

HISTOIRE DU CHANTIER NAVAL OCQUETEAU



En 1948, Guy Ocqueteau, fils de marin né en 1924 à Bourcefranc, devenu charpentier de marine après un apprentissage en ébénisterie, crée le « Chantier naval OCQUETEAU » au bord du chenal d'Ors, sur l'île d'Oléron.

Il a déjà une grande expérience et est reconnu pour son savoir faire. Il fabrique des Lasses (bateaux à fonds plat et franc bord d'un mètre pour 6 m de long) et des bateaux en forme de 8 m avec moteur inboard pour les Ostréiculteurs. Mais à l'époque, il n'y a aucune ligne électrique à cet endroit de l'île pour alimenter les machines du chantier qui fonctionnent à l'essence. Et en 1952, malgré toutes les précautions, un incendie ravage le Chantier naval OCQUETEAU. Guy Ocqueteau, en bon insulaire habitué à faire face aux tempêtes, reconstruira le chantier, cette fois avec une alimentation en électricité !



Guy Ocqueteau exploite lui-même un parc ostréicole et sait bien qu'il faut pouvoir compter sur son embarcation quelque soient les conditions de mer. Parfois, il lui arrive de sortir malgré un coup de vent violent et de ne pas pouvoir rentrer sur Oléron avec son bateau trop chargé, en limite de manœuvrabilité, dans une mer déchainée. A chaque fois il se réfugie dans le chenal de Brouage et y passe la nuit en attendant le retour au calme. Il mesure à quel point la sécurité et le confort sont les deux qualités essentielles d'un bateau.

Avec le temps, les pêcheurs professionnels de l'île deviennent plus exigeants et OCQUETEAU produit aussi des chalutiers pour eux. Les conditions de mer peuvent être encore plus rudes que celles rencontrées par les ostréiculteurs et OCQUETEAU développe une grande expertise en matière de carènes et de bateaux durants. Parfois quelques privés commandent des bateaux de plaisance en bois massif avec membrures et bordages, voire en bois moulé, et avec quelques embellissements en marqueterie : la plaisance pointe son nez... Si Jeanneau s'essaye au polyester, Bénéteau et OCQUETEAU restent sur leur acquis dans le bois.

Mais en 1961-62 un commercial de « la Pairie » contacte OCQUETEAU pour la



commercialisation d'un bateau en polyester, le ZEF un petit voilier de 4m produit à l'Isle d'Espagnac, qu'OCQUETEAU commercialisera, pour voir... Toujours pour voir, pour découvrir ce monde grandissant de la plaisance, OCQUETEAU ira au salon Nautic de Paris au CNIT en 1963 : c'est décidé, à son retour il produira un vrai bateau de plaisance à moteur, abordable mais offrant tout le plaisir et la sécurité attendus par les plaisanciers !

Seule la technique du stratifié polyester et fibre de verre permet de produire en grande série donc à



un coût abordable un tel bateau. En 1964, avec la complicité de quelques fournisseurs, Guy Ocqueteau apprend cette technique, la confection des pièces mères, des moules et de la stratification. Mais l'ancien chantier, ouvert à tous les vents, ne permet pas de stratifier l'hiver. Un nouveau local est construit rue du Chantier et la production du « Matelot » commence. C'est un petit modèle de seulement

4 m, destiné à être produit en grande série pour répondre au nombre croissant de plaisanciers. C'était l'époque « Trigano » du développement des loisirs. En parallèle le chantier poursuit ses productions en bois et marqueterie dans l'ancien local, pour les professionnels et amateurs exigeants. Fin 1965, Guy Ocqueteau participe à son premier salon de Paris. Il emmène sur une remorque deux bateaux, deux « Matelots », l'un retourné sur l'autre, avec les chaises et autres éléments de stand emprisonnés entre les deux. Il en revient avec plus de 20 commandes. Le succès est total et rapidement une centaine de bateaux est produite. Incroyable pour l'époque.

Suivra une longue lignée de petits bateaux à moteur hors-bord dédiés aux plaisanciers, parfois disponibles en version moteur inboard ou voile : Moussaillon, Novices, Marin, Gabier, Hunier. Bien avant le développement de l'industrie nautique de la Rochelle, OCQUETEAU participe au développement de la plaisance populaire tout en gardant ses racines dans le secteur des bateaux de pêche.

Dès 1969, le manque de place est patent et un nouveau chantier – le chantier actuel – est construit sur plus de 15 hectares, toujours rue du Chantier, à quelques encablures du chantier précédent. En 1970, un second bâtiment sort de terre pour suivre la croissance de la production. OCQUETEAU sort l'Ostrea 850, le premier bateau destiné aussi bien aux plaisanciers qu'aux marins pêcheurs professionnels. C'est un grand bateau disposant d'un immense cockpit très apprécié des pêcheurs amateurs avertis comme professionnels.



Un nouveau modèle, très simple, léger et équipé d'une carène semi-planante à bouchain vif, toujours dessiné par Guy Ocqueteau, sort en production au milieu des années soixante-dix pour définitivement démocratiser la plaisance : le Boum 415 à 5 000 FRF coque nue ou 10 000 FRF en pack tout équipé avec moteur. On retrouve déjà le souci de plaisir et sécurité avec un bateau simple, performant dans sa version 420/25CV, auto-videur et insubmersible. La cadence maxi dépassera les

2000 Boum par an avec pas moins de 15 jeux de moules exploités pour ce seul modèle. OCQUETEAU doit même louer les terrains aux alentours pour y stocker les Boum en attente de chargement ! Le meilleur concessionnaire en vend plus de 60/an et plus de 350 se vendent rien que sur le salon de Paris ! Plus de 4500 unités seront vendues en France. Il sera exporté et suivi des versions 420, 470 et 530. La série des Boum constituera l'un des plus grands succès de la plaisance. Et grâce à leur durabilité exceptionnelle, les Boum sont encore couramment disponibles sur le marché de l'occasion quarante ans après leur lancement !



Le premier choc pétrolier ralenti un peu le marché de la plaisance. Et Ocqueteau, encore en nom propre, n'est pas très bien conseillé : passer en Société, devenir cadre dirigeant, ouvrir son capital à un groupe industriel, vendre son chantier à la filiale OCQUETEAU SA créé par le Groupe Luchoire. Guy Ocqueteau était un charpentier de marine de génie, mais pas un homme d'affaires. Luchoire lui laisse 15% du capital et un contrat prévoyant un règlement ... dans 6 ans ! Mais fin novembre 1982, après plusieurs années de confusion et d'accumulation d'erreurs, le bilan sera déposé quelques semaines seulement avant le règlement prévu de la cession à Guy Ocqueteau qui ne percevra donc rien. Dans la période, Guy Ocqueteau et son fils Patrice n'avaient pourtant pas démerité, en particulier dans la voile avec le développement des trimarans (pas moins de deux titres de champion d'Europe sur trimaran pour Patrice) et la production de quelques Half-Toner, en collaboration avec l'architecte Gilles Gahinet. En moteur, d'autres bateaux mythiques sortiront comme l'Alienor 615 père de tous les Timoniers suivants, lui-même proposé en version hors-bord, inboard en ligne d'arbre et même en hydrojet.

Le chantier sera repris par son ancien Directeur Financier, Philippe Goblet. Puis OCQUETEAU sera racheté par Jeanneau au milieu des années quatre-vingt. Mais Jeanneau est en difficulté, ne développe pas le chantier et finit par déposer son bilan fin 1995 sous la gestion très contestée de l'homme d'affaires Felix Chatellier. Bénéteau reprend Jeanneau mais pas OCQUETEAU, dont la gamme de bateaux le concurrence directement. L'ancien Directeur Financier de Jeanneau, Jean-Pierre Mellier, décide donc de reprendre OCQUETEAU pour essayer de relancer la formidable aventure entreprise 45 ans auparavant. Il y parviendra avec brio. Relance des Timonier de pêche sur la base de nouvelles carènes, le cœur de métier d'OCQUETEAU, développement d'une nouvelle gamme d'open hors-bord et d'une gamme de croisière, toutes deux caractérisées par une tenue de mer nettement au dessus des standards du marché, développement de l'export qui représentera rapidement près de 50% des ventes. OCQUETEAU a repris son indépendance qui lui va si bien.

OCQUETEAU sortira encore un bateau mythique associant le plaisir et les performances des open hors-bord et la sécurité des inboard : l'Olympio 700, un open inboard de 230 CV dépassant allègrement les 30 nœuds et très prisé des guides de pêche dans les îles pour traquer le thon ou l'espadon.





Les Timoniers inboard, déjà réputés pour leur tenue de mer et leur solidité, s'embourgeoisent et montent en gamme. Au Timonier 625 - modèle culte du chantier, successeur haut de gamme des Boum - suivent les 645, 695, 705, 715, 735 et maintenant 745. Suivent les Range Cruiser 815, 885 et 975. La lune et le soleil finement ciselés sur une aiguille de boussole -

l'instrument et les deux astres qui, à la fois, rythment et guident la vie des marins - est devenue l'emblème de la marque! Le plaisir et la sécurité restent plus que jamais ses principales valeurs.



En 2000, OCQUETEAU sort ses premières coques de grande série en infusion. La technique bien connue dans le domaine du spatial, de l'aéronautique et des voiliers de course au large, est bien trop onéreuse pour la simple plaisance. Mais grâce à la mise au point d'un procédé permettant d'en abaisser le coût de revient sans rien concéder en rigidité et légèreté, OCQUETEAU arrive à mettre cette technique à la portée des bateaux de plaisance. OCQUETEAU devient ainsi le seul chantier à produire en série une gamme complète de bateaux à moteur de moins de 10 m avec coque en infusion. Le procédé IFH permet de produire des coques à la fois nettement plus performantes et plus économes parce qu'en moyenne deux fois plus rigides et 30 % plus légères que les coques traditionnelles, le tout pour un surcoût limité à une vingtaine de pourcent sur le prix total du bateau.



Profitant de la maîtrise de l'infusion, OCQUETEAU sort un nouveau voilier, innovant comme c'est la tradition pour ce chantier, et présentant une caractéristique remarquable : le voilier est aussi performant qu'un Laser et aussi facile à barrer qu'un Optimist. Comme tous les deux, c'est un Cat Boat. Architecture à laquelle il rajoute une carène planante très légère grâce à l'infusion et stable grâce à ses deux quilles lestées. Profitant de l'architecture catboat non haubanée, il utilise un mat aussi souple qu'une canne à pêche, le rendant extrêmement tolérant aux rafales. Résultat, quand le vent forçit, pas besoin d'enrouler beaucoup de voile et l'on croise à 7-9 nœuds dans de long surf en toute facilité.



En 2011, après de nombreuses années sans remplacement, un nouvel Ostrea est lancé, dédié aux pêcheurs : l'OSTREA 600 Outboard. Le succès est immédiat, malgré la sévérité de la crise de 2008 qui n'en finit plus. L'OSTREA 600 concentre tout ce qui a fait le succès d'OCQUETEAU : un plan de pont dédié aux pêcheurs et à la sécurité avec ses hauts pavois tout autour, une carène en infusion robuste et légère offrant un excellent comportement marin, sûr et confortable, et des performances de premier plan avec une motorisation raisonnable. Fort de ce succès, l'OSTREA 700 est lancé trois ans plus tard, déclinaison inboard du 600, en plus grand.



En parallèle, pour que l'aventure continue, le chantier change de mains en douceur : Jean-Pierre Mellier cède le chantier à Christian Monier, un ancien cadre de PSA.

Le succès de l'OSTREA 700 est au rendez-vous : il est élu bateau de l'année par Moteur Boat Magazine. Et avant même la fin de la saison, OCQUETEAU complète la gamme OSTREA avec l'OSTRA 600 T-Top, une déclinaison open avec T-Top du 600, pour les sportifs et aventuriers.