

Et Edel créa le plastique

Au début des années soixante, alors que le bois règne sur les mers, Maurice Edel, associé à son frère Pierre, lance une vraie révolution : un habitable tout en plastique ! Nous avons reconstitué avec son initiateur ce tournant de la plaisance.

PAR OLIVIER LE CARRER

Décines, juin 1961. Tout se passe dans un atelier long et bas de plafond ; une quarantaine de mètres de long sur sept de large. Murs en parpaings montés à la hâte, éclairage incertain, mais activité fébrile attestée par les chutes de tissus et la poussière de ponçage qui jonchent le sol. Au centre, installés dans le cockpit d'un bateau tout blanc, brut de décoffrage, deux hommes pensifs. L'idée de l'annexe rigide qui s'emboîte dans le cockpit fonctionne exactement comme prévu, mais il reste à rendre l'ensemble autovideur et donc aménager au fond de ladite annexe un nable de vidange qui corresponde au circuit d'évacuation du cockpit. Typique de la famille, ce goût de la difficulté !

Le plus mince des deux, c'est Pierre, entrepreneur-né, qui met toutes ses ambitions dans ce premier voilier habitable. Un peu plus trapu, Maurice est un vrai maniaque du détail, toujours à la recherche d'une solution neuve ; sa formation de dessinateur industriel, sans doute. Et ce Grand Large, ce n'est pas seulement le pari d'un matériau neuf – personne en France n'a encore lancé un croiseur pensé à 100 % pour le polyester –, c'est aussi la volonté d'un bateau différent, bourré d'innovations.

Et ce ne sont pas des soucis de finition qui vont les arrêter ; ils en ont vu d'autres ! Le moulage des superstructures, par exemple,

Partant du principe qu'avec ce matériau miracle, ils vont pouvoir s'en donner à cœur joie en oubliant les contraintes de flexion du bois, ils se sont dessinés un petit bijou de rouf. Bon, d'accord, il a fallu faire un moule démontable en quatre parties pour sortir une pièce pareille. Mais il est pas beau le résultat ? Des déflecteurs partout, et même une vraie « casquette » sur l'avant qui intègre le système de ventilation. Quand on pense que, 35 ans plus tard, d'autres constructeurs se chamailleront pour s'attribuer la paternité de cette forme !

Pour l'heure, la réflexion des inventeurs est interrompue par un remue-ménage au dehors. C'est le camion de chez Convert, le chimiste, qui vient livrer la résine. Comme d'habitude, un fût de deux cents litres que l'on va débarquer selon un rituel bien rodé : on installe un lit de pneus en guise d'amortisseur avant de balancer le fût du haut de la plate-forme... Il ne reste plus qu'à le dresser sous un auvent dans la cour où l'on viendra se servir en fonction des besoins. Le camion peut repartir, semant au passage la panique dans le troupeau de bovins qui descend la rue pour s'abreuver au lac du Grand Large. Parce que Décines, même à une petite demi-heure des bouchons lyonnais, c'est encore la campagne ; avec, en prime, un fort joli plan d'eau.

C'est même une des raisons qui ont poussé le clan Edel à s'installer ici, en achetant ce bout de terrain rue de la Vacherie à un certain monsieur Bordel (ça ne s'invente

pas !) et en construisant de leurs mains un, puis deux ateliers. Parce qu'en attendant de conquérir le monde, Pierre et Maurice se sont dit que la clientèle des navigateurs du cru serait déjà une belle base pour démarrer. Bien vu : en plus de leur donner un nom de bateau (il devait à l'origine s'appeler Calanque), le lac du Grand Large fera à l'usage une superbe base de démonstration et un vivier important de fidèles supporters.

Cancer du poumon ou incendie ? Entre deux maux...

En voilà un justement : Jean Ronchard, qui vient en voisin surveiller l'avancement de son futur bateau. Ancien propriétaire d'un Mistral en bois – un des tout premiers Amel –, il est devenu copain avec la famille au point de se proposer comme cobaye pour le premier Grand Large. Si les Edel pensent surtout à l'échéance du salon nautique de septembre, sur les berges de la Seine, lui aimerait bien aussi ne pas rater ses vacances. Les premiers bords en juillet, il y tient ! Ça devrait coller : même le moteur fixe – un Sotecma 7 ch refroidi par air – est déjà installé. Étonnant pour un voilier de 5,75 m ? N'oubliez pas que nous sommes encore à la préhistoire du hors-bord et que la présence malgré tout d'un moteur constituait un superbe argument de vente pour un petit croiseur.

Avec une moyenne hebdomadaire de 54 heures de boulot, la quinzaine d'employés a en tout cas autre chose à faire qu'à écouter les rumeurs. En effet, matériau mal connu, le polyester inquiète : on dit qu'il provoquerait le cancer du poumon... A vrai dire, si un tel cancer devait se produire ici, il faudrait sans doute davantage en chercher la cause dans la consommation de tabac. Car, aussi incroyable que cela puisse sembler, on fume beaucoup autour des moules ; cigarette aux lèvres et bidon de trichloréthylène à la main... La conscience du vrai danger de ces produits instables viendra plus tard.

Une seule certitude, les principales galères sont derrière eux. La longue préparation de l'outillage, surtout. Entre le report des



Première mise à l'eau. Notez la quille longue et les hublots panoramiques (encore une nouveauté !).

Il va devenir courant d'installer une douc



Né au bord d'un lac, le Grand Large ne craignait pas l'eau salée et s'est même illustré en course dans Cowes-Dinard.

plans en taille réelle sur de grandes feuilles de papier kraft étalées sur le sol de l'atelier, la découpe des gabarits, le figelage de la forme en plâtre dont on a tiré le moule de coque en deux parties, quatre mois ont ainsi filé; harassants pour les deux frères qui ne laissaient à personne le soin de poncer et polir leur bébé. Encore heureux qu'ils aient eu le temps, avant, de se familiariser avec les subtilités de la stratification.

Ni l'un ni l'autre n'étaient pourtant tombés dans le polyester dès l'enfance. Originaires de la région de Pau, ils ont plus vite connu le rabot que l'éboueur. Maurice a même passé un an à Arcaehon, chez Matonnat, une référence en bateaux bois. Et puis, il y a eu le départ vers les bords du Rhône. Important, Lyon, car tout près, il y a Oyonnax et son industrie chimique; et les soyeux lyonnais en pleine reconversion qui explorent les débouchés possibles du verre.

Au milieu des années 50, deux commerciaux chargés d'échantillons et de brochures techniques frappent à la porte des CNGE-Edel qui produisent alors des

Vaurien et des 505 en bois. Résumé rapide de l'entretien: « Ça ne vous tenterait pas de construire des voiliers en polyester... » Des coques en plastique? On sait qu'il se passe des choses dans ce domaine aux Etats-Unis, surtout dans le motonautisme, mais l'information est difficile à obtenir. Maurice file à l'ambassade américaine où il dénêche des documentations sur des péniches de débarquement en stratifié.

"On dirait du carton bouilli, est-ce que ça risque de ramollir à l'eau?"

La mise en pratique sera laborieuse: ce qui tient alors lieu de tissu de verre n'est qu'un assemblage de grosses fibres torsadées, au relief et à la raideur décourageants. Idem pour les mats (sorte « d'agglô » à base de fibres coupées), terriblement durs à mettre en forme et à imprégner. Quant à la résine, parlons-en... Les produits thixotropiques n'existent pas encore, alors ça ne tient pas sur les parois: tout part directement dans le fond du moule. Il faut s'acharner pendant deux heures avec les rouleaux à faire remonter cette gelée liquide sur les bords, jusqu'à ce que ça commence à prendre... Et l'on connaît encore mal l'usage de la cire; tout le quartier a dû s'y mettre pour démouler la première coque. Il s'agit d'un youyou de moins de 2 m qui fait sensation à la Foire de Lyon, les visiteurs se demandant s'il s'agit de carton bouilli et si ça risque de ramollir à l'eau. Ils n'ont pas complètement tort: les grosses chaleurs de l'après-midi voient la petite coque se déformer sur son ber!

Bien loin, tout cela. Pas en années, mais en maîtrise du produit. De l'eau et beaucoup de résine ont coulé depuis le laboratoire youyou. Il y a eu ensuite les commandes de canots pour la Marine nationale, et le tour d'un grand dériveur lauréat d'un concours de la

revue *Le Yacht*. Et les conseils précieux des techniciens de Chomarat pour qui le chantier fait office de laboratoire grandeur nature. Ensemble, ils ont mis au point la machine à projeter pour stratifier le rouf. Et le résultat mérite le détour! Le Grand Large n° 1 qui illumine aujourd'hui l'atelier de sa blancheur paraît nickel. Jusqu'à la liaison coque-pont qui, malgré l'absence de mastics adaptés (on ne connaît pas encore la « choucroute », ce mélange de résine chargée qui fera plus tard un providentiel bouche-trous), présente bien. Il y a même un contremoulage, qui forme la base des couchettes, fait un plancher net et participe à la rigidité. Maurice est très fier de sa dernière trouvaille: du talc mélangé à la résine et projeté sous le rouf avec un pistolet basse pression pour donner un aspect plus chic à l'intérieur.

Le chapitre nable de cockpit étant clos, tout le monde peut souffler un instant. En passant la main sur l'étrave très pincée (une des contributions de l'architecte Dervin, qui a conseillé les Edel pour le dessin de carène), Jean Ronchard se voit déjà en mer. Maurice Edel est ailleurs; il ne sait pas grand-chose de ses éventuels concurrents. Il y a bien le Polysson de Costantini, le Diable de la Sicca, ou encore le nouveau Super Mistral. Mais ce sont des unités plutôt traditionnelles, encore structurées comme des bateaux bois, et qui en utilisent d'ailleurs beaucoup. Son Grand Large, c'est autre chose!



En 1961, devant le Grand Large en cours de finition.

Les chiffres du Grand Large

Plans Edel-Dervin

Longueur coque
5,75 m

Flottaison 4,80 m

Bau maxi 2,08 m

Bau flottaison 1,76 m

Tirant d'eau 0,65 m

Déplacement léger

900 kg, dont lest

en plomb 220 kg

(goueres de plomb

accés dans la quille

moulée et bloquées
par du béton)

Grand-voile 11 m²

Foc n° 1 5,50 m²

Génois 7,70 m²

Epaisseur de la

coque 8 mm en

moyenne (comprenant

quatre couches

de roving serré

de 900 g/m² et un

mat de 375 g/m²)