

Nos lecteurs jugent leur bateau

JOUËT 680

Essai revue Bateaux n° 311, avril 1984

Lancé en 1978 par le chantier Yachting France, le Jouët 680 approche aujourd'hui le cap des 500 exemplaires. Une belle performance pour un bateau de conception ambitieuse.

Ambitieuse, car Jean Berret a délibérément rompu avec la tradition qui voulait que le dériveur lesté de croisière soit doté d'un lest extérieur. « Appendice néfaste pour la vitesse », selon l'architecte de ce Jouët, qui entendait, en effet, associer la vélocité à son programme de croisière.

« Toutefois, écrivions-nous lors de l'essai publié en juin 79, Jean Berret a choisi de donner de cette formule moderne l'image la plus sécurisante possible grâce à une largeur de flottaison importante, un lest généreux et un plan de voilure plutôt ramassé. »

Rien d'étonnant, donc à ce que plus de 80 % des propriétaires qui ont répondu à notre questionnaire aient été d'abord motivés par les performances du bateau au moment du choix.

Par ailleurs, la plupart de ces mêmes acquéreurs d'un Jouët 680 possédaient antérieurement un dériveur ou un petit habitable et recherchaient, parallèlement aux performances, plus de confort et de volume pour leurs croisières côtières.

Prudent, le chantier a prévu pour ses clients « conservateurs » une version quillard qui, malgré toutes les précautions sécurisantes prises par l'architecte, a convaincu le tiers des acheteurs du Jouët 680. Cela étant, la majorité (plus de 90 %) des lecteurs ayant répondu à notre questionnaire sont propriétaires d'une version dériveur. Parmi les motivations d'achat, on note, outre les performances, une certaine sensibilité à l'esthétique. 53 % des lecteurs concernés ont choisi ce bateau pour sa « bonne tête ».

Malgré ses dimensions qui l'autorisent à prendre la route, le Jouët 680 ne peut guère être considéré comme un voilier transportable. Nous écrivions du reste en 1979 : « Le remorquage d'un tel bateau derrière une voiture relève un peu de l'utopie... » Il n'est donc pas surprenant que plus de 55 % des unités concernées par notre questionnaire passent toute l'année à l'eau. Nous remarquons par ailleurs : « Le Jouët 680 se passe aisément de berceau et peut être posé à terre, les fonds renforcés ne craignant pas l'enfoncement. » Une qualité exploitée, puisque plus du tiers des lecteurs qui nous ont répondu laissent leur voilier à l'eau moins de cinq mois par an.

Enfin, les réponses font apparaître que les navigations du Jouët 680 sont essentiellement diurnes mais les sorties sont nombreuses. 72 % des propriétaires utilisent leur voilier plus d'un mois par an, parcourant en moyenne 540 milles. Il convient ici de noter que cette moyenne est quelque peu « gonflée » par des navigateurs, relativement peu nombreux, qui feraient plus de 1 300 milles par an. En réalité, le chiffre le plus fréquent est celui de 300 milles. Ces promenades se font pour la plupart en famille (deux adultes, deux enfants), ce qui n'exclut pas une régates de temps à autre, du moins pour le tiers des propriétaires concernés.

Véloce et accueillant

Conformément à la tradition, les différentes qualités du Jouët 680 ont été notées sur 10 par les utilisateurs qui nous ont retourné le questionnaire.

Parmi les meilleures notes, la facilité d'échouage remporte, bien sûr, l'unanimité des suffrages : 9,94 de moyenne. On ne pouvait guère attendre moins pour un dériveur à lest intérieur. Mais c'est surtout la seconde note qui met en valeur les mérites de ce petit voilier : 8,22 sur 10 pour l'évolutivité sous voiles.

Une fois n'est pas coutume, il semble que, dans ce domaine, nos lecteurs se soient montrés moins pointilleux que nous, qui écrivions lors de l'essai : « L'évolutivité n'est pas étonnante, bien que largement suffisante pour tirer des bords entre les pontons, même sous grand-voile seule. »

En second lieu, si l'on exclut l'échouage, les utilisateurs ont apprécié la grande facilité de circulation sur le pont. En octroyant 8 sur 10 à cette « matière », ils cautionnent le goût de Jean Berret pour la simplicité et le fonctionnel. Pour cet architecte venu de la course, un plan de pont net permet de positionner l'accastillage au mieux sans être obligé de réserver des emplacements spéciaux.

Puisque nous parlons accastillage, voyons la note: 4,94 sur 10. La plus mauvaise. Que se passe-t-il ? Comme nous le remarquons dès notre premier essai, ce domaine semble avoir souffert d'un souci d'économie pour le moins excessif. Nous écrivions notamment : « Comment faire comprendre aux constructeurs que les mains courantes ne sont pas un accessoire décoratif et qu'elles doivent se prolonger sur toute la longueur du rouf, même si cela « charge » la silhouette du bateau? », et d'ajouter : « L'accastillage de mouillage a souffert de la même lutte pour l'économie... » Cela dit, beaucoup de propriétaires reconnaissent que le prix pour le moins intéressant du Jouët 680 faisait partie de leurs motivations d'achat ... De plus, il faut reconnaître que quelques lacunes dans l'accastillage ne sont pas irrémédiables et, malgré cette note fâcheuse, le tableau des moyennes permet d'octroyer à ce petit croiseur sportif une mention « bien » tout à fait méritée.

LES NOTES OBTENUES

MATIERES	MOYENNES	ECARTS TYPES
Raideur à la toile	7,35	0,94
Stabilité de route	6,35	1,42
Confort des emménagements au port	6,38	1,14
Confort des emménagements en mer	6,23	0,86
Confort du cockpit	7,66	0,61
Qualité des voiles de série	6,33	1,68
Accastillage	4,94	1,30
Remontée au vent	7,22	0,80
Vitesse aux allures portantes	7,83	1,11
Stabilité au vent arrière	7,44	1,39
Circulation sur le pont	8	0,66
Evolutivité sous voiles	8,22	0,62
Evolutivité au moteur	6,83	1,42
Facilité d'échouage	9,94	0,11

- Les qualités essentielles du voilier ont été notées sur 10 par nos lecteurs .
- Plus l'écart type est faible, plus la moyenne est représentative de l'ensemble des notes.

Ainsi, au chapitre des performances sous voiles qui, comme chacun sait, interviennent pour une bonne part dans la sécurité active d'une petit voilier, la raideur à la toile comme la remontée au vent et la vitesse au portant obtiennent des notes supérieures à 7 sur 10, ce qui est bien significatif des qualités du bateau.

Le confort, pour sa part, ne fait pas l'unanimité, comme en témoignent les écarts types relativement élevés. Cependant, il faut reconnaître que l'on attend parfois beaucoup d'un premier voilier habitable lorsque l'on vient du dériveur ou d'unités plus petites, ce qui est souvent le cas des acquéreurs de Jouët 680.

Les critiques

L'accastillage, pour les raisons que nous avons vues, reçoit de la part des lecteurs qui nous ont répondu une averse de remarques : « absence de retour de drisses au cockpit ... qualité minimum ... chaumards médiocres ... ferrure d'étrave fantaisiste ... taquet d'amarrage unique à l'avant ... chandeliers fragiles ... inox bon marché... » Mais il faut reconnaître que toutes ces critiques sont faites sans animosité, chacun ayant remédié peu à peu sans trop de difficultés à ces petites lacunes. Du reste, dans ce chapitre parfois délicat, nous ne trouverons rien qui puisse mettre en cause les qualités de conception et de construction du Jouët 680.

Pas même le safran, point faible du petit voilier dès sa naissance. Nous écrivions en 1979 : « Les clients récemment livrés ont bénéficié d'un certain nombre d'améliorations de construction et de finition. Au nombre de celles-ci, citons le nouveau safran mis au point par Christian Maury pour le 420. Très rigide et bien profilé, il supprime les vibrations constatées sur les modèles de la première année. » Nous

retrouvons, en effet, jusqu'à cette date un grand nombre de victimes de rupture de safran parmi nos lecteurs. Depuis, tout semble être rentré dans l'ordre, tant pour les premiers safrans en tôle qui avaient une forte tendance à se plier que pour les soudures d'aiguillots parfois bien faibles ...

Aucun incident de cet ordre n'est relaté au-delà de 1980, mais il semble que le safran demeure parfois un peu dur à relever, ce qui n'est, malgré tout, pas aussi grave.

Une autre critique fréquemment formulée concerne l'exiguïté de la baille à mouillage qui, selon certains, ne pourrait contenir le mouillage réglementaire. Une affaire à suivre, car nous avons justement jugé la taille de ce coffre « convenable » en nous étonnant toutefois de la position de l'échancrure prévue pour laisser passer la chaîne lorsque le couvercle est fermé...

« Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur. » Comment peut-on en venir à l'éloge dans un chapitre réservé aux remontrances ? Tout simplement en remarquant qu'il n'y a pas, dans les nombreux questionnaires qui nous ont été retournés, d'autres critiques que celles que nous venons d'énoncer.

Le plan de pont, le cockpit, le comportement sous voiles et même les emménagements, à l'exception d'une certaine raideur des dossiers de banquettes, semblent donner entière satisfaction aux propriétaires du Jouët 680. Pour conclure, nous ne citerons donc que cette phrase d'un lecteur : « J'ai remédié moi-même aux petits défauts (accastillage) et je suis maintenant très heureux de ce bateau avec lequel j'ai beaucoup de plaisir à naviguer. »

Les relations avec le chantier

De cet examen pour le moins délicat, le chantier Yachting France se tire honorablement puisque près de 50 % des lecteurs qui nous ont répondu se déclarent satisfaits du service après-vente. Les autres, généralement ceux qui ont connu les problèmes de safran ou découvert les faiblesses d'accastillage dont nous parlions plus haut, semblent devoir leur mécontentement plus à une incompréhension de la part du concessionnaire qu'à une mauvaise prestation du chantier. Certains se plaignent cependant d'avoir manqué d'interlocuteurs pendant le mois d'août.

Cela dit, à la question : « Ce bateau vous convient-il ? », tous ont répondu oui et, si certains envisagent de changer d'unité, c'est uniquement pour accéder au mètre de plus. Un bon point pour conclure : parmi nos lecteurs qui ont acheté leur bateau neuf - ils sont une majorité - aucun n'a connu de problèmes à la livraison du type délais non respectés, matériel incomplet, bateau abîmé ou non conforme.

Le point de vue du constructeur

Consultés sur les critiques de nos lecteurs, les responsables du chantier Yachting France reconnaissent, en effet, avoir eu bien des problèmes avec le premier safran en aluminium muni de flasques en bois. Mais cela n'a duré que jusqu'au début de l'année 1980, date à laquelle le safran a été construit en bois et les flasques renforcées.

Pour ce qui concerne l'accastillage, on ne cache pas chez Yachting France la volonté de tirer les prix en équipant le Jouët 680 du minimum nécessaire. Libre à l'acquéreur de compléter ensuite son équipement. Par ailleurs, les lecteurs qui ont jugé le coffre à mouillage trop petit ont parfaitement raison, et pour cause : il a été prévu pour l'ancre de 6 kg imposée par la réglementation à la fin des années 70, et non pour celle de 8 kg aujourd'hui obligatoire. Il est impossible de refaire le coffre qui fait partie du moule de pont mais, pour pallier cet inconvénient, le chantier propose aujourd'hui un mouillage standard réglementaire adapté à la baille d'origine.

Enfin, pour ce qui concerne les critiques sur la fermeture du chantier au mois d'août, les responsables soulignent que cette interruption des activités n'intéresse que le secteur de la production, le service des pièces détachées, assuré notamment par Arcoa Service, restant pour sa part ouvert durant toute l'année.

Emmanuel DE TOMA