faim. Sans oublier que la coque est en stratifié, avec certes un très beau gel-coat de couleur. Là où les concepteurs du bateau ont été subtils, c'est qu'ils ont fait en sorte que les pièces Easylock (bloqueurs), Harken (poules et chariots) ou Andersen (winches self-tailing de 18) restent assez discrètes, mais sans jamais sacrifier l'ergonomie ni lésiner sur la qualité ou le dimensionnement (palan six brins pour l'écoute de grand-voile, quatre brins pour les palans du chariot à billes...). Ainsi la disposition du piano, avec un seul winch central, est particulièrement bien vue. Le dispositif est complété par un lot de tourelles Spinlock, à la fois efficaces et compactes. Jean-Baptiste est assez content de l'ensemble, et il peut. Ayant observé tout cela, on se dit que le Bô est certainement un bateau vif et amusant sous voiles. La démonstration arrive bien vite. Mais d'abord, il faut hisser la grand-voile; avec ce grément auriq, l'opération est certes un peu plus complexe qu'avec le grément marconi du Cape Cod (idem pour l'affalage), mais la vergue en carbone facilite quand même les choses. Les autres espars sont en spruce, bois dont il faut rappeler qu'il n'est pas plus lourd que l'aluminium à résistance égale. Juste plus cher, et tellement plus beau. Légèrement ardent mais sans plus, comme il faut, le maquereautier de Bonnin et Bossuet a toutes les qualités dont on peut rêver : finesse, équilibré... et une raideur à la toile très satisfaisante pour un dériveur peu lesté. La position à la barre est bonne, on vient tout naturellement caler ses pieds contre le gros capot moteur. Le barreur a sous la main la tourelle de l'écoute de grand-voile (à l'arrière de la table), et il y a un peu de chances qu'il veuille céder sa place... Mais soyons clairs : comparé au Cape Cod, le Bô est un bateau



▲ Le « X » qui soutient la bôme, la raquette de barre... de superbes pièces en lamellé.

nettement plus technique, et plus exigeant pour son équipage. Bien sûr, il reste adapté à la balade; mais il faudra être un peu plus attentif lors des manœuvres. Sur les deux premiers exemplaires, les barres de flèche sont parfaitement dans le plan, ce qui requiert une certaine rigueur dans la manœuvre des bastaques, surtout à l'empennage bien sûr. Pour les prochains bateaux, Jean-Baptiste et Alexis vont sans doute anguler légèrement les barres de flèche afin de garantir une certaine marge de sécurité dans le petit temps. Dans le même ordre d'idées, si de simples « passagers » seront à leur aise à l'avant du cockpit (plutôt qu'à l'arrière), ils seront beaucoup moins tranquilles que sur le Bô. En outre les banquettes du Bô, assez étroites... et dépourvues de coussins, ne sont pas aussi confortables que celles du Cape Cod. Cependant, la table en acajou offre une capacité d'accueil tout aussi généreuse. Et les rangements sont tout aussi nombreux!

EN CHIFFRES...

LONGUEUR	8,50 m
LONG. FLOTTAISON	7,10 m
LARGEUR	2,60 m
TIRANTS D'EAU	0,35-1,80 m
DEPLACEMENT	1 600 kg
LEST	280 kg (dérive)
SV AU PRES	45 m ²
GRAND-VOILE	30 m ²
FOC	15 m ²
MOTORISATION	Nanni Diesel 21 ch

MATÉRIAU verre-polyester en infusion
ARCHITECTE Jean-Baptiste Bossuet
CONSTRUCTEURS Bonnin et Bossuet

PRIX VERS. ESSAYÉES AVEC SANS TECK 118 437/406 535 €



« Nous avons en fait essayé deux Bô 28, l'un avec une coque blanche et un pont blanc (ici), l'autre avec coque verte et pont en teck (ci-dessous) »



▲ Le spi peut sembler anachronique, mais il serait dommage de s'en priver.



▲ L'ergonomie du cockpit est assez loin d'être idéale, mais cela fait partie du charme : cet aménagement est en effet très proche de ce qui se faisait autrefois. En revanche, la table centrale est vaste, et bien pourvue en emplacements pour les bouteilles... Ça marche aussi pour les manivelles de winch ! En outre les rangements abondent.



▲ Au pied du mât, un véritable piano avec sept bloqueurs, un winch central... et une poche à bouts. A bâbord, une descente donne accès à la couchette - voir la photo ci-contre.



▲ La hauteur sous barrots est encore plus faible que dans le Cape Cod (80 cm), et l'aménagement plus succinct (pas d'équipet). Mais la couchette double est praticable.