

*L'aube de la modernité.
Dans les années cinquante,
vingt-cinq à trente
compagnons travaillent
au chantier de Conflans.
Dominés par ce qui
pourrait être un plan Cornu,
on distingue ici deux
Dragon en construction
et, en arrière, une Bonite
à la coque réalisée
en petites lattes.*

SILVANT DES COPEAUX AU

Texte Eric Vibart.
Photos Collection Famille Silvant.

Créateur de célèbres bateaux comme Striana ou la série des DC 20, le chantier créé par Georges Silvant dans l'immédiat après-guerre a opéré la transition entre construction classique et production polyester. Histoire d'une mutation qui accompagna le développement de la plaisance.

Les jours de marché, place Romagné à Conflans-Sainte-Honorine, l'amateur de voiliers doit tirer des bords entre les piles de cageots, les étals de fruits et légumes pour atteindre le chantier Silvant. Passé la porte, les clameurs des maraîchers s'estompent, couvertes par les coups de marteaux et les vagissements des scies à ruban. Les bateaux naissent ici en pleine ville, non loin de Paris, chaque mise à l'eau de grand voilier donnant prétexte à un défilé improvisé cheminant vers le port fluvial.

Râblé, yeux bleus, éternel crayon sur l'oreille, Georges Silvant travaille tout le jour dans l'atelier et le soir au bureau. Né en 1915, orphelin de père à treize ans, ce patron qui n'élève jamais la voix construit des bateaux depuis qu'il est en âge de tenir des outils. Il raconte parfois cette «volée» mémorable reçue le jour où il s'est taillé une voile dans la robe de mariée de sa mère... Engagé dans des études d'aéronautique interrompues faute d'argent, le jeune homme est entré avant-guerre aux usines Potez. Il y a travaillé à la construction de carlingues d'hydravions à coque centrale bordées en lattes croisées, véritable préfiguration du bois moulé. C'est alors qu'il navigue sur un Snipe de sa construction, fréquente le Cercle de la voile de Paris et potasse l'architecture navale. En 1934, il se construit un petit croiseur, *Bonne Brise*, suivi deux ans plus tard d'un quillard de sport, l'*Anioto*.

Au retour de son service militaire, Georges Silvant se marie et entre au chantier Carré de Poissy jusqu'à ce que la guerre et l'occupation ruinent

STYRÈNE

Major précoce. Dessiné en 1954 par Bernard Silvant qui traça à la même époque les plans du Minor (3,45 mètres), le Major n'entra vraiment en production qu'à partir de 1959.

ses projets d'avenir. Requis par le Service du travail obligatoire, il est expédié de force dans les usines Siemens mais échappe au pire grâce à son camarade du CVP Jean Peytel. L'ex-représentant français aux Jeux de Berlin en 6 M II le recommande auprès du patron de la firme, président du Potsdamer Yacht-Club. Ce dernier l'affecte à l'entretien de la flotte du club, situation anachronique, privilégiée, dont Georges a clairement conscience, y compris les jours de régates où les propriétaires lui laissent la barre de leurs Jollenkreuzers. «Ainsi, il m'est arrivé de battre les Allemands sur leurs bateaux, témoignera plus tard le constructeur. Malgré consolation, mais c'était toujours ça !»

RAPATRIÉ EN 1944, Georges Silvant entre chez Matra, directeur technique d'un nouveau département qui, dès la libération de Paris, construit des vedettes et des canots d'assaut pour l'armée américaine. La paix revenue, Matra Marine lance des bateaux de services ainsi que quelques voiliers, Aile et Sharpie de 9 m², avant de délaisser le secteur nautique. Sur la proposition de ses patrons, Georges Silvant reprend l'activité, les locaux et le carnet de c o m m a n

des. Au fronton de l'usine de Conflans, l'entrepreneur Vosgien accroche fièrement une nouvelle enseigne: «Georges Silvant, constructeur naval, successeur de Matra Marine». Tout en poursuivant la production de bateaux utilitaires, Georges Silvant réoriente le chantier vers la plaisance, proposant des Sharpie et un Cormoran doté d'un gréement marconi dont les trois premiers exemplaires s'arrogent les victoires... après qu'il a pris soin de les régler lui-même. Par principe, Georges Silvant court à bord de ses productions, par plaisir et pour assurer la renommée du chantier.

Les unités augmentent en taille. En quelques années, en plus des croiseurs côtiers, des Star et Dragon – dont Astafo, bateau des représentants français aux Jeux d'Helsinki –, sont produits en série des Cane-ton, des Sharpie de 9 m² et de nombreux Mousse à partir de 1953. Cette année-là, le chantier lance avec l'architecte Ser-geant le proto-type de la Bonite, croiseur de 7 mètres à la coque construite en petites lattes de 20 x 20 millimètres collées-clouées entre elles, principe même du strip-planking, l'époxy et les tissus de renfort en moins.

La mise en chantier de Striana, premier 12 Mètre Cruiser-Racer

français pour Jacques Auclair et Marcel Chassagny, l'un patron d'un important laboratoire et l'autre fondateur de Matra, marque une date essentielle. «Des chiffres me restent en mémoire, se souvient Bernard Silvant, fils du constructeur. 18,60 mètres de long, 18 tonnes de déplacement, 18 000 rivets, 18 000 heures de travail. Même si le chantier était vaste, ce plan Cornu occupait toute la place, d'autant qu'il y avait aussi deux autres unités de 10,50 mètres et 14,50 mètres en construction.» Contraint de s'étendre, Georges Silvant acquiert des terrains en bordure de Seine, quai de Gaillon, et s'adjoint de vastes ateliers. Un chariot funiculaire permet la mise à l'eau des bateaux parallèlement à la berge, face au courant du fleuve.

Son fils de 14 ans lui apporte l'esquisse d'un dériveur sur un cahier d'écolier... Il en sort le Major qui aura son heure de gloire auprès des écoles de voile.

«La construction de Striana a changé l'ambiance du chantier, poursuit Bernard Silvant. Un acteur du TNP, Jean Deschamps, avait fait réparer son bateau chez nous et entretenait de bonnes relations avec mon père. Certains samedis, il passait avec ses copains, Daniel Sorano, Gérard Philippe, Georges Wilson, pour voir l'avancement des travaux. Les visiteurs étaient impressionnés par la grande salle à tracer au-dessus de la fonderie, par l'étuve de 20 mètres et l'immense parc à bois. Le midi, il y avait table ouverte chez les Silvant et tous, mêlés à quelques régatiers de passage, sont restés plus d'une fois déjeuner avec nous. Ma grand-mère était une cuisinière hors pair !»

LES GRANDS YACHTS CONSACRENT L'IMAGE du chantier de Georges qui ne se laisse pas griser pour autant, même s'il construit bientôt *Aoufa II*, yacht de 14,50 mètres pour le président de la Fédération de Yachting à Voile. L'année de la construction de *Striana*, son fils Bernard, 14 ans, lui apporte sur un cahier d'écolier l'esquisse d'un dériveur crayonné au fond de la classe pendant un cours assommant. Le père examine le dessin, grogne «Pourquoi pas ?» et installe son fils à ses côtés devant la table à dessin. Il en sort le Major, dériveur de 4,50 mètres qui aura son heure de gloire auprès des



En régata. Avec des tours de rouleau dans la grand-voile, Georges Silvant et ses trois équipiers ne sont pas de trop pour tenir son DC 20 n° 35.

en succès commercial dès l'instant où les bateaux deviennent «tout polyester».

COMME TOUS LES CHANTIERS qui opèrent la conversion du bois au plastique, Silvant bute sur un problème d'encombrement. Les moules de coque, de pont et les finitions nécessitent une surface triple de celle des procédés traditionnels. Le travail génère un clivage culturel, les charpentiers de marine instaurant une hiérarchie entre eux, travailleurs nobles, et les stratifieurs. La gestion change, les bateaux polyester étant davantage construits sur les fonds propres du chantier là où autrefois les clients des bateaux bois échelonnaient les versements au fil des travaux. Il faut réorganiser les espaces de travail, réaménager les bâtiments du quai de Gaillon pour y produire



Grands débuts. En famille à bord du Cormoran 47, premier succès du chantier. De gauche à droite : les jumeaux Françoise et Bernard, Annick et Lucienne Silvant.



Productions en série. Juste avant de passer au polyester, Bélouga et Mousse étaient mis en chantier par ensembles de douze à vingt-quatre à la fois.

écoles de voile et des comités d'entreprise démarchés directement.

Georges Silvant rationalise la construction, notamment avec les Bélouga que le chantier construit par séries de vingt-quatre, préfabriquant un maximum d'éléments pour raccourcir le temps de production et tirer les prix auprès des fournisseurs. Courant lui-même à bord de son Bélouga n° 650 *Fleur d'Ajonc*, il en adapte la construction. «*Mon père remplaçait les goussets de chêne des couples qui se fendaient par du contreplaqué marine, se souvient Bernard Silvant, et utilisait de la colle résorcine et des pointes gal-*

va. Cornu, architecte du bateau, acceptait mal ces interventions !»

ULTIME FÂCHERIE OU DÉSIR D'ÉMANCIPATION, Georges Silvant arrête les Bélouga en 1959 avec un plan en tête : un bateau de la taille et du programme du Bélouga mais bénéficiant des avantages de la construction moderne. Il le souhaite plus logeable, plus fin, tapant moins dans le clapot grâce à une coque en forme, plus rapide et surtout plus sûr avec un cockpit autovideur, des volumes de mousse et un lest de sauvegarde de 120 kilos. En plus de tout, la coque de 6,70 mètres sera étanche et facile

d'entretien, car Georges Silvant est résolu à construire cette fois en polyester. Lancé en décembre 1960, le prototype construit en bois moulé est baptisé DC 20. «DC» pour «Dériveur de Croisière» ou «Dériveur à Cabine», des initiales qui, chez cet ancien de l'aéronautique, auraient pu tout aussi bien désigner un avion de ligne.

Les premiers bateaux sont mis à l'eau fin 1961, les six ou sept premiers avec coque polyester, pont en contreplaqué et rouf en bois moulé. Dès sa première saison, le DC 20 remporte le Bol d'Or du CVP et la Semaine de La Rochelle avec un succès d'estime qui se transforme

en polyester les petits bateaux : Mousse, Major, Major à cabine. Une fois achevées, ces unités modestes sont stockées sous terre, dans une ancienne champignonnière... jusqu'au jour où celle-ci s'effondre, emportant une maison et ensevelissant une quinzaine de coques sans occasionner de victimes.

Régatant à bord de son DC 20 n° 35 Georges Silvant est redoutable sur les plans d'eau, barrant sous le vent par petit temps, incisif mais jamais jamais énervé. Peu bavard, il lui arrivera plusieurs fois de dématé en régata sans perdre son calme légendaire. Une mésaventure faillit mal

Voile-spectacle. La mise à l'eau de Striana, chef-d'œuvre de Georges Silvant (ci-dessous dans les années 90) ne passa pas inaperçue dans les rues de Conflans, prélude à de nombreuses victoires dans les courses du RORC dès sa première saison.

tourner lors d'une régate au Havre disputée par gros temps. «On avait pris le départ alors que pas mal de concurrents étaient restés à terre, se souvient sa fille Annick. Tout à coup, on a vu la mer se mettre à bouillonner. Pris par une sorte de tornade, le bateau, comme soulevé, s'est mis à tourner sur lui-même, incontrôlable. Couché sur l'eau, il s'est rempli et s'est retourné, flottant entre deux eaux. Des pneumatiques ont accouru nous récupérer, mais j'avoue que de ce jour-là, ma passion pour la voile s'est un peu émoussée.»

DANS LES ANNÉES SOIXANTE, le DC 20, fer de lance du chantier, sort par séries de douze, une partie de la production de coques nues exportée en Suisse à partir de 1963 pour y être «helvétisées» par les chantiers Baertschi puis Périsset, lequel finira par construire l'ensemble du bateau sous licence. Cette activité n'exclut pas d'autres productions: croiseurs en bois classique mais aussi quillards de sport comme le 21 m² *Karpoff* ou le prototype du *Telstar* présenté au concours de l'YRU destiné à élire un nouveau quillard olympique... et qui aboutit à la sélection du *Soling*. Pour répondre au programme du



Major

Architecte: Bernard Silvant.
Création: 1954. Nombre: 470, dont 270 en polyester (+ versions MC 15 et MCM). Long: 4,50 m. Larg: 1,90 m. TE: 0,25-0,92 m. Poids: 220 kg. Voilure: 14,74 m².



DC 20

Architecte: Georges Silvant.
Création: 1961. Nombre: env. 300 (France) et 115 (Suisse). Long: 6,70 m. Larg: 2,25 m. TE: 0,37-1,20 m. Poids: 780 kg. Lest: 120 kg plus 54 kg de dérive. Voilure: 21 m².



Groupe des Croiseurs Légers qui pratique la croisière semi-hauturière à bord de petits voiliers (voir VV n° 416), Bernard Silvant esquisse un nouveau projet baptisé «Flash». Son plan, repris avec son père, devient en 1964 le RC 20 (RC pour «Racer Cruiser») voilier de 6,75 mètres dont les superstructures reprennent les lignes tendues du DC 20.

A LA FIN DES ANNÉES SOIXANTE, le chantier devenu trop étroit, Georges Silvant décide de quitter la région parisienne pour transférer ses activités en bord de mer. Après une tentative d'installation avortée à Port-Haliguen, le chantier s'établit à Morlaix, déménagement réalisé un beau jour de 1970 en sept wagons de chemin de fer chargés de machines et de matériels. Là, une grande unité de production est édiflée en

Constructeur de centaines de bateaux, son nom est devenu générique. «Un Silvant» reste une marque d'excellence.

bordure de rivière, dotée d'un long terre-plein et deux cales de mise à l'eau. A 55 ans, Georges Silvant poursuit son activité avec l'insusable DC 20, de rares RC 20, le Minor (3,45 mètres), le Major, le MC 15, version à cabine du Major, le MCM à moteur, réalisant également Optimist, Moth Europe et Yole OK. Le chantier propose également la construction à l'unité, la réparation, l'hivernage et bientôt de la location de dériveurs et canots légers. Répondant à une demande locale, le patron dessine et produit plusieurs pêche-promenade, Méloine (en 6,50 mètres ou 5,50 mètres), Duhon (5,30 mètres) et crée quelques exemplaires de deux robustes croiseurs, Corsen (8,50 mètres) et Triagoz (9,20 mètres).

A partir de 1976, Georges Silvant réduit graduellement ses activités. La série des DC 20 s'arrête en 1978 et toute activité de construction cesse en 1983. Sept ans plus tard, l'activité est définitivement cédée, non sans qu'un dernier Triagoz, *Fleur d'Ajonc IV* ait été construit pour la famille.

«Notre père était satisfait d'arrêter car il avait envie de naviguer, conclut

Bernard Silvant. *Les dernières années, il avait son DC 20 n° 70, Farewell III avec lequel il ne ratait aucune régata locale et qu'il revendit ensuite à Yannick Tabarly. Il s'occupait de ses chèvres, de ses moutons et allait taquiner le bar avec sa Méloine. C'était un sage.»*

«Quand on courait contre lui, il nous flanquait encore des raclées à 80 ans passés !», renchérit Hervé Silvant, petit-fils du constructeur qui navigua lui aussi en DC 20.

Georges Silvant figure parmi les hommes qui menèrent la mutation essentielle de l'histoire de la plaisance, tout en gardant jusque dans les années quatre-vingt un statut original d'architecte-constructeur dont,

SILVANT
En savoir plus...

Un site particulièrement riche est consacré au DC 20 :

<http://pagesperso-orange.fr/590>.

Une association de propriétaires fait revivre la série, organisant des rassemblements et le recensement des DC et RC 20 quel que soit leur état. Contact via le secrétaire Alain Nicolas alain.nicolas.sene@wanadoo.fr

Taillé pour la mer
Petit croiseur hauturier
au cockpit réduit,
le RC 20 gardait
les lignes agressives
du dériveur dont
il était issu.



autre Maurice Edel, on ne trouve guère d'autre exemple. Il réalisa les débuts de l'industrialisation sans perdre son âme d'artisan, collaborant par prédilection avec les grands architectes de «l'époque classique», Cornu, Dervin, Staempfli, même si on relève dans sa production la présence d'un half-tonner sur plans Dominique Presles. Homme de peu de mots, consacrant tous ses loisirs à la régata et à la lecture de récits maritimes, il disparut en 1999, sans avoir jamais trouvé le temps de traverser l'Atlantique comme il en avait

rév. Constructeur de centaines de bateaux, son nom est devenu générique. «Un Silvant» reste une marque d'excellence. Ce ne sont pas les barreaux de DC 20 qui font encore figure d'épouvantail sur les lignes de départ qui vous diront le contraire. E.V. ●

Www Retrouvez plus d'infos sur voilesetvoiliers.com
Rubrique : Les indispensables



RC 20

Architectes : Bernard et Georges Silvant.
Création : 1964. Nombre : 48.
Long : 6,75 m. Larg : 2,27 m.
TE : 1,02 m. Poids : 1,1 t.
Lest : 0,40 t. Voilure : 24 m².