

PORTRAIT DE CHANTIER. Grand Largue. Vivier de la voile classique

L'histoire du chantier Grand Largue est étroitement liée à François Vivier, père des fameux plans Vivier, petites unités classiques en bois, ouvertes aux constructions amateur. C'est dans cette relation que le fondateur, Pierre-Yves de la Rivière, a bâti le succès de ce chantier à taille humaine. Et cela fait 25 ans que ça dure.



Petite entreprise. Avec ses deux salariés, Pierre-Yves de la Rivière a trouvé le bon rythme pour pérenniser son chantier. | THIBAUD VAERMAN

Créé en 1999, le chantier Grand Largue doit beaucoup à la rencontre de son fondateur, Pierre-Yves de la Rivière, avec l'architecte naval François Vivier. Un heureux hasard qui a amené le jeune entrepreneur à monter tôt son entreprise, dès la sortie de ses études de charpentier naval. Le premier plan sur l'établi sera le Stir-Ven, un élégant esquif de 6,70 mètres, à coque à clins. « *Le programme d'un quillard sans en avoir les inconvénients* », résume encore sa fiche explicative. Vainqueur d'un concours de plan organisé par le Chasse-Marée, le dessin du Stir-Ven était à ce moment-là retombé dans l'oubli. Nourri par ses études en école de commerce, Pierre-Yves de la Rivière sent le filon. Tout frais charpentier de marine, il en construit un premier exemplaire dans son garage. Il présentera cette unité au Salon nautique de Paris, et ce sera le point de départ du chantier Grand

Largue, aventure menée depuis 25 ans maintenant. La montée en charge aura été progressive, car il aura fallu 10 ans avant que le chantier, comme le carnet de commandes, ne trouve son rythme de croisière.



Stir-Ven 19. 4 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

VOIR AUSSI :

[Stir Ven 19, la cabine en plus](#)

Depuis le départ, l'entrepreneur est resté en dialogue étroit avec l'architecte. Leur collaboration s'étendra par la suite à d'autres voiliers. Malgré quelques aventures parallèles – comme le Clin d'Œil dessiné par le cabinet Delion ou le Doris, un modèle maison tourné vers la pêche – le chantier sera resté dans sa ligne directrice en fabriquant avant tout, des canots classiques en bois dessinés par François Vivier. Si aujourd'hui une gamme est mise en avant par le chantier Grand Largue, il est aussi possible de faire construire tous les plans dessinés par l'architecte, y compris les plus rares. Cela permet tous les projets, comme la construction d'un Pen Hir, habitable de 7,49 mètres, pour un client norvégien.



Stir-Ven 22. 24 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

Installé depuis 2010 sur la côte d'Émeraude, à Saint-Briac-sur-Mer (Ille-et-Vilaine), le chantier Grand Largue est aujourd'hui à l'origine d'une flotte de 120 bateaux construits et plus de 150 kits vendus. Des unités qui naviguent aujourd'hui un peu partout dans le monde.



Morbic. 7 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

En chiffres

150 : Nombre de kits vendus (une dizaine par an)

120 : Nombre de bateaux construits (entre 3 et 5 par an)

25 : Nombre d'années d'existence



Minahouët. 15 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

LIRE AUSSI :

[Tous nos articles sur le chantier Grand Largue](#)

INTERVIEW : PIERRE-YVES DE LA RIVIÈRE



Pierre-Yves de la Rivière. | THIBAUD VAERMAN

Voiles et Voiliers : Quel est l'objectif du chantier aujourd'hui ?

Pierre-Yves de la Rivière : Le but depuis 25 ans, c'est de survivre. Si je comptais tous les chantiers que j'ai vus disparaître dans mon petit créneau du bateau classique, la quantité est phénoménale. D'abord, c'est mon gagne-pain. Mais ce n'est pas en apparaissant et en disparaissant que l'on acquiert du savoir-faire. C'est même plutôt un gaspillage. Quel chantier a aujourd'hui 25 ans d'expérience sur la construction contreplaqué-époxy ?



Bénéguet. 5 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

Voiles et Voiliers : Comment a évolué la clientèle dans ce même intervalle de temps ?

Pierre-Yves de la Rivière : La typologie reste la même, c'est-à-dire variée. Mais nos clients ont souvent entre 50 et 70 ans. Sans doute parce que ce sont des bateaux d'un niveau de qualité qui les rend assez onéreux. Ce que j'en retire, c'est qu'il y a un relationnel entre le chantier et le client qui est toujours, du moins dans 90 % des cas, extrêmement positif. Ils viennent pour faire construire un bateau, mais suivent ensuite le procédé jusqu'à la mise à l'eau. Il y a donc un lien très riche qui se noue. C'est une petite aventure commune finalement.



Méaban. 3 exemplaires produits. | CHANTIER GRAND LARGUE

Voiles et Voiliers : Combien de temps entre l'achat et la mise à l'eau ?

Pierre-Yves de la Rivière : Tout dépend de la taille et du carnet de commandes. Mais pour une petite unité, comme on fait régulièrement, c'est de l'ordre d'un an. Un voile-aviron demande en gros 300 heures de travail, quand pour un dayboat de 5 ou 6 mètres, on sera entre 700 et 1 000 heures.

Voiles et Voiliers : Comment se passent l'achat et le montage d'un voilier en kit ?

Pierre-Yves de la Rivière : Nous, on intervient en tant que fournisseur de matériaux, pour la construction amateur. Le client va d'abord acheter son plan chez l'architecte – nous ne vendons ni plan ni notice. Ensuite, il peut acheter son matériau ici, qui sera découpé et préparé. Mais il faut se méfier de la notion de kit. On pense un peu à la maquette à monter, mais c'est bien différent. C'est bien le constructeur qui sera maître d'œuvre. Il « n'assemble » pas, il « construit », avec les ajustements et la rigueur que cela implique.

Un article à retrouver dans le N° 638 de Voiles et Voiliers (avril 2024) actuellement en kiosque