

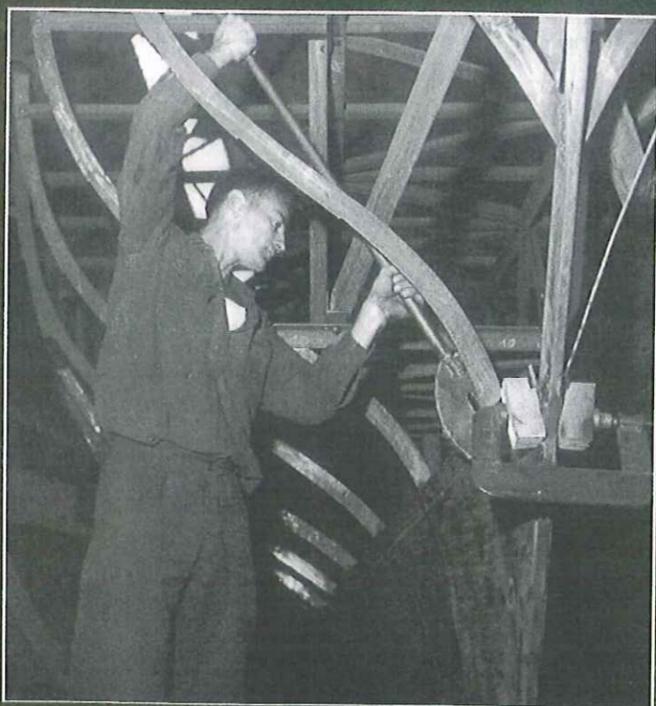
ILS SONT FORMIDABLES !

Moitessier, Antoine, Poncet, Poupon...

La saga du chantier Méta

Le pape du Strongall, c'est lui, Joseph Fricaud. Si son père a construit le Joshua de Bernard Moitessier, lui a réalisé des bateaux de voyage pour Antoine, Jérôme Poncet et Philippe Poupon. Une sacrée référence !

Texte et photos : Bernard Rubinstein.



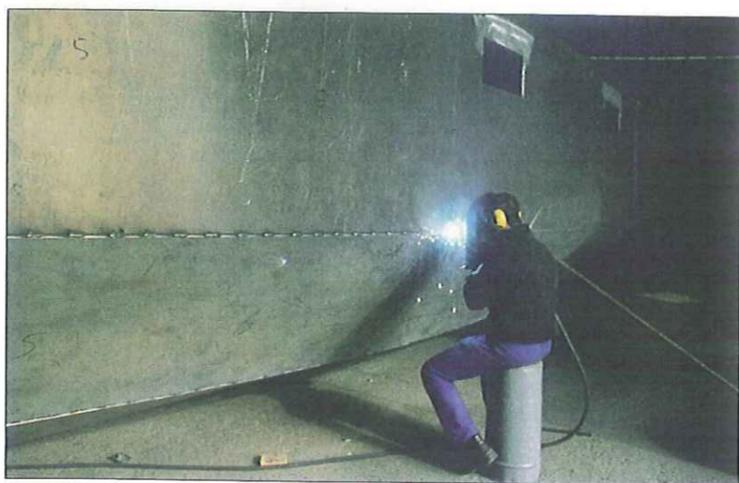
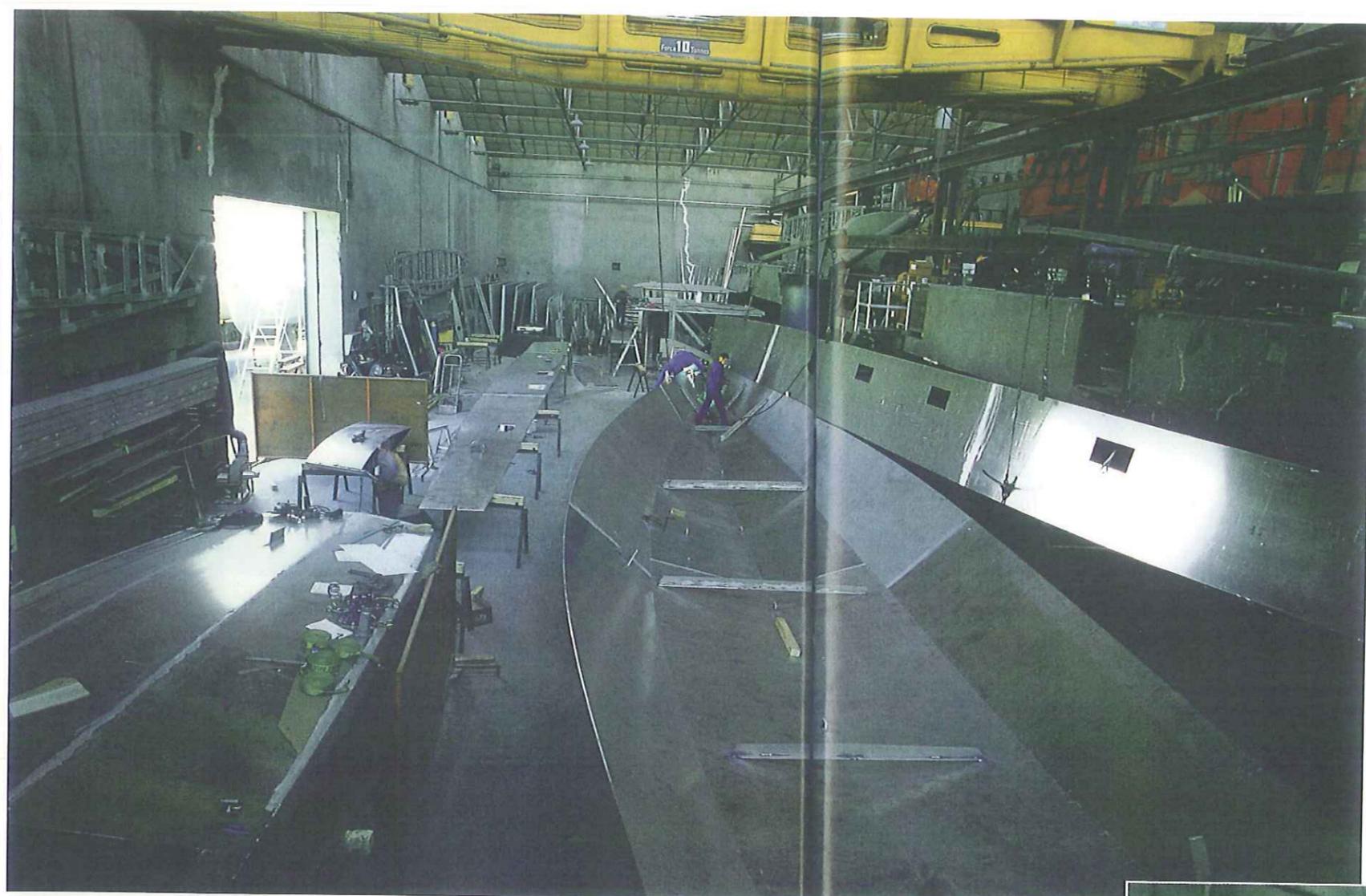
En 1961, à Chauffailles, dans le chantier de Jean Fricaud, le père de Joseph, Bernard Moitessier, âgé de 36 ans, construit Joshua aidé de deux ouvriers du chantier Méta.



C'est une simple boîte en carton remplies de photos empilées les unes sur les autres. Certaines ont bien résisté au temps. D'autres, passées des dizaines de fois dans les mains de visiteurs de passage ont perdu de leur éclat. Religieusement, Joseph Fricaud, patron du chantier Méta - Jo pour les proches - les étale sur son bureau métallique avant de s'arrêter sur l'une d'entre elles. « Tenez, celle-là, je viens juste de la retrouver dans mes archives, elle est inédite. » Comment ne pas le croire ? Le tirage noir et blanc en question, format 18 x 24 cm, semble tout droit sorti de la cuve du révélateur d'un photographe tant son état est bon. Debout, un homme rasé de près, visage de jeune premier, vêtu d'une chemise et d'un pantalon de toile. Dans ses mains, un long levier métallique terminé par une sorte de tenaille qu'il utilise pour plier une tôle. Au second plan, se devine la structure d'un bateau en acier. L'homme en question, c'est Bernard Moitessier, alors âgé de 36 ans. Le bateau, *Joshua*, en construction à Chauffailles chez Jean Fricaud, le père de Joseph. Souvenirs, souvenirs... Nous sommes en 1961.

Jean joue les mécènes

Si Jean Fricaud s'est construit dans les années cinquante un motor sailer en acier de 11 mètres, le *Sainte-Marthe*, son activité n'a rien de maritime. Il dirige une usine de fabrication de pelles hydrauliques. Sa rencontre avec Bernard Moitessier, c'est à l'architecte naval Maurice Amiet qu'il la doit. « Bernard semblait venir d'une autre planète se souvient Joseph. Je m'étonne même que mon père se soit bien entendu avec lui. Ils étaient tellement différents. » N'empêche ! Tombé sous le charme, Jean joue les mécènes en acceptant de construire la coque de *Joshua* pour 7 000 francs et en lui confiant deux de ses ouvriers, le chaudronnier César Alexandre et le soudeur, Aimé Desmurger. Quant au fiston, Joseph, qui a quitté les bancs de l'école à l'âge de 14 ans pour suivre des stages de mécanique dans la région lyonnaise, il s'installe à son compte avec l'aide de papa à Chauffailles. Il devient sous-traitant de la société paternelle. Son



Fleur Australe II de Philippe Poupon, long de 19 mètres. Mise en place du bordé supérieur constitué d'une tôle de 12 mm d'épaisseur. D'une seule pièce, il prend sa forme naturellement.

Le pointage des tôles du bordé se fait au niveau du bouchain à l'extérieur en utilisant un poste à soudure MIG.

entreprise, du nom de Méta, déménage un an plus tard à Taraire, un petit village situé à 40 km de Roanne et 40 kilomètres de Lyon. Méta, depuis pratiquement 40 ans, ce sont ces quatre lettres inscrites en capitales que les automobilistes découvrent sur les bords de la célèbre nationale 7. Parfois, certains curieux s'y arrêtent pour découvrir sur le terre-plein qui jouxte le bâtiment des coques nues, toutes en acier. Dans les années

soixante-dix, les coques de *Joshua* s'y alignent comme à la parade. Aujourd'hui, d'autres, pratiquement à la même place, les ont remplacées, toutes construites en aluminium épais. Pourquoi, comment Jo Fricaud se lance-t-il dans la construction navale alors qu'il nourrit une passion démesurée pour les voitures ? C'est du côté de son père qu'il faut chercher la réponse. « A l'époque précise Jo, mon père sentait que la plaisance al-

lait connaître un grand boum. De plus ajoute-t-il, l'effet *Joshua* avait fait boule de neige. A mes débuts, Bernard avait accepté de me parrainer. Tenez précisez-t-il encore, il me faisait parfois que je n'y connaissais pas grand-chose. Je me souviens que les deux premiers clients décidés à achever un *Joshua* tenaient à augmenter sans franc-bord. Lui me l'interdisait. Nos rapports étaient parfois tendus... » Reste

que pendant dix ans, de 1964 à 1974, soixante-dix *Joshua* livrés, toujours à l'état de coque nue, certains parfois équipés d'un pont en bois, seront construits par le chantier Méta qui utilise un système de roue pour faciliter le soudage des tôles d'acier. Il y eut les années *Joshua*. Vont suivre les années *Damien*, marquées par la rencontre de Jo Fricaud et de l'architecte Michel Joubert dont l'amitié reste encore aujourd'hui inaltérable.

Il nous faisait une sacrée pub

Jo garde un souvenir ému de cette période. Et pour cause, elle marque pour le chantier Méta l'arrivée de personnages hauts en couleurs. En 1964, c'est pour un musicien, l'organiste de Notre-Dame, Pierre Cocheureau, que le deuxième de la série des *Joshua* avait été construit. Heureux hasard, dix ans plus tard, c'est également pour un musicien qui exerce son art sur un tout autre registre, que le premier de la série des *Damien II* est livré, toujours à l'état de



Vingt-quatre heures séparent la pose du bordé tribord du bordé bâbord de Fleur Australe II. La tôle, en aluminium épais, est suspendue pour faciliter sa mise en place.

coque nue. Son nom, Antoine. Long de 14 m, large de 4,40 m, 13 500 kg de déplacement léger, proposé avec trois types de tirants d'eau (quille relevable, quille fixe, dériveur lesté), deux formules de grément, ketch et goélette, trois versions d'aménagements, le *Damien II* illustre

l'archétype du bateau de voyage comme avant lui le *Joshua*. Et c'est bien pour mettre le cap sur les tropiques que l'ingénieur de l'Ecole Centrale reconverti dans les Elucubrations commande le premier bateau. « Il suivait la construction de son bateau de très près confie Jo Fri-

caud. De plus il faisait bien rigoler les ouvriers du chantier. Et je ne vous dis pas la pub qu'il nous a faite. » Effet Antoine ou pas, ce sont trente *Damien* que produit le chantier Méta. Michel Joubert en commande un baptisé *Tigre Mou*, tout comme son frère Philippe Joubert, au-

QUESTION DE POIDS Le Strongall sur la balance



Sous la protection d'une tôle d'aluminium épaisse, Joseph Fricaud et Patrick Passage, qui reprendra, en septembre, les rênes de Méta.

Si le procédé Strongall dicte sa loi sur le plan architectural en imposant de n'utiliser que des formes de bordé développables - en d'autres termes il n'autorise que la construction de coques à bouchains - il permet de disposer d'un intérieur où la structure est pratiquement inexistante grâce à l'utilisation de tôles très épaisses. Reste bien évidemment le problème du poids. En fait, si l'on compare le poids d'une coque en alu construite de façon classique à partir de tôles minces bordées sur un réseau de membrures et celui d'une coque en Strongall, on arrive à un supplément d'environ 30%. Cela peut paraître important mais il faut se rappeler que le poids de la coque ne rentre que pour 30% dans le déplacement total du bateau. Concrètement, si l'on prend le cas d'un *Outremer 33* long de 10 mètres, tout l'aluminium épais utilisé pour la coque pèse 1 860 kg. En construction classique (tôles minces), il serait de 1 500 kg, soit une économie de 360 kg. En charge, le déplacement d'un bateau de ce style est de 6 000 kg. Ce qui implique que l'utilisation du Strongall n'entraîne qu'une augmentation du déplacement d'environ 5%. Ce qui est plus que raisonnable.

LA SAGA META

aujourd'hui constructeur des Tofinou, qui part avec son épouse faire du charter aux Antilles. Et bien sûr, on ne saurait oublier d'évoquer l'un des plus illustres propriétaires de Damien II, Jérôme Poncet qui, avec Gérard Janichon, nous a tous envoûtés en allant avec *Damien* - premier du nom - en Antarctique.

Des brevets au Canada

Dans son bureau, où officient ses deux collaboratrices qui l'accompagnent depuis près de trente ans, Monique et Jacqueline, Jo égrène ses souvenirs. Visiteur ou pas, il porte son immuable blouse bleue sans col marquée du logo New-Worker qu'il a lui-même dessinée. Immuables également, ses deux critères de la marque Comté accrochés à sa poche dont l'intérieur contient de petites

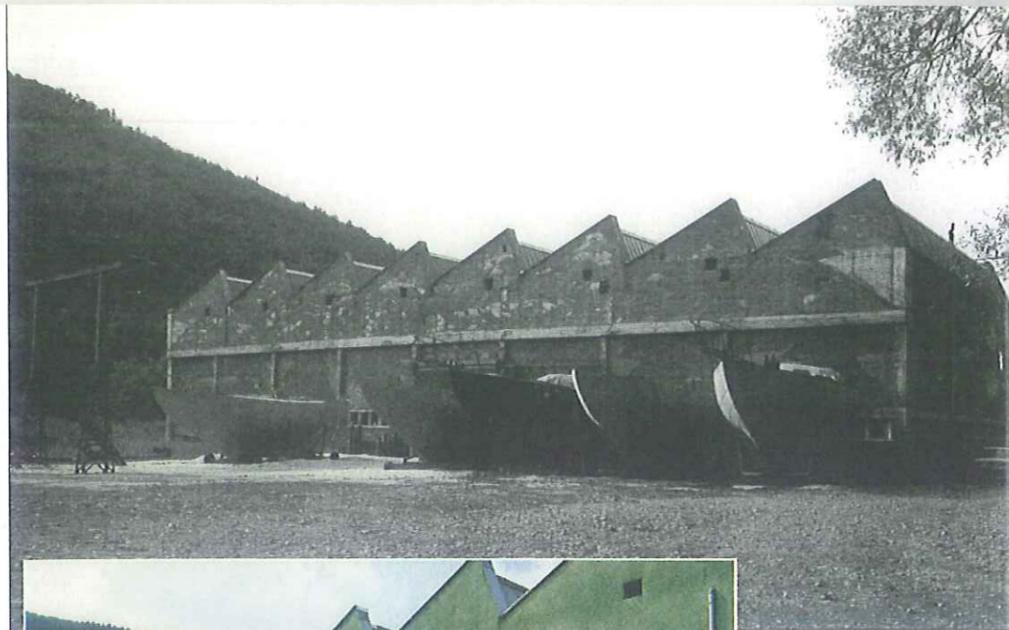
Les mots pour le dire...

Pen Duick 600 : construit par le chantier Leguen et Hémidy et lancé par Gérard Petipas et Eric Tabarly, ce petit croiseur de 6 mètres avait la particularité d'être construit à partir de tôle d'aluminium emboutie.

Damien : c'est le nom que portait le bateau mené par Gérard Janichon et Jérôme Poncet lors de leur voyage en Antarctique. A l'image de « La longue route » de Moitessier, le livre « Damien », écrit par Gérard Janichon, fit rêver des générations de plaisanciers.

Argon : nom donné au gaz rare utilisé lors de la soudure. Il évite l'oxydation du métal, l'aluminium, lors du dépôt du cordon de soudure.

cartes en papier bristol quadrillées destinées à mesurer les épaisseurs de tôle d'aluminium. Car, après sa période acier en forme, voilà plus de 25 ans que Jo travaille sur un tout autre registre, la construction en aluminium épais plus connue sous le nom de Strongall. Un procédé dont il a déposé les brevets, qu'il a exportés au Canada, aux États-Unis et même en Australie. On pourrait rester des heures à écouter Jo raconter l'aventure du Strongall, les différentes étapes qui l'ont conduit à cette technique. Cependant, deux d'entre elles sont à retenir. La première : le souci de baisser les coûts et les temps de fabrication des coques en acier. La seconde : la



Dans les années 1970, les Joshua en acier s'alignent devant l'atelier du chantier Méta. Trente ans plus tard, les locaux sont identiques mais ce sont des coques de Petit Monde et d'un Fréquence Jazz qui ont pris le relais, tous construits en Strongall.



Comme Georges Meffre qui avait terminé son Dalu de 20 mètres sur le terrain du chantier, Pierre Le Naour s'est installé dans une caravane pour aménager son JPB 40 Brouns.

sortie d'un petit bateau construit à partir de tôle emboutie, le Pen Duick 600. A priori, rien de commun ne semble exister entre ce petit croiseur au nom prestigieux et les bateaux de voyage que va construire Jo Fricaud. En fait, les uns comme les autres sont dépourvus de structure, permettant ainsi d'économiser du temps lors de la fabrication mais également de gagner du volume pour la mise en place des aménagements qui n'ont plus alors

à souffrir de la présence de membrures ou de lisses. Le bien-fondé de la technique Fricaud, il nous tend les bras. Il n'y a qu'à ouvrir grand les yeux.

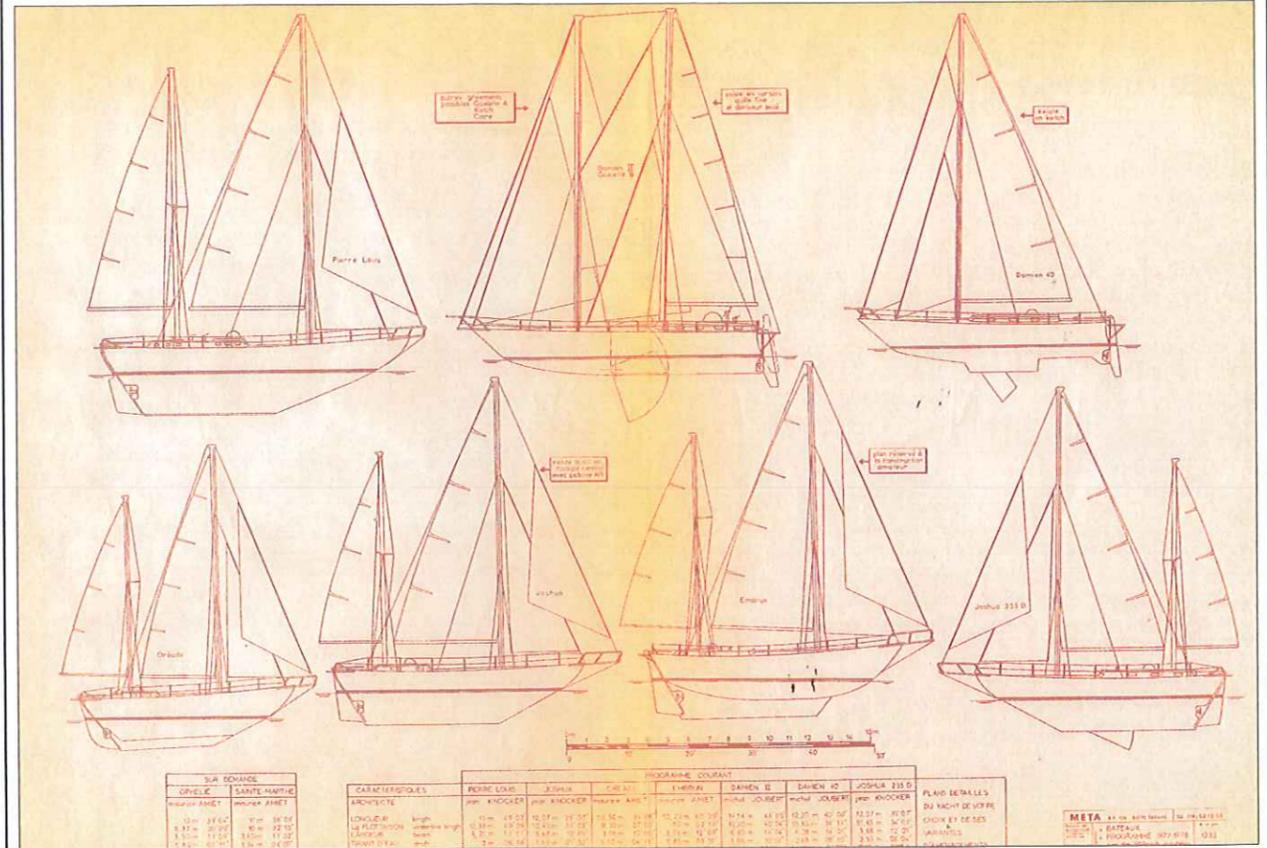
Fleur Australe II pour Poupon

Il s'affiche au grand jour dans l'atelier situé au rez de chaussée. Là, se construit *Fleur Australe II*, le prochain bateau de croisière

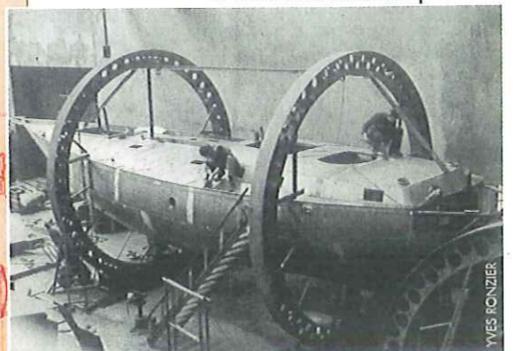
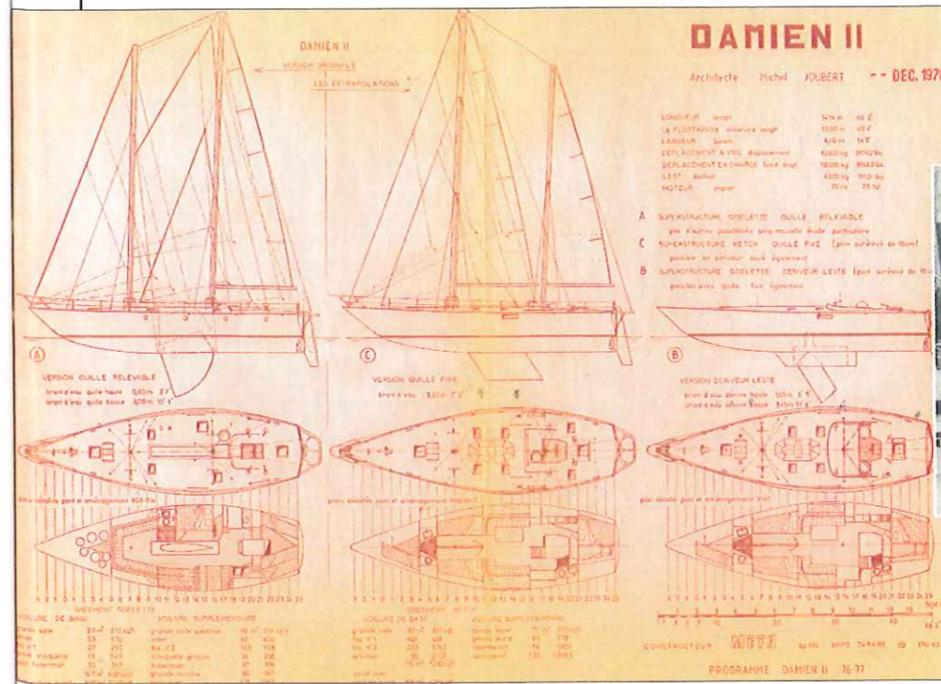
de Philippe Poupon dessiné par les architectes rochelais Michel Joubert et Bernard Nivel. 19 mètres de long, 5,85 de large, une quille relevable permettant de faire passer le tirant d'eau de 1,65 à 3,75 mètres, 34 tonnes de déplacement, un gréement de ketch, Philou a vu grand pour retourner en Antarctique. Il a même prévu deux safrans. L'un classique pour marcher à la voile, un second pour les explorations au moteur. Quant à l'échan-

La production des années 1970

En 1974, le chantier Méta amorce un changement de cap et abandonne progressivement la construction des Joshua pour se consacrer à la fabrication des Damien II, un dériveur intégral de 14 mètres dessiné par Michel Joubert et Bernard Nivel.



Aux côtés du célèbre Joshua, 12 mètres, dessiné par Jean Knockner, le chantier Méta proposait deux ketchs de Maurice Amiet, l'Oréade, 10,50 m (à gauche) et l'Embrun (12,20 m) dont la silhouette figure à droite du Joshua.



Damien II, qui était construit dans des roues comme les Joshua, était proposé selon trois versions de tirant d'eau, dériveur intégral, dériveur lesté et quillard et deux formules de gréement : ketch et goélette.

tillonnage des tôles utilisées, de l'aluminium épais venant de chez Pechiney, il impose le respect. Les tôles du fond font 20 mm d'épaisseur, les intermédiaires constituant le second bouchain, 15 mm sur l'avant, 12 mm sur l'arrière, celles du haut arrivant au livet de pont, 12 mm. Quant au pont, il sera en 10 mm, le rouf en 8 mm.

Les mérites du Strongall

Mais au-delà des chiffres, c'est la vitesse de pose des bordés qui impressionne. Il aura fallu une journée pour pointer, à la soudure argon, le bordé tribord. Il en faudra une seconde pour le bordé bâbord avant que la coque, construite à l'endroit, révèle son impressionnant volume utilisable.

Étonnant également, le peu d'outillage nécessaire. Bien sûr, les tôles ont toutes été au préalable découpées à la scie circulaire avant d'être chanfreinées au rabot électrique, le chanfrein étant indispensable pour y déposer le cordon de soudure. Mais

mis à part un poste de soudure semi-automatique MIG, quelques vérins mécaniques ajustables en longueur pour positionner les tôles, tout est dit. Sauf une chose, le savoir-faire et la maîtrise du responsable de la coque. En l'occurrence, Patrice Passage, 37 ans, chez Jo Fricaud depuis vingt ans et qui devrait reprendre, en septembre, les rênes de l'entreprise Méta. En tout cas, cette coque désormais pratiquement bordée – elle sera aménagée plus tard grâce au soutien apporté par le chantier Jeanneau – suffit à expliquer les mérites du Strongall. Certes, cette technique impose de n'utiliser que des formes de bordé développables. Ce qui explique le côté « rustique » des bateaux construits par Méta. En revanche, la pose des tôles qui prennent leur forme sans contrainte, naturellement, évitant ainsi les phénomènes d'écrouissage du métal, l'absence de structure, la construction sans mannequin, l'état final des tôles permettant de se passer d'enduit, ont largement contribué au succès du Strongall. Et ce n'est pas le fait du ha-

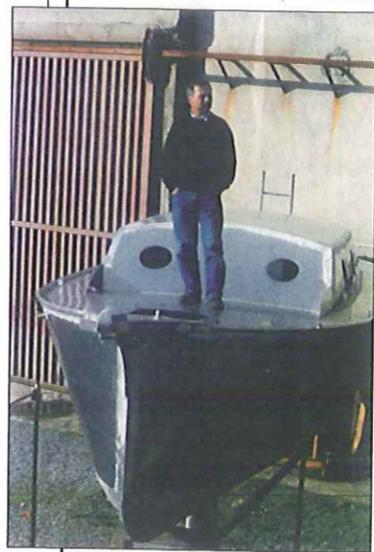
LA GAMME META

Du Petit Monde à la Marguerite

Si le chantier Méta construit des unités sur mesure – Sainte-Anne, long de 21 mètres et bon nombre de bateaux à moteur de servitude – sa gamme de voiliers de croisière, tous proposés en version coque nue pontée, se partage entre deux architectes, le tandem Michel Joubert et Bernard Nivel et Jean Pierre Brouns dont la collaboration date de 1990. Entré chez Méta en dessinant le Damien II, Michel Joubert signe cinq voiliers : l'Outremer 33, l'Outremer 37, les Dalu 40 et 47, les Sainte-Marthe et Marguerite dont le numéro 1

de la série est son propre bateau de croisière. C'est un fifty de 16 mètres très confortable aussi bien à la voile qu'au moteur que Michel Joubert utilise pour naviguer en Norvège ou au Spitzberg. Quatre bateaux ont été conçus par Jean-Pierre Brouns. Au bas de l'échelle, le Petit Monde, un quillard de 9,30 m de long dessiné à l'origine pour le chef d'atelier de chez Méta, Patrice Passage, a déjà été construit à quatre exemplaires, le numéro 2 étant aujourd'hui la propriété de José Bové. Puis, par ordre de taille croissante, on trouve ensuite le JPB 32 (10 m) qui remplace le Fréquence Jazz, le JPB 35 (10,70 m) et ensuite le JPB 40, 12 mètres.

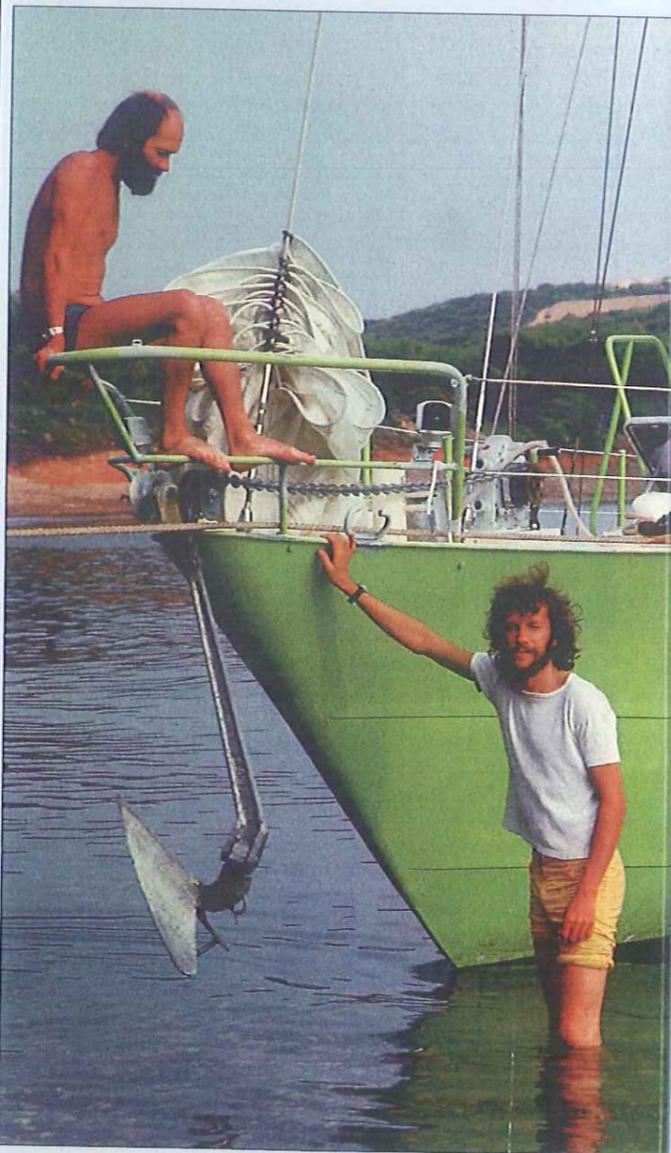
José Bové sur le pont de son Petit Monde, désormais amarré au port d'Hyères.



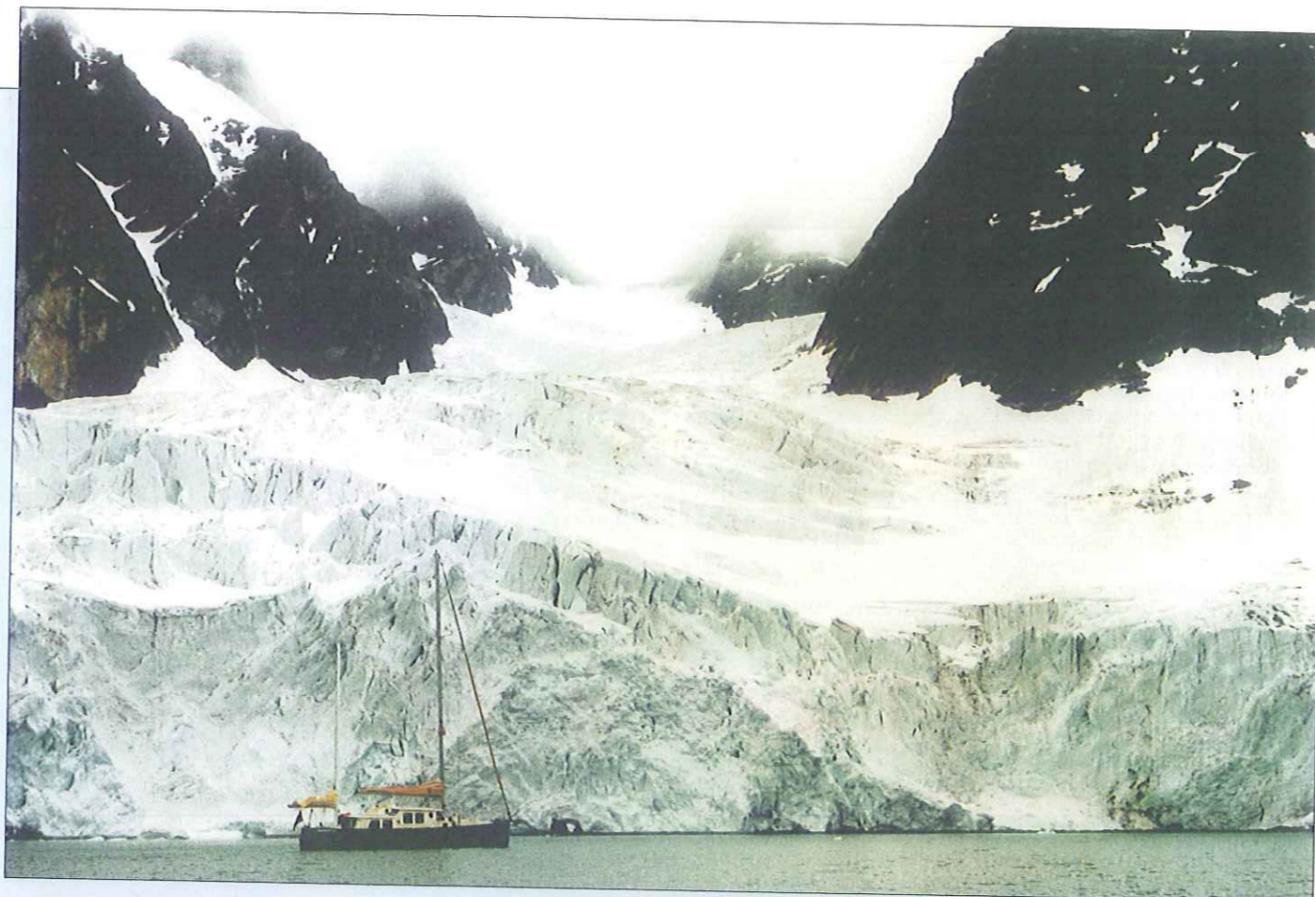
SUCCESS STORY

Un Méta sinon rien...

Les Damien II d'Antoine et de Jérôme Poncet, Métapassion, un Dalu de 12 mètres de Georges Meffre, Marguerite, le fifty de Michel Joubert, Sainte-Anne de Pierre Legris, tous les bateaux construits par Joseph Fricaud illustrent le voilier imaginé pour le grand voyage. Un style adopté pour Fleur Australe II, le bateau de Philou.



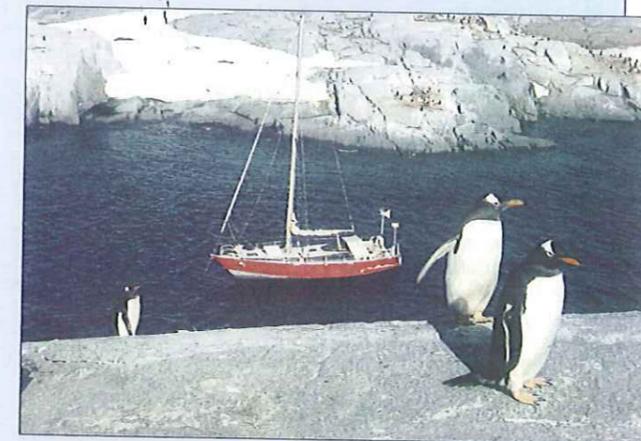
OM, le premier de la série des Damien II construit en 1974 par Méta. Les pieds dans l'eau, Antoine. Dans le balcon, l'architecte du bateau, Michel Joubert.



Long de 16 mètres, biquille, lancé en 1999, Marguerite est le propre bateau de l'architecte Michel Joubert qui, durant l'été 2001, mit le cap sur le Spitzberg.



Sainte-Anne de Pierre Legris, aménagé par le chantier rochelais Hervé, mesure 23 mètres et est équipé d'une quille relevable. A bord, son propriétaire s'offre un tour du monde.



A bord de son Métapassion, un Dalu de 12 mètres en Strongall mis à l'eau en 1992, Georges et Michèle Meffre mettent le cap sur l'Antarctique.

Le Damien II sera le deuxième bateau de Jérôme Poncet. En 1975, la voile d'étai est encore de rigueur, tout comme le régulateur d'allure Atoms.

VOILE MAGAZINE

AOÛT 2004

LA SAGA META

sard si bon nombre de candidats au grand Continent blanc l'ont choisi. Georges Meffre est de ceux-là. La première fois, il avait choisi un Dalu 12 mètres *Méta-passion* pour explorer l'Antarctique. Cette fois, il a vu encore plus grand en commandant la coque nue d'un Dalu de 20 mètres qu'il a lui-même terminé à la sueur de son front.

Nous ne l'avons évoqué qu'à demi-mot mais il n'est pas dans la philosophie du chantier Méta d'aménager les coques qui sont toutes pontées, sablées et traitées contre la corrosion. Le reste, c'est au futur propriétaire de l'assumer. Certains, à l'image de Georges Meffre, s'installent dans une caravane sur un terrain proche de l'atelier. Ce que fait également actuellement Pierre Le Naour qui termine un biquille de 40 pieds, *Spirit of Joshua*, un JPB 40 dessiné par Jean-Pierre Brouns.

Douze bateaux par an

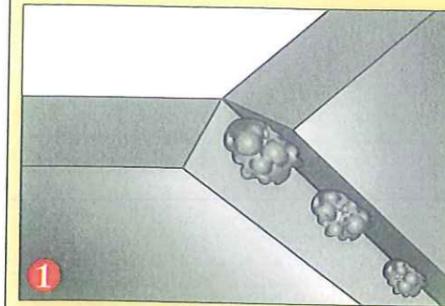
Lui, avec Michel Joubert, signe tous les bateaux à voile ou à moteur proposés par Jo Fricaud et en particulier le Petit Monde, un quillard de 8,80 m dont l'un des exemplaires est la propriété d'une personnalité célèbre, José Bové. « Lui aussi m'a marqué comme l'avait fait Moitessier précise Jo Fricaud. Tous deux sont de vrais personnages. José, je l'ai rencontré à Tarare en mai 1999. Je lui ai livré la coque nue à Hyères en octobre 2003 où le chantier Olbia dirigé par Hakim Rahmoun l'a aménagée. » Bernard Moitessier, Antoine, Jérôme Poncet, Yves Pestel, Philippe Poupon, José Bové, Michel Joubert, ces quelques noms illustrent l'histoire du chantier Méta qui, fort de ses six ouvriers et de ses deux secrétaires produit environ douze bateaux par an. Quant à Jo Fricaud, âgé aujourd'hui de 63 ans, il se plaît à souligner qu'il n'a jamais participé à aucun salon et se refuse à envoyer la moindre documentation. Un bateau de chez Méta, ça s'achète à Tarare et rien qu'à Tarare. Souvent à l'occasion des journées portes ouvertes que Jo organise depuis dix ans chaque dernier samedi du mois. En septembre, il prendra sa retraite mais il y a fort à parier qu'il ne raccrochera pas sa blouse bleue au porte-manteau du souvenir. Trop strong Jo, comme le métal de ses bateaux. ▲

Sur l'avant, de simples étais réglables permettent de positionner l'écartement des tôles.

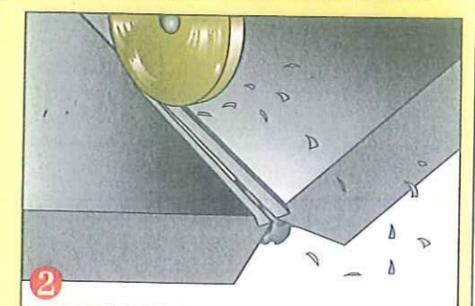
SOUDEURE MODE D'EMPLOI

L'assemblage en six étapes

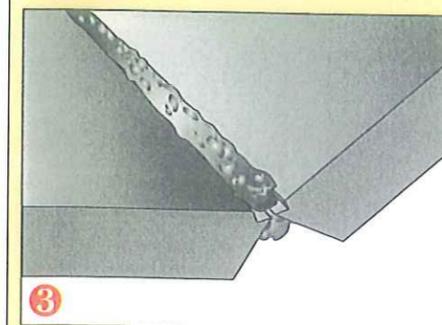
L'utilisation de tôles d'aluminium de forte épaisseur impose une longue suite d'opérations : pointage, meulage, soudage. Soit, au total, six interventions pour un résultat final sans faille.



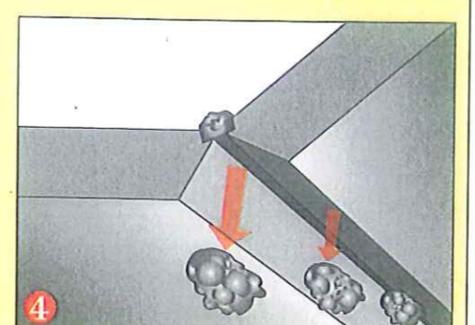
Une fois les deux tôles chanfreinées au rabot électrique à un angle d'environ 60°, elles sont pointées à l'extérieur à intervalles réguliers sur toute la longueur du bouchain.



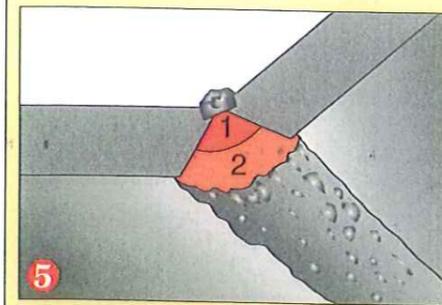
A l'intérieur de la coque, sur toute la longueur du bouchain, on utilise une disqueuse afin de pratiquer une saignée d'environ 2 mm de large.



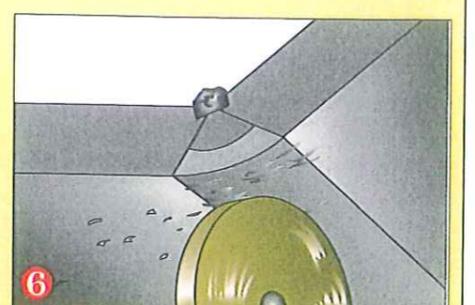
Toujours à l'intérieur, on dépose un long cordon de soudure dans cette saignée.



A l'extérieur, les points de soudure ayant servi au placement des tôles sont meulés.



Un premier cordon de soudure continu est déposé dans le chanfrein puis un second. Ce dernier dépasse légèrement la surface extérieure des tôles.



Pour terminer, l'excédent de soudure est enlevé à la meuleuse pour obtenir un angle de raccordement parfait au niveau du bouchain.