

une visite chez

## Georges SILVANT

Constructions Navales

Conflans Sainte-Honorine

L'œil bleu, la chevelure grise en broussaille et poudrée d'un léger nuage de sciure de bois, un éternel crayon derrière l'oreille gauche, de taille moyenne, mais carré et solidement campé sur ses jambes, Georges Silvant donne, dès l'abord, une impression de solidité, la certitude de se trouver face à un homme parfaitement à « son affaire ».

Cette affaire, il la dirige depuis bientôt vingt ans, après avoir quitté, pour la construction navale, la construction aéronautique où il avait déjà acquis l'expérience des problèmes marins en travaillant, chez Potez, aux coques d'hydravion en bois moulé.

Contrairement à ce qu'on pourrait

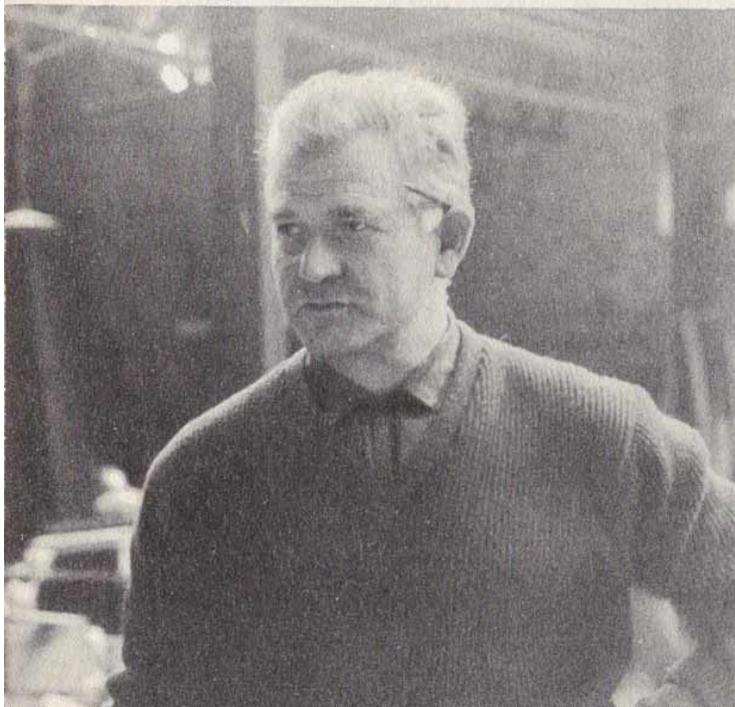
croire, ce n'est pas au bord de l'eau qu'il faut chercher le chantier Silvant, à Conflans-Ste-Honorine, mais tout en haut de l'agglomération, derrière la gare. Pour gagner l'ancienne fonderie dont il a pris la place en 1945, il faut louvoyer entre les étalages de légumes et de victuailles qui s'accumulent les jours de marché.

L'effet de contraste n'en est que plus grand. Sitôt entré dans le vaste hall qui a vu naître Striana, la bonne odeur de bois et de vernis, le spectacle de bateaux fraîchement peints et déjà alignés comme pour un départ de régates vous plongent immédiatement dans une atmosphère maritime.

Cet éloignement de la Seine est-il un handicap ? Il ne semble pas. Le patron a installé, juste le long du fleuve, à quelques centaines de mètres de là, un slipway et un garage pour ses clients, en attendant d'y mettre en place une partie de ses ateliers. De toute façon, Conflans-Sainte-Honorine offre une situation « stratégique » de premier choix pour un constructeur, à proximité immédiate des acheteurs parisiens dans une région où se retrouvent en fin de semaine tant d'excellents barreurs dans des clubs de grande tradition.

La clientèle de Silvant est donc, le plus souvent, une clientèle exigeante, pour laquelle rien ne saurait être négligé, mais aussi une clientèle prestigieuse qui a souvent conduit à la victoire les enfants de la maison. Exclusivement consacré à la plaisance, le chantier a

Georges Silvant.



construit toutes sortes de yachts, du dériveur léger aux « classes I » du RORC, mais en général des bateaux rapides « qui marchent bien ». Le palmarès est brillant. Inutile de le détailler ici. Rappelons seulement qu'on y trouve un Dragon sélectionné pour les éliminatoires olympiques, Striana, Aoufa II, et, tout récemment encore, une nouvelle création 100 pour 100 Silvant : le DC 20, vainqueur du Bol d'Or 1962.

La première commande du chantier fut un sharpie de 9 mètres carrés. Quelques années plus tard Silvant se prenait au jeu de concevoir ses propres fabrications et dessinait des Cormorans ; puis ce fut le tour des Cat-boats de Carantec, pour lesquels les seules restric-

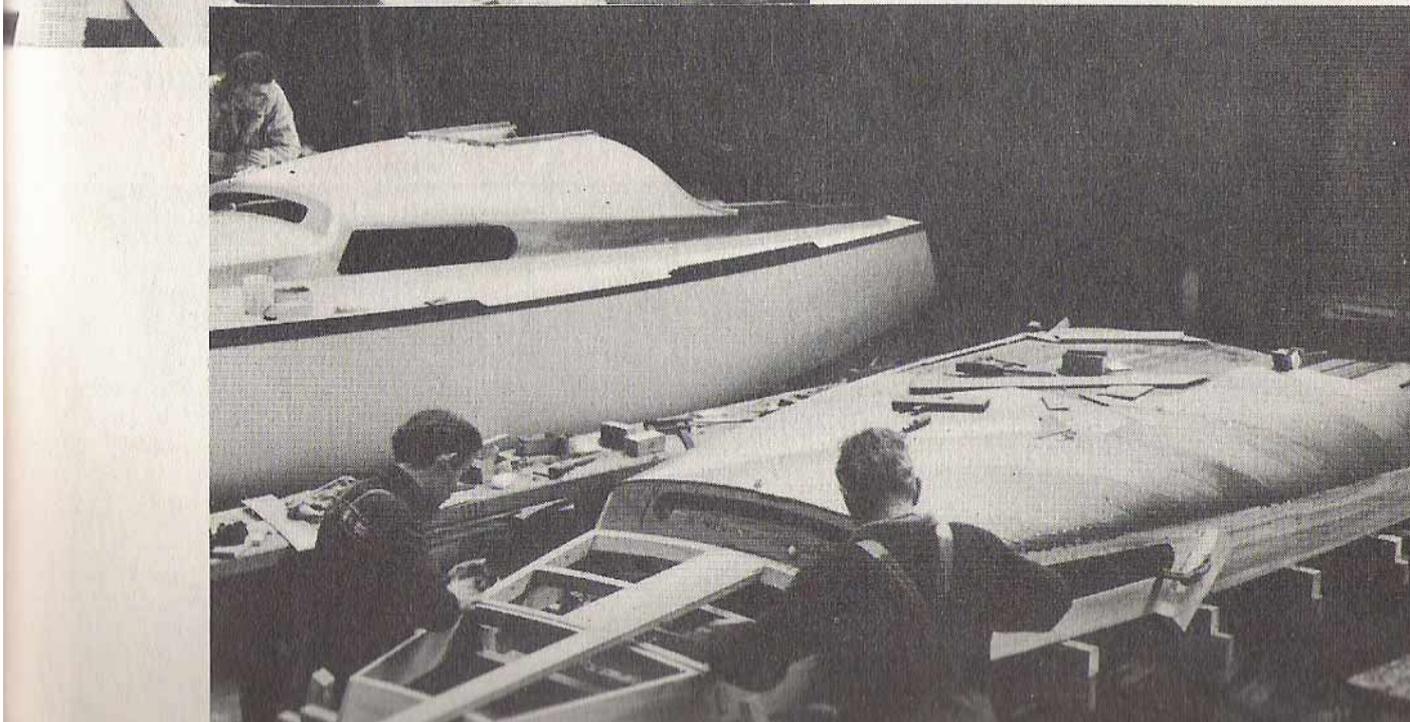
tions imposées étaient d'avoir une longueur de 4,50 mètres et d'être grésés en cat-boat. Les Mousses et maintenant les Minors et les Majors, dessinés cette fois-ci par Bernard Silvant, le fils du constructeur, maintiennent cette tradition du dériveur léger.

Parallèlement, les séries à quilles n'ont jamais été délaissées : à l'origine des Ailes, ensuite les Dragons et maintenant les 21 mètres carrés de Karpoff.

La qualité de ses Bélougas a fait, pour une large part, la réputation du chantier. Après en avoir longtemps poursuivi la fabrication pour répondre au désir d'une clientèle particulièrement fidèle, Silvant a préféré encore une fois



Montage de roofs pour le DC 20.



RC 20 (à gauche) et DC 20 (à droite), bord à bord et prêts à partir.



devenir son propre architecte et a réalisé le DC 20, qui répond exactement au même programme, compétition et promenades, avec des performances plus brillantes. Une version JOG, le RC 20, est construit sur le même moule, mais avec un franc-bord plus élevé et un aileron.

Pour ces fabrications, dont il a l'intention de faire son cheval de bataille, le constructeur n'a pas hésité à soustraire certains éléments. Conçus rationnellement et combinant de façon heureuse le plastique et le bois moulé, ces modèles doivent, en bonne logique, trouver des débouchés intéressants, tant sur le marché français que, peut-être, sur les marchés d'exportation. Le rythme de production escompté devrait dès 1963 atteindre celui d'une unité par semaine. La firme s'oriente donc nettement vers la construction en série, ce qui rassurera peut-être ceux qui s'inquiètent de voir disparaître une certaine

forme de qualité unitaire devant la production de masse.

En visitant un chantier de ce genre on ne peut, en effet, se retenir de se poser une question : l'évolution rapide du marché de la plaisance, le développement considérable des séries populaires vont-ils laisser toutes leurs chances à des artistes comme Silvant, qui se retiennent difficilement de prendre leur crayon pour améliorer tel ou tel type de bateau ou créer quelque chose de neuf ? Si pour certains, il semble difficile de répondre par l'affirmative, ici la réponse ne laisse subsister aucun doute.

Pourquoi ? Nous l'avons vu : ce chantier a su créer dans le passé et crée toujours des modèles valables, bien construits, qui correspondent exactement aux besoins réels d'une clientèle précise, d'une clientèle de toujours et qui ne cesse d'ailleurs de s'élargir.

**Bertrand DUCLAIRES.**

Reportage photo La Noue-Bateaux.

Striana revient hiverner sur les lieux de sa naissance. On le voit ici sur le chariot qui permet à Silvant de remonter les bateaux de 30 tonnes, malgré la pente de la berge.

