

CHANTIER DUBOURDIEU Vingt ans et deux siècles !

Ne cherchez pas ! Dubourdiu, installé sur le bassin d'Arcachon, est bien le plus ancien chantier naval français encore en activité. C'est non seulement une institution, mais aussi une belle histoire de passionnés qui fêtent cette année les vingt ans de sa reprise.

Texte Renaud Jourdon -
Photos Marc de Tienda et chantier Dubourdiu

Beaucoup de bois sur l'*Africa Queen*, véritable star du bassin d'Arcachon au même titre que tous les autres Dubourdiu construits ces vingt dernières années.



Le chantier est au fond du port de Larros, où il demeure une véritable attraction touristique pendant la saison estivale.



La construction navale en bois demande beaucoup de préparation en amont comme ici avec ces longues lattes de teck en attente de pose.

Durant deux siècles, le chantier de Gujan-Mestras est resté la propriété d'un Dubourdieu. De père en fils, sur six générations, on s'est transmis le savoir-faire de la charpenterie de marine. Jusqu'à la fin du siècle dernier, lorsque Jean-Pierre souhaite vendre l'affaire à l'aube de ses 70 ans, pas facile de trouver reprenneur surtout pour un chantier naval qui ne construit qu'en bois. Il faut obligatoirement un coup de pouce du destin comme en cette année 1999 avec la rencontre des époux Martin sur le port de Larros.

Le chantier historique est quasiment resté dans son jus avec une odeur de bois très prégnante sauf les jours de stratification.

Pose des lattes de teck sur un passavant. Notez l'épaisseur de la latte qui va être collée et vissée pour épouser les formes voulues.



Une histoire de famille

Une histoire peu commune qui demande auparavant un retour sur celle de ce chantier illustrant si bien la naissance du motonautisme en France. Dubourdieu, un nom qui claque et vous transporte à l'aube de ce que va devenir la plaisance à moteur sur le bassin d'Arcachon avec l'apparition des premières pinasses à pétrole au début du siècle dernier. À cette

époque, le moteur à explosion trouve de nombreux débouchés auprès des constructeurs d'automobiles qui ne se privent pas de ce nouveau mode de propulsion, d'autant que les travaux de Fernand Forest, Gottlieb Daimler et autres Rudolf Diesel le font progresser à grande vitesse. Très vite, les professionnels de la mer s'y intéressent. Il faut souligner que la pêche se pratique uniquement à la voile et qu'en cas de vents contraires, les bateaux peinent à

rentrer pour vendre le produit du travail. Le moteur apparaît alors comme la solution et il envahit peu à peu tous les chantiers navals. Dubourdieu comprend très vite l'intérêt d'un type de propulsion pour toutes ses commandes. Elles sont nombreuses car la forme plate des pinasses ostréicoles convient également très bien pour les canots de débarquement de la Marine nationale. La renommée du chantier dépasse même les frontières du bassin d'Arcachon ;



À la reprise, Emmanuel Martin n'avait aucune expérience de la construction navale, mais il connaissait le Bassin et avait un très beau carnet d'adresses.

débutent alors les premières livraisons dans toute la France avec des modèles professionnels à moteur pour la pêche à la sardine. Le chantier entre ainsi en concurrence directe avec les bateaux conçus en Vendée par Benjamin Bénéteau. Au début des Années Folles, Arcachon devient un lieu de villégiature très prisé de la bourgeoisie bordelaise et des négociants en vin du pays. Cet engouement s'accompagne d'un besoin irrépressible d'aller sur l'eau. Barques,

pinassottes et autres petites embarcations voient le jour pour une utilisation de loisir. On découvre alors les joies du canotage et de la plaisance, mais pas question de s'embarquer à bord de n'importe quoi. Il faut du clinquant et, surtout, se démarquer du bateau de travail, un terme peu respectueux à cette époque. Sous la houlette d'Émile Dubourdieu, les pinasses ostréicoles se parent de bois précieux vernis, de cuivre et surtout des premiers moteurs à essence qui remplacent les vieux blocs à pétrole trop nauséabonds. Le Bassin devient le lieu de somptueuses pique-niques avec port obligatoire du canotier pour ces messieurs et de la robe charleston pour ces dames. La demande se fait de plus en plus forte au point qu'au cours des années 50, Dubourdieu, alors dirigé par Guillaume et Pierre, construit plus de bateaux de plaisance que de travail. C'est à cette époque que Jean-Pierre, fils de Pierre, commence son apprentissage et dessine ses premiers modèles. Peu à peu, les lignes se font plus fines, mariant la rigueur des bouchains vifs avec la courbe d'un brion d'étrave ou d'un retour de

galbord. Durant les années 70 à 80, ses dessins vont faire de nombreux émules, mais sa collaboration avec l'architecte naval Yves Maréchal va le conduire à la consécration avec la création du fameux Classic Express, une pinasse habitable rapide.

De l'œnologie à la construction navale

Un modèle qui va connaître un vif succès, mais Jean-Pierre veut passer la main et peine à trouver acquéreur. Œnologue de profession, Emmanuel Martin ne connaît du bois que les douelles de tonneau. Surfeur émérite, il n'entend rien à la construction navale, au point que même ses amis lui assènent un très encourageant : « T'es taré, c'est pas ton métier ! » On a vu mieux pour se lancer et gagner en confiance, mais la rencontre avec Jean-Pierre Dubourdieu est fondamentale. Le courant passe, comme on dit, et Emmanuel retrouve dans la construction navale en bois la même magie que pour la conception d'un grand cru, mêlant savoir-faire ancestral et technologies modernes. Ce chantier qui ▶



Une pinasse destinée au transport de passagers pour la ville de Bordeaux. Les projets ne manquent pas que ce soit pour des bateaux neufs ou pour des refits d'importance.

Labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant, le chantier Dubourdiou veille à l'apprentissage et la transmission des savoir-faire de la charpente de marine.

► sent bon le bois fait rêver le couple qui souhaite donner un autre sens à sa vie. Ils vendent leur maison bordelaise pour s'installer à Gujan-Mestras, où Emmanuel retrouve ses racines. L'affaire n'est pas encore conclue car ce couple de la ville n'est pas du sérail et les questions sur l'avenir sont aussi nombreuses que les interrogations sur le financement du projet. L'incertitude va se prolonger une année jusqu'à la rencontre avec l'ostréiculteur-comédien Joël Dupuch, qui va les conseiller et les guider. Le bonhomme en connaît un rayon en matière de pinasses et d'histoires du bassin d'Arcachon ! Les Martin vont enfin trouver de l'aide auprès des banques, de la CCI et de la Région Nouvelle-Aquitaine qui finance le stock de

bois. Pour autant, le carnet de commandes est totalement vide et même s'ils croient ferme en l'avenir du Classic Express, il faut partir de zéro. Emmanuel va donc faire jouer toutes ses relations nouées dans le monde du vin. Il va présenter son projet et le Classic Express auprès de plaisanciers amoureux du bassin d'Arcachon. C'est ainsi qu'il signe son premier contrat avec Daniel Cathiard et son épouse Florence. Tous les deux fondateurs de Go Sport, ils sont les propriétaires du légendaire Château Smith Haut Lafitte, puis, en 1999, les créateurs de la marque de produits cosmétiques Sources de Caudalie. Si le Classic Express leur plaît, ils veulent cependant y apporter de nombreuses améliorations. Le contrat est signé et la construction commence sur le site historique du chantier où les premiers coups d'herminette sont donnés pour former ce que sera la quille du Caudalie.

Des équipements plus modernes

Dès son lancement, l'intérêt pour les bateaux Dubourdiou renaît. Ils connaissent même leur heure de gloire en 2009 avec leur apparition dans le film « Les Petits Mouchoirs » réalisé par Guillaume Canet. Les plaisanciers locaux ne jurent que par ce type d'embarcation qui fait si bien le lien entre tradition ostréicole et plaisance. Passionné par la construction et l'architecture navale, Emmanuel Martin cherche comment améliorer cette carène, la rendre plus rapide. Il participe tous les mercredis à une formation au Lycée de la Mer de Gujan-Mestras avec l'aide des charpentiers de marine, retraités du chantier dont il est le propriétaire. Il lui faut apprendre les techniques et aussi à lire le bois pour en tirer tout le potentiel esthétique et mécanique. Fort de cette formation pratique, il va



Si chacun connaît sa tâche, le travail en équipe est une constante dans un chantier qui travaille le bois et un bon moyen de transmettre et de former un apprenti.



L'intérieur de l'Africa Queen. On comprend mieux où sont passées les 10 000 heures de travail dans cette pinasse qui cache des équipements techniques ultra modernes.

conserver les savoir-faire de la construction en bois en y apportant quelques améliorations techniques et stylistiques répondant aux besoins du marché. Si un Dubourdiou se conçoit toujours sur une quille en acajou lamellé pour en accroître la solidité, le chantier adopte très vite des modes de construction plus modernes. Ainsi, les couples et les lisses qui composent l'ossature de la coque sont repris à la colle époxy

avant que soient fixés les bordés en acajou sapelli. Arrive alors l'opération la plus utile pour le futur propriétaire et la moins agréable pour les charpentiers du chantier, la stratification de la coque ! Même si le procédé du bois stratifié n'est pas nouveau, il devient surtout une évidence pour obtenir une plus grande durabilité dans le temps et une finition parfaite. Dorénavant, tous les Dubourdiou reçoivent une couche extérieure ►

7 moments forts signés Dubourdiou



2004 CALISTOGA LA MAGNIFIQUE
Faite sur mesure, cette pinasse bodybuidée de 13 m de long sonne comme un retour aux sources.



2005 PREMIER PICNIC SPORT
La création de la pinasse rapide et moderne selon Dubourdiou. C'est la nouvelle coqueluche du Bassin.



2013 AFRICA QUEEN, UNE ŒUVRE D'ART
10 000 heures de travail pour réaliser cette maxi pinasse à cul norvégien, unique en son genre.



2013 PICNIC CABIN
Qui peut résister au charme et à l'élégance du Picnic Cabin nouvelle génération filant plus de 40 nœuds ?



1900 COURREGES WHITE OCEAN
Quand un grand couturier rencontre un chantier d'exception... Un mixte entre Picnic sport et cabin.



2018 BIG CHOCO, LE PICNIC GÉANT
Destiné à la Corse, ce Picnicopen de 15 m de long est le plus méditerranéen des Dubourdiou.



2018 PICNIC 12 M AVEC HORS-BORD
Les temps changent et la demande évolue. Dubourdiou signe sa première coque hors-bord.



Les clients ont bien évidemment tous les choix, de la couleur des joints de pont à la forme et les essences utilisées pour le mobilier intérieur.

finition parfaites. Pour cela, le chantier s'est même doté d'une vraie cabine régulée en température qui permet d'intervenir sur les constructions nouvelles comme sur les refits et l'entretien annuel d'unités jusqu'à 20 mètres de longueur. Les années 2000 commencent avec plusieurs unités du Classic Express, mais très vite Emmanuel impose sa touche personnelle et, dès 2003, on voit naître la première version du Picnic Express qui ne va cesser de se transformer en de multiples versions au fil des ans. Il faut dire que ce bateau a de quoi séduire une nouvelle clientèle. Totalement de plain-pied, c'est le day-boat idéal pour le Bassin avec son faible tirant d'eau, seulement 75 cm pour une coque de plus de 11 m, et des aménagements qui conviennent aussi bien à la famille qu'aux sorties entre copains. La carène permet d'atteindre de meilleures vitesses, mais elle n'est que l'extrapolation du Classic et nécessite de gros moteurs. En 2005, avec l'aide de l'architecte bordelais Vincent Duchatelet, ils vont créer une carène au V profond et surtout éta-

blir de vrais calculs tant pour la conception des formes que pour un devis de poids qui garantira de bien meilleures performances avec une motorisation plus sage. « *Le rôle de Vincent est primordial dans la réussite de ce projet qui s'est vendu à plus de 28 exemplaires en une petite quinzaine d'années* », souligne Emmanuel. « *Nous avons travaillé ensemble comme Jean-Pierre Dubourdiou l'avait fait en son temps avec Yves Maréchal. C'est cette collaboration dans l'entente, l'écoute et la compréhension qui a fait naître ce projet et en développer d'autres* », confirme Emmanuel. 2007 voit la sortie du Picnic Cabin, version habitable du Sport.

Cap sur la Méditerranée

Deux modèles sont présentés, le 11,90 m bimoteur et le 10 m qui séduira des plaisanciers en Méditerranée et même en Suisse. 2008, c'est la crise que tout le monde traverse et le chantier est rattrapé par la dure réalité. « *La situation était critique, le chiffre d'affaires avait chuté de 40 %*. C'est à cette



Chez Dubourdiou, on travaille à la main et au rythme du vieillissement du bois. Chaque étape de la construction répond à un timing précis, où l'excellence des charpentiers de marine est ce que viennent chercher les clients même si les prix sont bien supérieurs à du tout plastique.

► stratifiée de tissu de verre et résine. L'idée est d'obtenir sans calfatage une parfaite étanchéité de la coque. Cette technique permet en plus d'éviter que les joints des bordés s'ouvrent lorsque la coque sèche durant un hivernage à terre. Autre vertu, celle de pouvoir utiliser les systèmes complets de peinture pour parvenir à des laques de

Le modèle Picnic Sport répond à une demande nouvelle avec un bateau rapide semi ponté et de plain-pied du tableau arrière et pratiquement jusqu'à l'étrave.



► période que nous avons créé Dubourdiou Services dirigé par Béatrice. Au départ, ce n'était que de la petite réparation, puis c'est devenu très vite une activité importante nous obligeant à réaliser de gros investissements fonciers pour accueillir de plus en plus de bateaux en hivernage », explique Emmanuel. C'est en répondant à des appels d'offres comme celui de la Communauté Urbaine de Bordeaux qu'ils vont maintenir le cap. « Le chantier a remporté l'offre de deux catamarans Batcub et d'un bateau de croisière pour les balades sur le Bassin. Sans cela, le chantier seul aurait pu disparaître. »

On vise le haut de gamme

Fin 2013, l'activité reprend doucement, mais les époux Martin changent de tactique en misant sur une offre resserrée et plus haut de gamme. Les prix grimpent, mais, paradoxalement, les clients suivent. Courant 2014, le projet White Ocean est signé avec la maison Courrèges. Tous les codes esthétiques de la célèbre maison sont parfaitement identifiables à bord, la décoration jouant sur les transparences, la sobriété des couleurs et le choix de matériaux synthétiques nobles en opposition au teck et à l'acajou des boiseries. C'est une réussite esthétique et marketing, et dès 2015, après son lancement, les commandes affluent d'autant que le bateau est mis en location charter et ne cesse de croiser sur le Bassin. De nombreux modèles voient le jour dans les années suivantes comme les Picnic Open en version hors-bord



Les charpentiers essaient de conserver le plus souvent les portes du chantier ouvertes pour avoir un œil sur ce Bassin, dont tout leur travail dépend.



Avec ce plot d'une grume de teck qui vieillit tranquillement à l'entrée du chantier, le visiteur comprend tout de suite où il met les pieds !

ou ce modèle de 15 m destiné au sud de la Corse. Le développement du chantier suit celui du bassin d'Arcachon et Dubourdiou Services, qui s'occupe de la location des bateaux de ses clients, voit son activité passer de 13 locations la première année à plus de 200 aujourd'hui. La demande est telle que la société de location commande un nouveau Picnic Sport tous les ans. Aujourd'hui, l'activité de ce chantier labellisé Entreprise du Patrimoine Vivant, se concentre sur la construction de cinq à six bateaux sans compter les travaux de refit sur toutes les unités en bois qui naviguent sur la Bassin. Le travail ne manque pas d'autant que l'activité entretien et hivernage concerne plus d'une centaine de bateaux choyés dans 5 000 m² de hangars couverts et fermés pour éviter les transitions brutales de température et d'humidité. Cette année, les Martin

fêtent les vingt ans d'une reprise heureuse et fidèle qui fait honneur aux 200 années précédentes et aux traditions maritimes du Bassin.

Hors du temps et des modes

Le temps n'a pas de prise car aujourd'hui, chez Dubourdiou, on conserve encore les tours de main acquis il y a plus de 200 ans, à commencer par la patience, celle qui consiste à laisser vieillir les grumes d'acajou empilées en plots à l'entrée du chantier, seul moyen de laisser le temps accomplir son œuvre pour s'assurer qu'au bout du processus, le bois ne bougera plus. Et si les scies à ruban et autres défonceuses électriques sont largement utilisées, on retrouve néanmoins sur les établis de nombreux outils de charpenterie de marine faits main, signe que la tradition perdure. ■



Emmanuel Martin est passé de l'œnologie à la construction navale. Une reconversion impossible sans l'aide de son épouse Béatrice qui dirige Dubourdiou Services.