





Aliette MATHIS

Il était une fois  
LE CHANTIER RAMEAU



# Sommaire

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| I   | Le chantier Rameau au fil des ans (1953 – 2005)                        |     |
| -   | 1. Simon Rameau : itinéraire d'un homme de passion                     | 11  |
| -   | 2. Le démarrage du chantier (1953 – 1960)                              | 16  |
| -   | 3. Une période florissante (1960 – 1970)                               | 21  |
| -   | 4. Des canots aux vedettes de pêche                                    | 26  |
| -   | 5. 1975 : André Rameau reprend la barre                                | 29  |
| -   | 6. Les premiers emménagements  | 32  |
| -   | 7. Les frères Garcia : le début d'une longue amitié                    | 37  |
| -   | 8. L'année 85 : un grand crû   | 41  |
| -   | 9. 1987 : l'embellie après la tempête                                  | 45  |
| -   | 10. Du Passoa au Malibu : des yachts sur mesure                        | 49  |
| -   | 11. La fin d'une belle histoire  | 52  |
| II  | De la construction aux aménagements :<br>l'histoire d'un savoir- faire |     |
| -   | 1. La construction en bois classique                                   | 59  |
| -   | 2. Le travail du bois moulé  | 70  |
| -   | 3. Finitions et emménagements  | 72  |
| -   | 4. La mise à l'eau   | 78  |
| -   |  |     |
| III | Le chantier d'Etel vu par...   |     |
| -   | Jean-Philippe Malice de « La Malicieuse » (79)                         | 82  |
| -   | Jean-François Drogou de « Stécades » (80)                              | 95  |
| -   | Jean Verré d' « Amadeus » (91)   | 98  |
| -   | Marie-Daniëlle Croteau de « Mouton Noir » (91)                         | 100 |
| -   | Joël Marc de « Savannah » (92)   | 102 |
| -   | Maya Lesslauer d' « Eh'Tak » (92)                                      | 108 |
| -   | Corinne Gau-Tchékov de « Ganesh » (93)                                 | 111 |
| -   | Pierre Moreels de « Blanc Bleu » (97)                                  | 113 |
| -   | Gérard de Fligué de « Séraphin » (2000)                                | 115 |
|     | Annexe : La liste des bateaux du chantier Rameau                       | 119 |



## Avant propos

Depuis la construction des « Bateaux Bretons » en 1953 jusqu'à l'aménagement de coques acier de type Passoa ou Maracuja à partir des années 1980, l'évolution du chantier Rameau est à l'image de celle du nautisme en général : un secteur qui a subi une profonde mutation en l'espace d'un demi-siècle, que ce soit en terme de marché, de matériaux de construction, ou de performances techniques des bateaux de plaisance.

Comme la plupart de ses concurrents, le chantier Rameau a donc été amené à diversifier sa production en fonction des aléas du marché, et se renouveler au fil du temps pour s'adapter à la demande.

C'est ainsi qu'il a évolué successivement de la construction de dériveurs légers en bois classique aux vedettes, du bois massif au lamellé collé, et enfin de la charpente marine aux aménagements de bateaux à l'unité.

Avec un effectif de moins de dix ouvriers, l'organisation du travail, quant à elle, est restée inchangée. Pas de spécialistes mais une équipe de compagnons bien rôdés, polyvalents et solidaires dans le travail.

Là se situe l'originalité : celle d'avoir réussi à s'imposer sur le marché international sans pour autant renoncer à ses valeurs, en privilégiant le facteur humain et le goût du travail bien fait sur la rentabilité. Avec, à la clé de son succès, la qualité des finitions et une technique fondée sur un long savoir-faire.

oooOOOooo



## Introduction

### Il était une fois LE CHANTIER RAMEAU

Etel est un petit port de pêche comme il n'en existe plus beaucoup en Bretagne. Un lieu qui n'a guère changé avec le temps. Ce privilège, il le doit sans doute à sa fameuse barre de sable qui louvoie à l'entrée de l'estuaire, comme par malice, pour en déjouer l'accès.

Tournant le dos à l'Océan, le port d'Etel regarde vers l'intérieur des terres, du côté de sa ria. Un pays de tendres lumières et de grèves caillouteuses, de végétation folle et d'eaux miroitantes.

La nature a gardé toute sa force et toute sa beauté ici où le cours des choses semble rythmé par le flux des marées et le vol des oiseaux sauvages.

C'est dans ce décor à la fois rude et grandiose que le chantier Rameau a vu le jour en 1953. C'est là, sur une parcelle de terrain comprise entre un bout de route et un bout de plage, que les bâtiments sont sortis de terre un peu plus tard. C'est là que le chantier y a trouvé sa place définitive, qu'il y a vécu et prospéré. Jusqu'à ce jour du printemps 2005 où ses machines ont cessé de tourner.

Plus d'un demi-siècle s'est écoulé entre ces deux dates. 52 ans exactement, qui composent la longue histoire d'une petite entreprise familiale pas comme les autres avec ses joies et ses peines, ses périodes de crise et ses heures de gloire. Son ascension et son déclin....



*Travailleur infatigable et dur à la tâche, Simon Rameau était un homme qui ne faisait qu'un avec son métier*

# I

## LE CHANTIER RAMEAU AU FIL DES ANS (1953 – 2005)

### **1 - Simon Rameau : itinéraire d'un homme de passion**

Si on devait résumer d'un trait le personnage de Simon Rameau, il faudrait dire que c'était avant tout un passionné : un homme qui ne faisait qu'un avec son métier. Reconnu pour être un travailleur acharné et dur à la tâche, il se montrait un artisan habile à manier l'herminette et le ciseau à bois, un amoureux de la belle ouvrage qui poussait la perfection jusqu'au vice, et un charpentier de marine fier de son métier. C'était en même temps un meneur d'hommes et un personnage haut en couleur.

Avec une carrière qui semble taillée dans le droit fil du bois, Simon Rameau fait partie de ces gens dont le métier est celui de toute une vie.

Né à Decize, dans la Nièvre, en 1897, ce fils de marinier grandit sur les traces de son père. Juste après son brevet, il est embauché comme scieur de long. Laisant derrière lui les frasques d'une jeunesse turbulente, le jeune homme s'assagit peu à peu et rentre dans le rang : A Montargis, au côté de son père, il apprend le métier de charpentier dans un chantier où l'on construit des péniches.

Puis il se marie avec Pauline... dont il aura deux enfants. Sa famille ne juge pas ce mariage d'un très bon œil, et le couple commence à prendre ses distances. C'est ce qui va décider Simon à quitter sa région natale. En 1936, il monte à Paris où, passant de la batellerie à la plaisance, il entre au chantier Jouët de Sartrouville.

Ce chantier compte alors parmi les entreprises les plus réputées dans le milieu encore assez restreint de la plaisance. Sa renommée, il la doit à Paul Jouët, polytechnicien et ingénieur du Génie maritime, qui a su lui donner une image de marque de qualité. Autre figure emblématique de ce chantier, celle d'Eugène Cornu. L'architecte, qui ne vole pas encore de ses propres ailes, dirige le chantier bois tout en dessinant ses premières séries de bateaux sous la signature du chantier Jouët. Simon est à bonne école : Auprès d'Eugène Cornu il va peu à peu améliorer ses compétences, trouver sa place dans l'entreprise et se tailler un poste de contremaître.

Il restera au chantier Jouët jusqu'en 1949. Tout au long de ses 13 ans de maison, il va étendre son savoir-faire en déclinant toute la gamme des bateaux bois. Des dériveurs de régate, principalement, mais aussi des vedettes pour la Marine pendant la guerre où le chantier naval a été réquisitionné. Et dans la période de l'après-guerre, des bateaux de croisière.

En 1949, il entre au chantier Demeuré, à Maison-Laffite. Là, avec son gendre Pierre Bain, il travaille à la construction d'un plan américain et à des bateaux de série comme des Bélougas, Esturgeons et Bars, conçus par Eugène Cornu. Fin 1949, son fils André y est embauché à son tour à l'âge de 15 ans, à sa sortie du lycée d'enseignement professionnel de Sartrouville.

A peine un an plus tard, Simon Rameau se met à son compte, et fait un premier bond vers l'Ouest. A Limay, près de Mantes, il s'associe avec M. Hardouin, constructeur de bateaux. Avec André, il assure la construction de canots de 4,50m à 6m en bordés classique pour le compte d'un promoteur naval.

Ces canots s'appellent des « BB ». Rien à voir avec Brigitte Bardot, si ce n'est un clin d'œil d'ordre purement commercial : les « B.B. » visent à lancer un nouveau label, celui des Bateaux Bretons.

### **Les « Bateaux bretons »**

« Quitte à faire des bateaux bretons, pourquoi n'iriez-vous pas vous installer sur place ? » lui suggère un jour son revendeur. Cette perspective est loin de lui déplaire : elle s'inscrit en effet dans la logique du métier. Pour Simon Rameau qui est un homme authentique, il va de soi que des bateaux bretons doivent être fabriqués en Bretagne. De plus, avoir un chantier sur la côte lui permettrait de les tester sur place, dans leur

véritable élément. En fin observateur, il y pressent également l'occasion de développer une clientèle au niveau local.

Par le biais de son revendeur, il se met en relation avec le chantier Nico, à Etel, qui construit également des bateaux pour lui. Dès lors les deux hommes vont sympathiser, et la famille Nico réserver aux Rameau un accueil particulièrement chaleureux. Pierre n'a qu'un petit atelier de charpente marine dans le bourg, mais, histoire de le dépanner, il propose à Simon de l'y accueillir à titre provisoire : Pour construire ses bateaux, il pourra déjà s'installer dans la cour !

Et voilà comment, un beau jour de juin 1952, Simon débarque à Etel avec sa femme et son fils André. Sa fille et son gendre Pierre Bain les rejoignent un peu plus tard. En attendant mieux, ils trouvent à se loger chez Denise Le Bourhis, rue Emile James, à deux pas du port.

### **Les débuts à Etel**

A peine installé, Simon se met à l'œuvre. La première année, il construit 5 à 6 canots bretons. Les conditions de travail sont difficiles et l'atelier si exigu qu'il doit louer en plus un local aux Cars Etellois. Cet atelier désaffecté sera utilisé pour le ponçage et les peintures des bateaux.

Un an plus tard, en 1953, Simon Rameau vole enfin de ses propres ailes : il a trouvé un local où s'installer, et fort de ses contacts, il étrenne son premier carnet de commande : l'entreprise familiale est née.

Au moment où s'amorce la grande aventure, Simon va déjà sur ses 57 ans. Pourtant rien ne lui fait peur. Malgré son âge, il a encore de l'énergie à revendre, et un solide appétit de vivre. Rien ne fait obstacle à ce tempérament d'exception qui se sent encore une âme à soulever des montagnes pour arriver à ce qu'il veut.

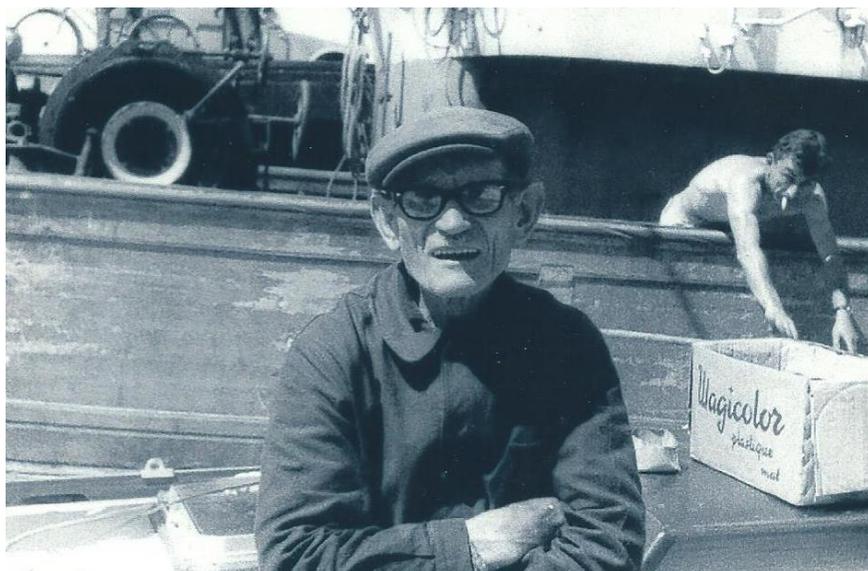
Physiquement c'était un grand homme sec et noueux à la silhouette effilée, tout en muscles, au visage osseux, aux lèvres fines, au regard vif, pénétrant derrière ses grosses montures noires, et aux mains puissantes : des vraies mains de travailleur. Toujours propre et rasé de près (il se rendait quotidiennement chez son « barbier »), il portait invariablement la veste de marin en gros coton et la casquette sur la tête. Cette tenue comme son maintien lui donnaient une allure faussement sévère. En réalité, il n'était qu'un homme de son époque, à la fois simple dans ses manières, et soigné comme on se l'imposait alors, par respect pour soi-même et pour les autres.

C'était un personnage authentique et droit. Un homme qui ne mâchait pas ses mots et parlait comme il pensait, sans détours ni faux-semblants. Ses colères étaient rares mais explosives. « A ces moments-là, témoigne Pierre-Ange, s'il avait un outil dans la main, fallait pas se trouver dans la trajectoire ! »

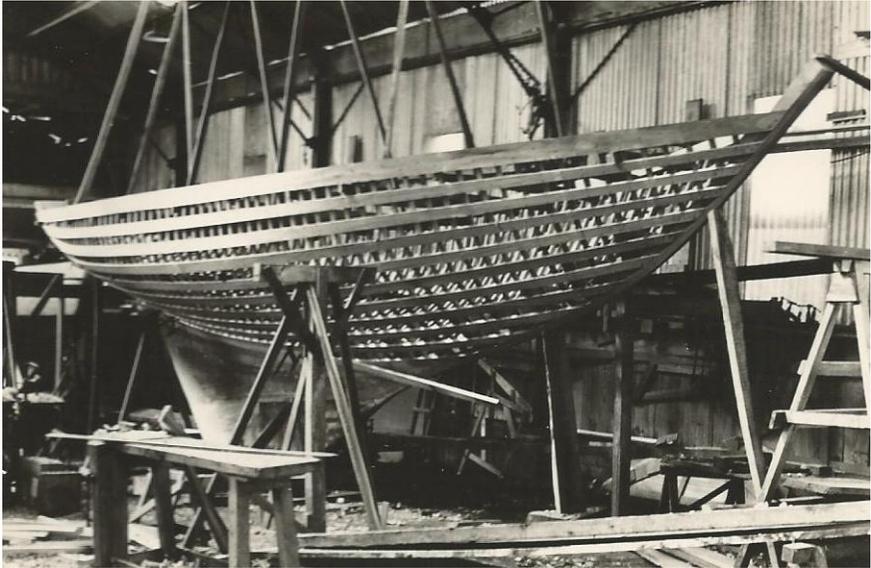
Il y avait un point sur lequel il ne transigeait pas, c'était l'ordre. Simon était aussi ordonné dans ses affaires qu'il était consciencieux et perfectionniste dans son travail. Les samedis matin étaient consacrés entièrement au rangement : nettoyage de l'atelier, entretien des machines et affûtage des outils.

Ses ouvriers le respectaient et l'aimaient : c'était, disent-ils, un bon patron. Un patron exigeant, certes, mais qui savait accorder sa confiance à quelqu'un du moment qu'il se montrait sérieux à la tâche.

Attentif aux conditions de travail de ses employés, il se souciait de leurs besoins : « Père Rameau, lui dit un jour Pierre-Ange, faudrait nous acheter des bottes ! Quand on met les bateaux à l'eau on a toujours les pieds dans la vase ! » Le voilà donc parti à Vannes par le car, jusqu'au grand magasin : « Ah, dit-il en entrant, je voudrais avoir des bottes pour mes gars – Quelle pointure vous faut-il ? – Donnez-moi les plus grandes : ils iront tous dedans ! »



Derrière une rugosité apparente, Simon Rameau était profondément bon avec ses ouvriers. Même quand la rudesse de ses propos semblait le



démentir : « A l'époque où j'étais novice, raconte Lucien, je me trouvais en train d'arrondir un mât avec mon riflard. Le père Rameau s'approche, et commence à me raconter des petites histoires de sa jeunesse comme il aimait bien le faire de temps en temps. Et moi, je continuais à travailler en l'écoutant. Un moment, il me saisit l'épaule rudement et me dit avec son bon accent morvandiaux : « – Pose ta varlope ! Quand je parle de quelque chose j'aime bien qu'on m'écoute ! »

Bien que patron du chantier, Simon Rameau travaillait au coude à coude avec ses ouvriers. Et il ne ménageait pas sa peine !

Ses proches ont toujours été impressionnés par l'énergie qu'il dégageait, par la somme de travail qu'il était capable d'abattre en une journée. Dormant peu, mangeant peu, il était debout à 4 heures du matin.

Quand les ouvriers arrivaient sur le chantier, il s'en allait avaler un bol de soupe en guise de petit déjeuner, et reprenait avec eux une seconde journée de boulot. « Il travaillait douze heures de rang, témoigne Lucien, et pourtant il ne donnait pas l'impression de fatiguer ».

Lucien se souvient du jour où une panne de courant avait obligé l'équipe à s'interrompre au moment où ils sciaient un bordé sur une longueur de 8 mètres. « Sans se dégonfler, le patron a pris son égoïne, son petit tire-point, à genoux il a affûté sa lame, et il a commencé à scier sa planche à la main, du départ jusqu'à la fin. D'une seule traite...et à l'époque, il avait bien entre 65 et 70 ans ! »