

Le Chantier Polyester du Centre : une affaire de famille

Un Tarpon 49 en cours d'aménagement.

Le nom de "Chantier Polyester du Centre" n'est pas très connu du grand public. Pourtant, derrière ce chantier se cachent 2 chantiers qui furent plus célèbres : Esquerré et Recla. Quand on parle du chantier, comment ne pas en arriver à 2 autres noms également très connus qui en descendent en lignée directe : "Les Canalous" et "France Passion Plaisance".

Voici la saga d'un chantier installé dans un Digoin tranquille, entre la Loire et son canal Latéral.

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

Depuis 4 générations, la famille Carignant, originaire de Digoin (canal du Centre), se passionne pour le nautisme. Une passion fort constructive, puisqu'elle est aujourd'hui à la tête d'une société de location (Les Canalous), d'une centrale de réservation (France Passion Plaisance) et du Chantier Polyester du Centre.

Les Canalous

Commençons par "Les Canalous". Ce nom désignait autrefois les gens qui vivaient du canal dans cette région du Centre. Sous cette appellation, on trouve aujourd'hui une société de location, mère du Chantier Polyester du Centre, qui offre une flotte très éclectique. En effet, si ses bases de location proposent les bateaux construits par le chantier, on y trouve également une trentaine de Nicols, des Pénichettes...

Cette société a été créée en 1982 par René

Carignant et son fils Claude. René, ébéniste de profession, était un féru de voile et de nautisme. Une passion qu'il transmettra à son fils, qui aujourd'hui encore est un fervent pratiquant. Toutefois, cette passion familiale a des racines profondes. Louis, le grand-père de Claude, menuisier, construisait des bateaux pour son plaisir. La famille est de Digoin, c'est donc dans cette ville qu'elle s'installe, et plus précisément dans l'ancienne bourse d'affrètement.

Au début, la base déclarée en nom collectif "René et Claude Carignant" démarre timidement avec 3 bateaux de mer achetés d'occasion en Bretagne et un Dawncraft. Dès 1983, arrivera un Miss 920, le 1^{er} bateau du chantier Esquerré et, en 1984, ce seront les 1^{ers} Jeanneau. Ensuite, une dizaine de Nicols et des Renaud 8000 viendront compléter la flotte des Canalous. En 1986, René arrive en retraite et s'occupe à temps plein de la base, qui devient la S.A.R.L. Les Canalous. Une quinzaine de nouveaux bateaux vont arriver en location



Alfred Carignant.

(des Riviera 9,20 et 11,20). L'année 1989 verra la naissance de la base de Briare. Il y a aujourd'hui 342 unités au catalogue, dont 220 exploitées par Les Canalous (122 sont exploitées par France Passion Plaisance, voir infra), depuis la reprise des bases Nautic d'Agde et ses 80 bateaux.

France Passion Plaisance

Vers 1985-1987, de nombreux petits loueurs ont émergé. Jusque dans les années 1980, l'ancêtre de V.N.F., l'O.N.N. (Office national de la navigation) gérait le fret des mariners. Lors de la chute du trafic commercial, on imagine sa reconversion dans la plaisance. Pour l'occasion, on crée une structure, Eurofluvial, censée fédérer tous les petits loueurs à l'export et promouvoir la navigation de plaisance en Europe - de l'Allemagne jusqu'au fin fond du Guadalquivir⁽¹⁾, où M. Rabaneda (frère du couturier Paco Rabanne) promet des développements exceptionnels -. Une centrale de réservation sera même créée et Les Canalous en feront partie. Le résultat ne sera pas à la hauteur des espérances. À cette époque, en France, il n'y avait guère que Locaboat et Rive de France qui étaient réellement organisés. Alors, certains petits loueurs se réunissent et créent, sur les cendres d'Eurofluvial, un catalogue collectif sous la forme d'un G.I.E (Groupement d'intérêt économique). Refroidis par l'expérience Eurofluvial, la plupart de ceux qui ont été consultés n'ont pas souhaité adhérer. Claude Carignant a alors l'idée de proposer la création d'une structure privée, une sorte de réseau de franchisés, et de prendre en charge la commercialisation de ces loueurs. C'est la naissance de France Passion Plaisance. Le 1^{er} catalogue sort en septembre 1988,



Chantier Polyester du Centre

Mise à l'eau du 1^{er} Espade construit à Digoin.



Chantier Polyester du Centre

Mise à l'eau du 1^{er} Triton.

traduit en 4 langues pour la saison 1989. Très vite la structure prendra une licence d'agent de voyages. Aujourd'hui, elle emploie 8 personnes.

Le Chantier Louis Recla

En 1989, naît le Chantier Louis Recla (surnommé "Recla" par le grand public). C'est une compilation de "Louis" Carignant, l'arrière grand-père, "REné", le grand-père, et "CLAUde", le père. Depuis peu, on pourrait même ajouter que la dernière lettre est un A comme Alfred, le fils. Ce dernier est arrivé début 2010 sur les marches de la succession avec un bagage de 3 masters dans le domaine des affaires et de la gestion.

La structure de base était l'ex-chantier Navig'France, devenu Rive de France, puis Esquerré. Ce dernier avait déménagé à Appoigny (dans l'Yonne, près d'Auxerre) après un incendie et était devenu la propriété de l'ingénieur Max Henri. L'Espade 1150, le 1^{er} bateau à sortir du chantier Recla, deviendra pour l'occasion le premier 11,50 Fly. Dès mars 1990, les moules et le matériel seront transférés dans un nouveau bâtiment à



Chantier Polyester du Centre

Tarpon 42 GP Fly.



Chantier Polyester du Centre

Tarpon 37 GP Fly.

Digoin. La 1^{re} création, dans la nouvelle structure, sera un Triton 860 sur plan de René Carignant. La même année seront jetées les bases du Tarpon 42 avec l'architecte Gilbert Caroff. Il en sera d'abord construit une présérie de 3 unités sur des moules réalisés par Plastiflex. Aussitôt, le chantier réalisera les moules définitifs des Tarpon 42. Le 1^{er} exemplaire sera présenté au salon nautique de Paris de décembre 1990. Le Tarpon 37 sortira dès 1993.



Des moules de Tarpon dans l'atelier de stratification.

Le Chantier Louis Recla deviendra le Chantier Polyester du Centre en 1996.

Les déclinaisons du Tarpon

Les Tarpon sortiront avec 2 types de construction et 2 homologations différentes. Bien que les Tarpon fluviaux soient homologués d'origine en 5^e catégorie (5 miles d'un abri à l'époque), il y aura une série maritime qui sera homologuée en 2^e catégorie (20 miles d'un abri à l'époque). Cette série "mer" diffère sur des points importants : 2 moteurs au lieu d'un seul ; la structure comporte des échantillonnages plus légers, mais des renforts longitudinaux... Les Tarpon 49 et 32 sortiront respectivement en 2001 et 2007. On a également le choix entre la version "charter" (avec des aménagements simples) destinée à la location, et les modèles "premium", avec moins de couchettes et des aménagements améliorés, comprenant cabinets de toilette privés, climatiseurs, lave-vaisselle... Bien que situé loin de la côte, le chantier fabriquera surtout pour le marché maritime du trawler jusqu'en 1995.

Le succès des Tarpon viendra d'abord de leur prix : du fait de l'absence de structure de vente, le coût de revient résulte de la somme des coûts des matériaux et de la main-d'œuvre. Depuis 1996, le chantier construit le même nombre de Tarpon chaque année, soit

l'équivalent d'un Tarpon 37 par mois (10 à 11 bateaux par an rapporté aux différentes tailles).

Le chantier

Il restait à se rendre dans les locaux où naissent les Tarpon, Triton et Fred 700. Le chantier se compose d'un atelier de stratification et d'un atelier mécanique, menuiserie et accastillage, séparés au centre par une zone couverte équipée d'un portique de mise à l'eau sur le canal



Une coque de Tarpon en cours de stratification.



Les machines de l'atelier de menuiserie vues de la passerelle d'aménagement.

du Centre.

L'épaisseur des coques est de 22 à 23 mm. Elle est identique pour les superstructures, mais avec un sandwich balsa de 12 mm d'épaisseur. Tout est ébullé à la main sur des échantillonnages de mat (feutre de verre non-tissé) qui peuvent atteindre 1 200 gr/m², et le chargé projeté n'est utilisé que pour certaines barges. L'accastillage et la mécanique sont entièrement réalisés en interne. La menuiserie est également réalisée sur place et il n'entre dans les ateliers que du bois brut en plot. La seule partie



Le travail de petite menuiserie se fait sur une passerelle à la hauteur du bateau en construction.



Le hall extérieur de mise à l'eau.

sous-traitée reste la sellerie.

Le travail est réalisé par une douzaine de personnes qui se partagent les différentes compétences. En cas de besoin, l'effectif peut monter jusqu'à 20 personnes.

Début 2010, on dénombrait 238 bateaux sortis des ateliers depuis leur ouverture en 1989, dont 160 Tarpon (ce chiffre n'intègre pas les bateaux construits en collaboration). ■

① fleuve espagnol qui se jette dans l'océan Atlantique à l'ouest du détroit de Gibraltar.



Un Tarpon 49 en construction.



Un Tarpon 49 en cours d'aménagement.

Contacts

France Passion Plaisance : tél. 03 85 53 76 70 ;
B.P. 89, 71602 Paray-le-Monial cedex ;
contact@france-passion-plaisance.fr

Chantier Polyester du Centre : tél. 03 85 53 76 72 ;
Zone artisanale Blattiers, 71160 Digoïn ;
contact@bateau.fr

Canalous plaisance : tél. 03 85 53 76 74 ; B.P. 63,
71160 Digoïn ; resa@lescanalous.com ;
www.fluivial.fr

Téléchargez nos articles
en intégralité
sur www.fluivialnet.com



Tous les articles parus dans "Fluivial", 25 ans d'archives et plus de 5 000 articles