

Nicols,



de la plomberie à la construction navale

En 1989, un nouveau loueur arrivait sur le marché et en 10 ans, il allait devenir un des cinq grands de la location fluviale. Comment un plombier a-t-il réussi à devenir en quelques décennies le patriarche d'une trentaine d'entreprises ? Histoire d'une belle réussite.

Construit au début des années 80 et déjà en avance sur son temps, le Riviera 1120.

C'est l'après-guerre. Jean Ollivier, fils d'un plombier de province entre comme dessinateur chez Thomson. Vite lassé d'une vie de bureau, il rejoint la plomberie familiale et devient apprenti. À l'époque, les tuyaux PVC font leur début. De raccords, il n'y a point. Sur les chantiers, il faut donc chauffer, tordre, former ces tuyaux sur place pour monter l'installation. C'est long, coûteux en main d'œuvre et le résultat aléatoire. En 1958, Jean développe une idée plutôt révolutionnaire. Elle consiste en la préparation à l'avance des raccords à l'atelier afin d'arriver sur les chantiers avec des raccords prêts à l'emploi. Le résultat est immédiat. Jean travaille plus vite que les autres et mieux.

Du bricolage à l'industrie

Jean a deux amis. L'un parfait bricoleur et l'autre doué pour le commerce. Aidé de ses deux compères, Jean monte une petite industrie. Raccords, emboîtements et coudes ne tardent pas à être montés en série et les ventes vont bon train. Les installateurs découvrent des raccords qui leur simplifient la vie. La machine est en route...

Il faut choisir un nom à l'entreprise. Jean prend les trois premières lettres du prénom de sa fille et les trois premières du nom de famille. Ainsi, Nicole Ollivier devient Nicoll. L'usine de Cholet va alors inonder le marché de ces indispensables raccords dont on ne saurait se passer aujourd'hui.

En 1972, Jean Ollivier crée la SIB, qui fabrique des clôtures en plastique. En 1976, il achète Nadia, petite entreprise de signalisation routière. C'est d'ailleurs là que M. Alain Durand, actuel directeur de Nicols, entre en scène. Cette entreprise lui avait été confiée dès l'origine. Dans la foulée, Nadia va phagocytter quelques concurrents. En 1980, c'est l'achat de Dynamique, une entreprise d'électroménager industriel. Elle est implantée en France, au Canada et aux USA. Après cela, c'est le tour d'une entreprise qui fabrique du matériel de cabinet dentaire : pinces, fraises, etc... Un quasi-monopole sur la France. L'entreprise dentaire avale quatre concurrents. Puis, c'est le tour de Helo Jafa spécialisée dans le bois. De Anjou Automation, spécialisé en électronique, gestion climatique de serres, stations météo, etc... Et le bateau dans tout cela ? Revenons un peu en arrière, sur l'histoire d'un autre homme dont le destin va un jour croiser celui de M. Jean Ollivier.

La Marinette de Monsieur Jabouin

M. Jabouin est ingénieur en informatique. En 1979, il a 35 ans. Il ne connaît rien du bateau et encore moins de la navigation fluviale. Un jour, il croise un bateau de location sur une rivière. Séduit, il loue un bateau anglais sur le canal de Bourgogne. Le bateau n'est pas adapté, inconfortable et peu manœuvrant. Ne pouvant en rester là, M. Jabouin commence à faire sa petite enquête

en se posant la question : « Si j'avais à construire un bateau, comment le ferais-je ? ». L'étude technique faite, il sillonne la France fluviale de l'époque pour évaluer le marché. En 1981, il crée le chantier Plaisir France, à Bazarnes, sur le Nivernais, à côté d'Auxerre. La première année, il y construit un bateau, le premier *Marinette* et monte une petite société de location pour l'exploiter lui-même. Il le présente au Salon Nautique de janvier 1982 et en vend quatre, un résultat inespéré. Même succès au salon de 1983. Pour répondre aux besoins des usagers, il dote les bateaux d'un pilotage central avec des cabines avant et arrière. La *Marinette* devient donc le *Baladin*. Elles se vendront à 9 exemplaires et les *Baladins* à 15 unités. Parmi les clients du *Marinette*, il se trouve un passionné de tourisme fluvial. Cet industriel qui avait acheté une *Marinette* avait également vendu une usine à M. Ollivier. C'est là que deux destins se rencontrent. M. Ollivier qui rêve de bateaux reprend Plaisir France en 1986, ainsi que les compétences de M. Jabouin dans le domaine de la construction. Le *Baladin*



M. Alain Durand à gauche et M. Jabouin

est rebaptisé *Riviera 920* et la *Marinette* d'origine, réactualisée avec des vitres et une porte coulissante à l'avant, devient *Marina*. Ces deux bateaux qui étaient en avance sur leur époque sont ailleurs toujours dans la gamme des locations.

ors exclusivement chantier naval, Nicols devient vite loueur de bateaux. Les bases de location seront sélectionnées: Suzet-sur-Baïse, Plagny, Sablé-sur-Orthe, Grez-Neuville, Sireuil en Charente, Sucé-sur-Erdre et seront les premières filiales Nicols.

La série Nicols: ils ont osé

En 1991, Nicols présente un nouveau bateau de treize mètres. Il a la forme d'un bateau de mer et la couleur, mais c'est un bateau fluvial. Tout le couchage est à l'avant. Cuisine, pilotage et salon sont regroupés au centre du bateau et l'arrière offre une grande terrasse au-dessus de l'eau. Pour la première fois, le poste de pilotage se voit équipé d'une banquette et très confortable. Jusqu'à l'arrivée de ce type de bateau, le coque d'eau traditionnel se refusait à être élégant. Puis, on a vu arriver des bateaux venant accomplir leurs rêves de location dans le fluvial. Ils demandaient plus de luxe, de confort.

Le bateau est présenté au salon et les loueurs affiliés donnent leur avis. Le bateau est trop grand, certains souhaitaient un neuf mètres, d'autres un onze mètres. M. Ollivier, pour mettre tout le monde d'accord, ne voit qu'une seule solution: construire toute la gamme et rapidement. On fera du modulaire. L'année suivante, toute la gamme voit le jour. Les modèles vont évoluer constamment. Comme par exemple la création de nouvelles vitres latérales beaucoup plus grandes. Une modification très réussie qui rend les bateaux clairs et lumineux.

La piscinette!

Après cela on se demandait où allait aller l'inspiration créatrice de M. Ollivier. Nouveau coup de théâtre en 1994, il est maintenant question de tracter une piscine flottante avec les bateaux. Quand nous avons appris cela, honnêtement,

nous nous sommes demandés si M. Ollivier n'était pas allé un peu trop loin. Nous avons dû avouer notre erreur. Cette piscinette est tout simplement géniale. On ne la sent pas en pilotant le bateau et son eau, toujours propre - un système de filtration veille à la qualité de l'eau -, est chauffée par le moteur. Les jeunes enfants, qui s'ennuient souvent en croisière, trouvent là une saine occupation et en toute sécurité pour les parents. En dehors de l'utilisation, les couvercles amovibles doublent la surface de terrasse du bateau. Il fallait oser...

Le bateau asymétrique

Un an plus tard, une autre surprise nous attendait, le Nicols 900. L'idée de départ était un bateau de neuf mètres pour deux couples. Dire qu'il était atypique est un euphémisme. Le pilotage se trouve dans l'axe du bateau et le plan de pont est complètement asymétrique. D'un côté une porte s'ouvre sur l'eau et permet de monter sur le bajoyer des écluses sans escalader et de l'autre, c'est fermé. C'est de ce côté qu'on accède au salon du pont avant qui s'enroule en spirale. Le safran compensé, apporte une manœuvrabilité inégalée. L'année suivante, un 11 mètres voit le jour sur le même principe, qui par sa longueur améliore la stabilité de route. Ce type de bateaux, les deux modèles confondus, ne laissera personne indifférent, on aime ou on déteste.

Nicols aujourd'hui

M. Alain Durand, transfuge de Nadia, règne sur cette chaîne nautique. Cela commence par la conception du bateau par M. Ollivier avec un dessin de forme. Ensuite, le bureau d'études de la maison s'attache aux plans de détail et d'aménagement. L'atelier construit tout, y compris les moules, ce qui est assez rare pour un chantier naval. À la fin 1998, il y avait 20 bases en France et une en Allemagne. 284 bateaux sillonnent 4000 km de circuits. 30 bateaux supplémentaires étaient prévus pour 1999. Ce qui représente 4900 semaines de location dans une année pour une moyenne de 20 000 à 25 000 personnes sur les bateaux. Il y a 40 personnes sur le chantier.



Quelques stades de la construction des bateaux: le bureau d'études, un rouf dans son moule en cours de stratification, une coque prête à recevoir les aménagements.



Le suivi technique des bateaux: à gauche un bateau de location après 10 ans de service, à droite un bateau neuf.

Enfin soulignons le sérieux de la firme avec le retour au chantier des bateaux de location au bout d'une dizaine d'années d'exploitation. Ils sont entièrement mis à nu et tout y passe, y compris d'éventuelles reprises de stratification sur les chocs, les aménagements et la motorisation. ■

Texte et photos : Lamotte