

Grand Prix

AUTHENTIQUE, CLASSIQUE, PUR

Grand Prix #38



IL Y A 50 ANS

CEVERT

LES PHOTOS INÉDITES DE MANOU ZURINI

MARIO ANDRETTI : F1, INDY, LE MANS, 40 ANS AU SOMMET

ALPINE / NICOLAS / TODT : CHAMPIONS OLYMPIQUES 1972

TOUR DE CORSE HISTORIQUE EN 911 CARERRA DE 1974

CHAPAL : LES CUIRS ET L'HISTOIRE QUE L'ON AIME

grandprixmag.com

Capa Edition

14261 - 38 - F - 9,90 € - 20

MANOU ZURINI



L'histoire débute par quatre « entrées » successives, comme on dit dans le métier. C'est souvent ainsi qu'un sujet s'impose, insensiblement, après plusieurs années. La première, ce sont bien sûr les aventures de Pierre Bardinon, de sa collection de Ferrari de course et du circuit du Mas du Clos. Nous nous souvenons tous également des glissades de Jacques Laffite en F40 à la mode à la fin des années 1980. Et la troisième, c'est Paul Belmondo, que l'on a souvent et longtemps vu à Paris habillé en Chapal, dont il devint par la suite la très élégante égérie. Et, de manière plus inattendue, nous avons reçu un coup de fil d'Alain Chapal, descendant du fondateur de la maison et également lecteur assidu de *Grand Prix Magazine*. En clair, tout cela s'inscrivait parfaitement dans l'univers et parmi les sujets éligibles, honorables et fréquentables de *Grand Prix Magazine*. Par ailleurs, voici deux ans, nous avions fait la connaissance de Jean-François Bardinon sur Rétromobile, où nos stands étaient voisins. Il avait eu l'élégance de nous accueillir d'un « Oui, je connais Grand Prix et j'aime beaucoup ». Ce qui, vous en conviendrez, est incontestablement le signe d'un homme de goût. Puis plus rien n'a bougé jusqu'à l'automne 2021, quand nous avons proposé à Sandra, son épouse, de réaliser le stylisme de la couverture du magazine *Bleu, le monde Alpine* que nous nous apprêtions alors à lancer. Sandra et Jean-François acceptent et nous nous mettons à évoquer ce reportage dont nous avions déjà parlé. Au fil d'une conversation sur le cuir et le savoir-faire ancestral, Sandra évoque les couleurs, le tannage et la restauration des cuirs automobiles anciens. Je leur dis alors que le tableau de bord de ma vieille Porsche 928 de 1979 a vieilli et est taché et décoloré sur les points exposés à la climatisation et au soleil. Ils me rétorquent : « Eh bien, tu l'as trouvée, la bonne raison de venir enfin nous voir dans la Creuse ! Nous allons nous occuper du cuir de ta Porsche et te raconterons l'histoire de Chapal. » Rendez-vous est donc pris pour un matin tôt, car, on travaille de bonne heure à la tannerie géante de Crocq où est née la Maison Chapal, au moulin de la Bonnette, en 1832.



À Crocq, cet immense bâtiment de plus de cent mètres de long a longtemps occupé des milliers d'ouvriers-tanneurs. La réindustrialisation actuelle sera sans doute une chance pour cet artisanat oublié.

STYLE



Jean-François Bardinon avec son père Pierre et Jim. C'est au volant de la Bugatti V1 familiale.

CHAPAL

190 ans plus tard

Bien sûr, il y a l'histoire officielle. Les dates, les anniversaires et l'articulation de la naissance et du développement de l'entreprise. Et il y a la force de son existence, les éléments plus ou moins tangibles qui ont toujours suscité une grande curiosité à son endroit. Après toutes ces années à voir apparaître, de temps en temps, les créations Chapal ou les références à la maison Chapal, nous avons décidé d'aller les voir. À Crocq, pas à Paris.

pascal dro

Cronicien, pilote, triathlète et journaliste, Paul Belmondo a longtemps été l'égérie de Chapal Paris. En phase totale avec les univers Chapal.

À LIRE EN ÉCOUTANT...

Miles Davis, « Nefertiti »
Pas simple de trouver un album pour l'illustration sonore d'un sujet consacré au cuir. Et puis, sans raison apparente, c'est ce *Nefertiti* de 1967, signé Miles Davis, qui s'impose. Pourquoi ? D'une part parce qu'à cette époque, les années 1967/1970, le maître n'était pas encore malade de son ego et aussi parce qu'il était fort vêtu en cuir et de sellerie automobile italienne. Et le ton de *Nefertiti*, qu'il a laissé composer par ses jeunes musiciens, est d'une beauté simple et chaude. Il s'agit, excusez du peu, de Wayne Shorter, Herbie Hancock, Ron Carter et Tony Williams. Sur YouTube, tapez : « miles davis nefertiti ».

C'est là, en effet, que Marien Cougny, ouvrier soyeux à Lyon, et son cousin Léonard Chapal ont l'idée d'appliquer la technique de la teinture sur soie à la peau de lapin. Une fois au point, ce procédé révolutionnaire permet de réaliser des imitations des peaux les plus rares. Leur ressemblance avec les originales est telle qu'ils démocratisent la fourrure et permettent à Chapal de se développer et d'exporter dans le monde entier.

Peaux de lapins

À cette époque, chaque ferme, chaque foyer élève des lapins pour sa consommation et en vend les peaux à des marchands qui passent dans les campagnes et dans les rues en criant « Peaux de lapins ! Peaux de lapins ! ». C'est à ces mêmes marchands que Marien et Léonard achètent leur matière première. L'affaire marche si bien que les enfants entrent dans l'entreprise et en poursuivent le développement. En 1857, la troisième génération achète la première usine parisienne, avenue de la Roquette (devenue depuis rue Gaston Cavaignac). Très vite à l'étroit, ils déménagent à Montreuil, sur un vaste ensemble qui permet la construction de ce qui va devenir la plus importante usine du groupe avec plus de deux mille employés. Émile Chapal, qu'on va surnommer « l'Empereur », décide ensuite d'ouvrir une succursale aux États-Unis, à Brooklyn, où il vivra vingt ans avant de rentrer prendre la présidence du groupe. Il confie alors à son frère Henri la direction des usines de Brooklyn et de deux autres, à Newark dans le New Jersey et dans le Connecticut pour la fabrication de chapeaux en feutre de poil de lapin. En France il faut ouvrir des usines à Sens, à Lagry-sur-Marne, à Paron et à Montfiliard tant la demande afflue ! Au total, ce ne sont pas pas moins de dix usines et quatre mille collaborateurs qui tentent d'y répondre. En 1916, à Crocq, Chapal réalise ses premières vestes et combinaisons en cuir pour les pilotes de l'aviation française. Au même moment, dans le cadre de l'effort de guerre, l'usine de Montreuil assemble des affûts de canons de 75 et des obus avec la maison De Dion Bouton. Mais les belles années semblent révolues. Après la guerre, avec la crise de 1929, Chapal connaît ses premières difficultés en Europe, tandis que la vogue de la peau de lapin y fléchit. Heureusement, grâce aux usines américaines, Chapal poursuit son développement : son procédé de



Vêtements, revêtements, automobiles... Les cuiriers Chapal magnifiques sont traités avec un niveau de qualité sans doute unique au monde.

Dans les réserves et dans les placards du bâtiment gérant se trouvent les autos et les motos du maître des lieux, ainsi qu'une foule de stocks issus du passé. Une mine pour les amateurs et les collectionneurs.



José et Wassim découvrent la Porsche 928 de 1979 dans l'atelier.



Hors des heures de préparation et des tests de teinture, combien de temps José a-t-il passé sur ce tampon à la main sur le tableau de bord ? huit ? Dix ? Au moins...



Il n'est pas abîmé, mais dessèche par la déshydratation, les changements de températures, le soleil et ses quarante-quatre ans d'âge. L'heure des soins est venue...



Méticuleux, silencieux, les ateliers sont des lieux de calme absolu, sans musique ni conversation, où chacun sait ce qu'il doit faire et le réalise à la perfection.



Jean-François Bardinon gère et développe aujourd'hui Chapal dans un environnement de voitures anciennes sublimes qui a toujours été celui de la famille.

plastification des peaux de mouton est appliqué à la fabrication des blousons de l'US Air Force et de l'US Army. En 1932, quand Émile Chapal, quatrième génération, trépassa, les rênes de l'entreprise sont reprises par Jean Bardinon, le mari de sa petite-fille Simone. C'est à lui, puis à Pierre Bardinon, septième génération, que revient alors la tâche de réorienter Chapal vers le tannage de fourrures fines, la peau de mouton et la confection de vêtements en peau de lapin pour traverser les crises du milieu du siècle dernier. Après la Seconde Guerre Mondiale, les Trente Glorieuses permettent même à Chapal de se relancer sur un marché français en plein développement... tandis qu'il ferme ses usines des États-Unis, marché qu'il ne maîtrise plus. En plein essor, Christian Dior confie alors à Chapal la sous-traitance de son prêt-à-porter fourrure et cuir durant plus de vingt ans.

Nouvelles orientations

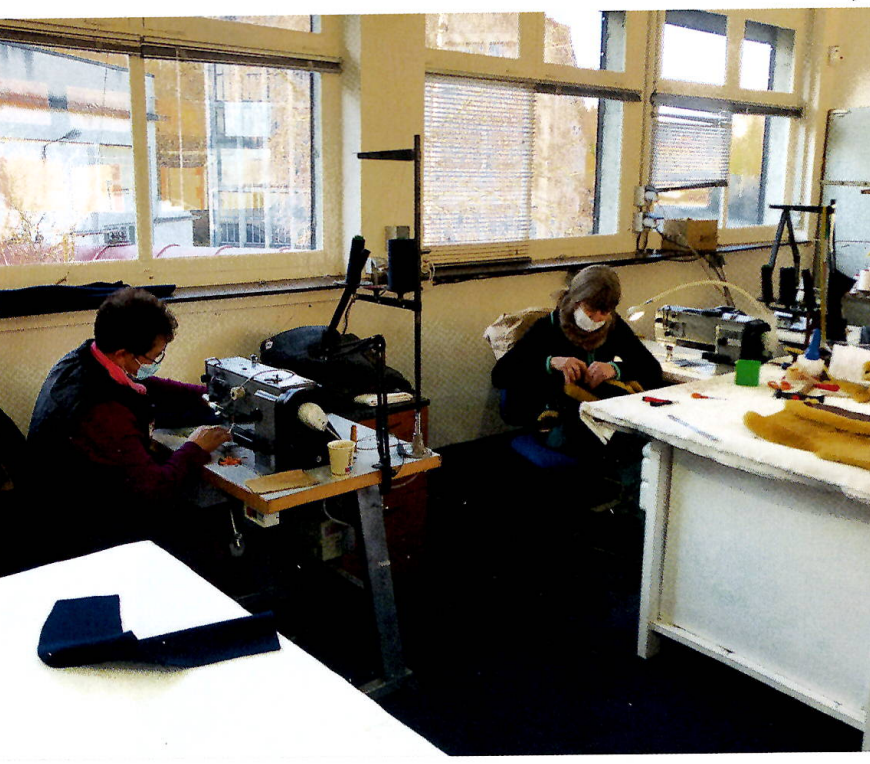
Lorsque Jean-François Bardinon intègre l'entreprise, la question du futur de celle-ci se pose. Il décide alors de promouvoir le savoir-faire maison au travers de la marque Chapal exclusivement. Seule l'usine de Lagry-sur-Marne continuera à produire à façon de la fourrure pour les grands couturiers parisiens. À Crocq, il constitue une équipe restreinte d'artisans spécialisés au savoir-faire exceptionnel sur lesquels va reposer l'avenir de la maison Chapal que nous connaissons aujourd'hui. La reconnaissance va vite arriver. D'abord du Japon grâce aux boutiques multimarque de Tokyo qui, à l'époque, représentent le premier marché mondial du luxe. Ensuite du monde entier. Les deux cents ans d'histoire se poursuivent aujourd'hui dans cette manufacture totalement dédiée aux produits de haute qualité où nous attend, ce matin-là, un café chaud. Si la tannerie - un immeuble de cent mètres de long où officient plus de mille collaboratrices et collaborateurs à ses belles heures - conserve la réalisation artisanale de cuirs et de vêtements avec des peaux tannées sur place, on y trouve également un atelier de restauration et d'entretien de voitures anciennes, très discret, où des artisans étonnants s'occupent avec le même soin d'autos simples comme de monstres sacrés. Quand nous leur soumettons le cuir taché de la Porsche 928, ils nous répondent que les artistes tanneurs de Crocq seraient « sans doute » capables d'arranger la chose. Il faut simplement que la voiture soit à l'atelier à 8 h 30 et cela prendra probablement toute la journée, voire un peu plus.



Dans le bâtiment géant, des montagnes de résidus de peaux de lapins des années folles. Ils seront réutilisés sous peu.

nos décisions de tenter le coup et d'appliquer la couleur au pinceau dans ces recoins inaccessibles. C'est encore plus long et périlleux. Las, le résultat laisse apparaître trop de traces de pinceau. La fin de journée pointant après un labeur de titan, nous décidons donc simplement de nettoyer au mieux ces endroits et de ne pas les retendre. Sur le moment, ça donne une impression de renoncement, mais, a posteriori, cela s'avère être le bon choix pour ce coin peu accessible et dont la patine semble finalement cohérente avec le reste des cuirs de l'habitacle : une partie patinée qui a vraiment l'air d'avoir vécu sans avoir été trop usée. Bref, à 18 h 00, notre belle 928 a retrouvé ses couleurs intérieures et bien malin qui pourrait identifier l'étendue et la minutie du travail réalisé dans son habitacle. Le savoir-faire de Wassim et de José, leur connaissance des cuirs et des couleurs nous ont subjugué. Alors si vous aussi avez des soucis de cuirs dans une ancienne ou même l'envisie de faire entièrement restaurer une auto en dehors des réseaux connus, contactez-les. Si votre projet leur plaît, ils le réaliseront avec un soin infini. ♦

chapal.fr



Jean-François Bardinon dans son atelier avec les patrons des modèles Chapal du moment.



Outre les blousons d'aviateurs Chapal connus depuis plus d'un siècle, le style-maison continue de puiser son inspiration dans les vêtements professionnels telle cette veste de pompier.

Un atelier à l'ancienne, animé par des mains expertes, où tout est réalisé manuellement, en toutes petites séries et toujours avec un soin infini du détail et de la finition.