

Accueil > Equipement - Entretien > refit et rénovation de bateaux



Réservé
aux abonnés



Reconstruction. Mis au rebut, des DC20 reprennent vie sous la main d'un ancien chirurgien

Lancé en 1961 par le chantier Silvant, le DC20 a déjà un long sillage derrière lui. Sur une flotte d'un peu plus de 400 bateaux construits, répartis entre la France et la Suisse, bon nombre ont depuis fini leur route à terre, oubliés dans un garage ou remisés dans un champ. Pour les remettre en selle – et si possible en régate – le Président de la classe s'est donné pour mission d'en reconstruire un par an. Un chantier fastidieux, que cet autodidacte maîtrise de mieux en mieux. Il nous raconte.



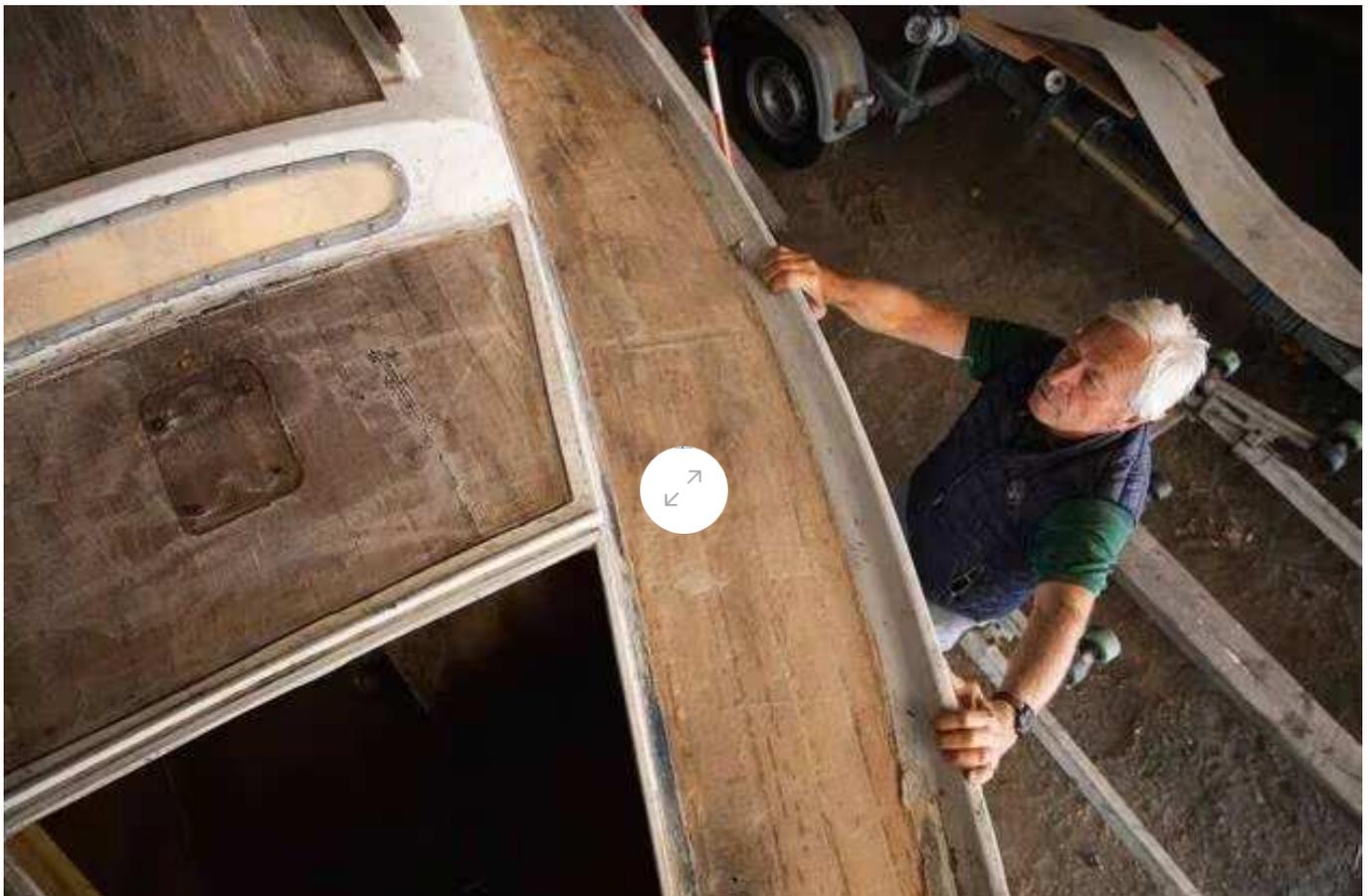
Philippe Catier, médecin en retraite et Président de l'association des DC20, pose devant un dériveur actuellement en chantier, dans son atelier près de Rennes. | THIBAUD VAERMAN

[Thibaud VAERMAN.](#)

Publié le 21/11/2023 à 06h30

Lire l'édition numérique

Rien n'est jamais perdu. Telle pourrait être la devise de Philippe Catier médecin en retraite, qui consacre aujourd'hui sa vie à réanimer des petits croiseurs côtiers. Sous le hangar loué à un agriculteur, dans la campagne rennaise, le passionné nous détaille ses différents chantiers sur les deux voiliers entreposés. Ces [DC20](#), dériveurs lestés aux faux airs de Bélougas, ont fleuri dans les années 60 et 70, principalement en France et en Suisse (on en compte environ 300 en chez-nous et une centaine au pays des Helvètes). Depuis, certains ont continué à naviguer, tandis que d'autres sont restés à quai. Président de l'association des propriétaires de DC20, Philippe Catier a alors eu l'idée d'en remettre le maximum à l'eau, pour faire grandir la flotte.



Un DC20 sur lequel Philippe Catier a retiré la première couche de fibre du pont et le balsa hors d'état. À gauche, la zone du pied de mât qu'il avait dû traiter sur son propre voilier. | THIBAUD VAERMAN

L'histoire a commencé par une urgence. Le jour où Philippe constate un délaminage, au niveau du pied de mât de son propre DC20. Il s'en souvient encore : « *ça se gondolait, l'eau sortait par la stratification, le balsa était pourri et on était à quinze jours de la semaine du Golfe...* » Pris par le temps, Philippe doit alors trouver les ressources pour réparer par lui-même. Un chantier a priori difficile, mais fondateur.

“ Je me suis rendu compte que le plastique, ce n'était pas si compliqué que ça. ”

L'ancien chirurgien est certes habitué à travailler avec ses mains, mais cette fois-ci, c'est une peau de verre qu'il va devoir ouvrir et panser. Un exercice qu'il va réaliser avec méthode et une étonnante facilité : D'abord retirer la peau supérieure, enlever le balsa, refaire un support polyuréthane, puis re- stratifier par-dessus.” on ouvre, on traite et on referme”, transpose Philippe avec malice. « *J'ai fait ça avec mon fils et ça a marché. Deux semaines plus tard, on était à la semaine du Golfe et les copains étaient “babas” ! À partir de là, je me suis rendu compte que le plastique, ce n'était pas si compliqué que ça* », date-t-il dans la cabine du dernier bateau en chantier.



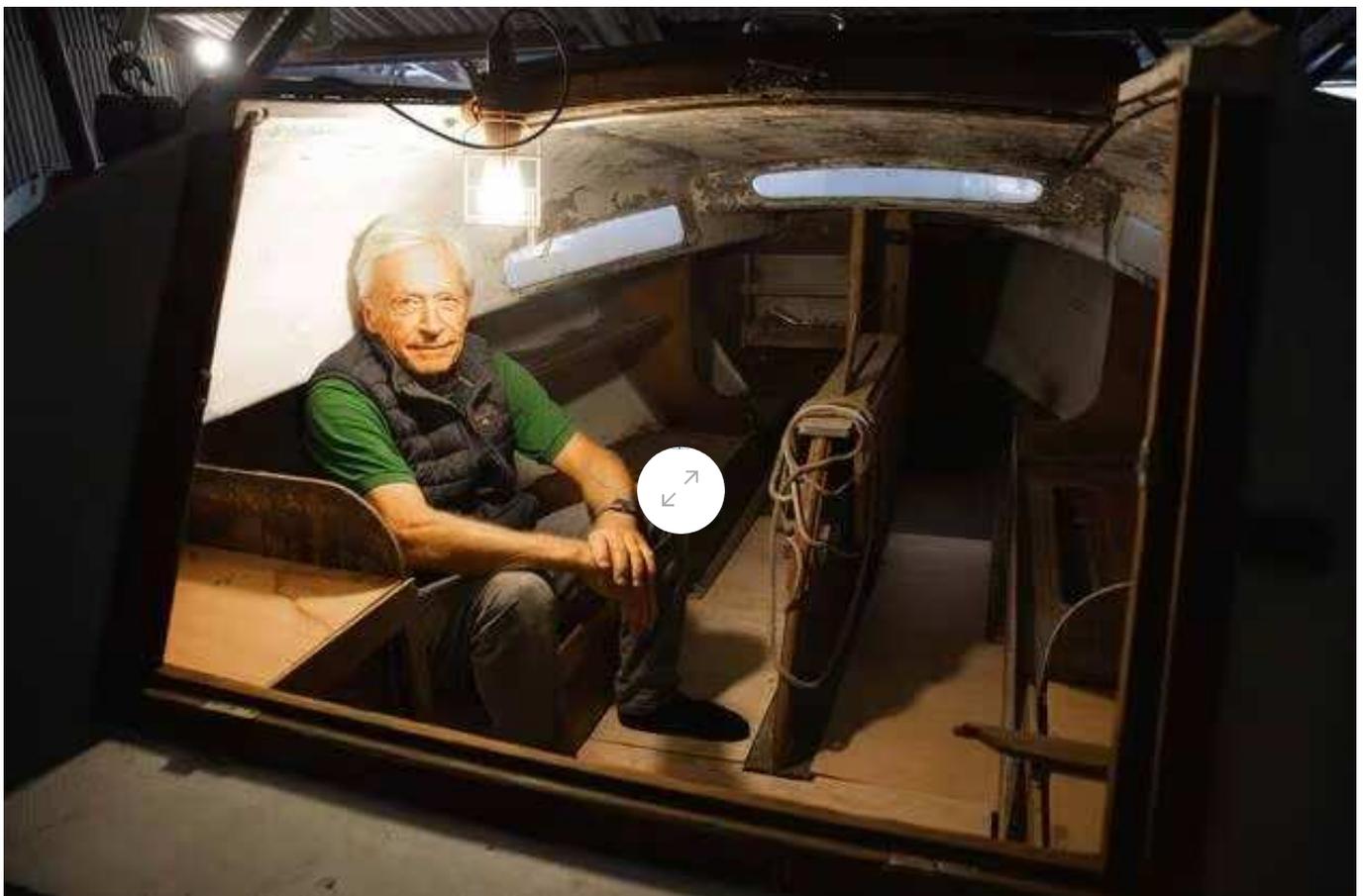
Le hangar agricole sous lequel Philippe restaure patiemment ses voiliers... Où stocke les précédentes unités refitées, comme le DC20 bleu roi à droite de l'image. | THIBAUD VAERMAN

À partir de là, les choses s'enchaînent presque naturellement. Un premier DC20 à aller chercher en Suisse, où son propriétaire ne sait plus qu'en faire. Avec deux copains et une remorque, ils descendent voir la bête sur les bords du lac de Neuchâtel. “Comme il était dans de l'eau douce, il y avait de l'osmose partout !” Mais pour 500€, les trois compères se disent que ça vaut bien le coup de le ramener quand même. Il servira au pire de donneur pour tout ce qui est accastillage. Mais plus rien ne semble faire peur à

Philippe, qui se « *prend au jeu* » et le remet entièrement en état. En habitué, il nous déroule la manœuvre : « *Il était plein de tâches, comme des bulles où quand on piquait dedans, ça sentait le vinaigre. Il fallait donc les creuser, les raboter, puis les traiter à l'époxy avant de recouvrir de gel-coat. Après, c'est comme neuf !* » Une fois l'osmose derrière lui, il déroule la rénovation par les boiseries, les peintures intérieures et extérieures, les vernis,... Le Président doit aussi harmoniser le gréement, qui n'est pas le même des deux côtés du Jura.

VOIR AUSSI : [EN IMAGES. Ils restaurent des voiliers en bois dans un hangar du port de Lorient](#)

Une fois la rénovation à terme, Philippe revend le DC20 à nouveau en état de régater à un adhérent Angevin. « *À partir de là, la restauration devient un moteur de développement de l'association, explique le Président. Si tu n'as pas de bateaux à vendre, c'est plus difficile.* »



La cabine d'un DC20 en cours de restauration. Comme souvent, les boiseries des aménagements sont à changer, tout comme le plancher. | THIBAUD VAERMAN

“ Si la déconstruction est écologique, la reconstruction l'est donc d'autant plus. ”

Les projets s'enchaînent et des propriétaires contactent directement l'asso pour leur bateau. Avec des prix inversement proportionnels à l'état de la carène... « *Le deuxième, il y avait carrément des trous dans la coque, donc là c'était gratuit* », se souvient Philippe avec malice et une pointe de fierté. Entièrement méritée, vu le travail accompli sur ces bateaux qui seraient bons pour la déconstruction. « *Si la déconstruction est écologique, la reconstruction l'est donc d'autant plus* », philosophe au passage le septuagénaire.

Si le chantier est une phase importante, qui lui prend en général une année entière, la récupération est parfois un sujet en soi. C'était le cas pour un DC20 notamment, qu'il a fallu aller récupérer dans un champ. La coque à demi enterrée et prise sous un tas de ronces, « *il a déjà fallu faire le ménage* » se souvient Philippe. Mais aussi le hisser sur la remorque, ce qui n'est pas une mince affaire avec les quasiment 800 kg du dériveur. Un peu moins sans le gréement. Ce qui était justement le problème : plus de bôme (partie à l'aventure), plus de voiles (tombées en décrépitude), ne restait que le mât. « *Heureusement, parce que c'est assez cher* », positive-t-il.



Sur le roof, la signature d'époque du constructeur : « Silvant ». | THIBAUD VAERMAN

Justement, ceux qui ont déjà bricolé un voilier savent que la question financière vient assez vite sur la table. Une fois remis à neuf, le constructeur estime le coût d'une rénovation complète à 7000€ en moyenne. Dans ce chiffre, il ne compte bien sûr pas ses heures de travail. En revanche, il y intègre l'accastillage. Des pièces qu'il récupère autant que possible, mais qu'il doit parfois remplacer par du neuf. Faute de trouver des pièces d'origine (ou compatibles). Mais dès qu'il le peut, Philippe reconstruit par

lui-même, comme c'est le cas des panneaux de descente par exemple. Une pièce « *technique, présentant une double courbure* », qu'il a appris à restratifier lui-même – et sans moule ! Une petite victoire.

VOIR AUSSI : [« Quand on l'a vu, on a eu un coup de foudre » : un couple veut sauver un voilier construit en 1939](#)



À l'aide d'une scie à bois, Philippe découpe la rouille des dérives pour les remettre en mouvement. | THIBAUD VAERMAN

Autre tâche fastidieuse qu'il a dû apprendre à réaliser et répéter : la remise en mouvement de la dérive. Avec le temps, la pièce de métal gonflée par la rouille ne pivote souvent plus sur son axe. Avec une scie et un peu de patience, Philippe sait maintenant comment la faire redescendre. D'expérience, il sait aussi ce qu'il devra observer ou remplacer, pour éviter toute infiltration d'eau à l'intérieur de l'habitacle (notamment par les deux gougeons de quille).

Une fois le chantier mené à son terme, ne reste plus qu'à trouver un acquéreur avec qui il retrouvera les plans d'eau. Parmi ses premiers « clients » – qui sont souvent des copains – on trouve aussi quelques noms prestigieux, comme le skipper Marc Guillemot. Un coureur au large désireux d'acquérir un dériveur facilement transportable pour parcourir les courants du golfe du Morbihan.

refit et rénovation de bateaux