

# "La construction de bateaux d'aviron dans le sud-est"

Josserand et Garnier des Garets :  
les derniers constructeurs  
de bateaux en bois



par mois et 2 ou 3 huit par an. Le contreplaqué est utilisé, de différentes épaisseurs, selon le type de bateau (2 millimètres pour un skiff, 3 millimètres pour les quatre ou les huit). Le chantier à également une grosse activité de réparateurs de bateaux.

En 1977, Thierry Garnier des Garets rentré comme ouvrier chez Josserand, en 1971 récupère toutes les machines et les gabarits du chantier Josserand. Il s'installe à Ars sur Formans. Il produit essentiellement des skiffs, au rythme de un par mois. Les commandes viennent de toute la France. Cette production s'arrête en 1990.

### La saga du plastique

Le sud-est a joué un rôle de tout premier plan dans la démocratisation de l'aviron. Le raisonnement est simple : pour se développer, les clubs d'aviron ont besoin de plus de bateaux, à un moindre coût et faciles

**A**u sortir de la guerre, Jules Josserand et son fils, qui a fait son apprentissage chez Dossunet, à Joinville le Pont, décide de se consacrer à la construction des bateaux à l'aviron. Ces bateaux ont du succès. On retrouve aujourd'hui bon nombre de yoles de mer Josserand. Les bateaux étaient construits en bois de cedra avec des membrures de frêne. Les coques étaient en bois massif avec une seule épaisseur de bois. Jules Josserand n'utilisait pas de plans. Il faisait des dessins à main levée et travaillait sur gabarit en modifiant légèrement ceux-ci sur demande. Cette production est a son

d'entretien.

Sous l'impulsion de Charles Nugue, ancien polytechnicien, entraîneur national et de Marcel Vitte, Président de la Commission Universitaire et membre des Régates Maconnaises, la Fédération Française des Sociétés d'Aviron va susciter à partir de 1954, la construction d'une yolette en plastique, matériel de base pour les jeunes de 12 à 18 ans. Cette préoccupation, vis à vis de la formation des jeunes, n'est pas nouvelle. Elle trouve une dimension accrue dans un contexte de concurrence sportive exacerbée entre les pays de l'est, qui ont mis en place des programmes systématiques de formation des jeunes et dont ils commencent à recueillir les fruits, au détriment des pays de l'ouest qui n'ont pas encore pris conscience de cette nécessité. Le désastre des jeux olympiques de 1960 met à jour cette évidence et la France décide de mettre à disposition des fédérations sportives des moyens accrus en matériel (programme des Mille skiffs à Mille francs) et en cadres sportifs.

### SADAC, l'innovation au service du grand nombre

La société grenobloise SADAC (Société Anonyme Dauphinoise d'Applications Chimiques) va proposer une yolette "incassable, imputrescible, inattaquable aux eaux salées, durable, insubmersible". Ces yolettes vont servir à l'initiation de centaines de jeunes rameurs, qui, certes, lorsqu'ils goûtent à la joie de ramer dans un bateau léger et fin, en bois, ne souhaitent plus y revenir, mais elle remplit son rôle

SOCIÉTÉ ANONYME DAUPHINOISE  
D'APPLICATIONS CHIMIQUES

VOUS  
PRÉSENTE



SA NOUVELLE DAME DE NAGE  
SYMÉTRIQUE

RUE DE STALINGRAD  
MOIRANS  
(ISÈRE)





initiateur. Par ailleurs la société SADAC propose d'autres innovations (ill.4). En 1961, une yolette SADAC complète coûte 3933 francs et avec l'aide de la FFSA, revient à 1180 francs aux clubs.

### La construction plastique s'intensifie

Dans les pays de l'est, parallèlement à l'effort considérable qui est mené pour l'éducation des jeunes, la formation sportive fait l'objet d'une réflexion approfondie. L'apprentissage par le skiff est mis en avant pour son efficacité. Après le programme d'aide à l'achat d'une yolette, la FFSA va

lancer un nouveau programme d'équipement des clubs en skiffs d'initiation. C'est un constructeur parisien : Fruitet, qui remporte ce marché. Mais ces skiffs sont lourds et peuvent être facilement améliorés.

Jullien : premier constructeur français de skiffs d'initiation  
Le chantier Jullien, situé à Saze (30) puis aux Angles et enfin à Verquières (13), va saisir cette occasion à partir de 1966 grâce à l'impulsion de René Duhamel, champion olympique en double-scull en 1960 et entraîneur de la Société Nautique d'Avignon. Celui-ci souhaite pour entraîner ses jeunes, "un bateau robuste et léger". Le skiff est proposé

Distributeur exclusif  
Filippi

**Filippi**

Le bateau gagnant

**MONOT IMPORT AVIRON**

10 rue de Provence - 71000 Macon - Tél. 03 85 38 70 77 - Fax 03 85 38 52 13 - E-mail gervais.monot@free.fr

# “La construction de bateaux d'aviron dans le sud-est”



**erdel**  
bateaux

Z.I. de Courtine rue de l'Aulanière 84000 Avignon  
Tél: 90.86.24.45 - Télécopie: 90.27.07.35  
C.F.P. de la Région de Provence - C.C. Avignon 80014 - C.A. 1000000000

Dans les années 90, le chantier Jullien subit de plein fouet la concurrence d'autres constructeurs. Il n'a pas réussi à développer sa filière de bateaux de compétition. Sa production traditionnelle continue d'être fabriquée sous de nouvelles appellations : Constructions Nautiques Angloises,

en 1972 au tarif de 1980 francs. En 1985 Jullien est une entreprise importante, bien implantée dans le domaine de la plaisance qui emploie environ 700 personnes et produit aussi des planches à voile et des voiliers. Elle fabrique son fameux skiff de couleur orange (ill.5), et propose des innovations comme un catamaran d'initiation, ou le mini-canoë.

puis Chantier Naval Azuréen. A la fin des années 90, Jullien tente également de délocaliser la fabrication de bateaux de compétition au Maroc en créant une nouvelle entreprise : Rowing Composite International.

### Plasti-Provence (Euro-Diffusion's) dans la continuité

Durant cette période, Jullien fait des émules. La société Plasti-Provence, située au Pontet puis au Thor (84), créée en 1977, devient ensuite la société CBA puis Euro-Diffusion's, encore active aujourd'hui. Elle sait répondre aux besoins des clubs notamment dans le domaine de l'aviron de mer.

### Erdel, une existence éphémère

La société Erdel située à Avignon, a une existence plus éphémère de 1979 à 1990. Proche du club d'aviron d'Avignon, elle bénéficie de l'expertise de champions comme Denis Gaté ou Marc Boudoux. En 1983, 123 skiffs sortent de ses ateliers.

### Vega, la saga continue

La construction plastique évolue encore. Les composants sont modifiés, améliorés. De nouveaux matériaux sont testés : la fibre carbone, le kevlar. Toutes les sociétés n'ont pas cette capacité à les mettre en œuvre. Aujourd'hui, le sud-est peut s'enorgueillir d'avoir un constructeur de bateaux de compétition reconnu mondialement : la société Vega située à Annecy le Vieux depuis 1991. Parmi les créateurs de cette société nous retrouvons d'anciens rameurs, champions d'aviron, ayant travaillé chez des fabricants de skis et qui ont une expérience éprouvée de ces nouveaux savoirs-faire. Espérons que des bateaux Vega seront présents en 2015 aux championnats du monde d'aviron à Aiguebelette. Ils témoigneront ainsi de l'extraordinaire longévité et vivacité des constructeurs de bateaux du sud-est.

**Découvrez**  
Toutes  
**nos offres**

**Skiff**

**Yole**

*Renseignez-vous !*

**VIRUSBOATS**

Le Bisconte - 56680 Plouhinec  
Tel. 02 97 36 62 33 - Fax. 02 97 36 69 06  
[virusboats.com](http://virusboats.com)

Etienne Chopot pour  
[www.histoire-bateaux-aviron.fr](http://www.histoire-bateaux-aviron.fr)