

L'histoire commence par Georges Silvant.

Qui est-il ?

Il est né à Paris en 1915. Orphelin à 13 ans, il devient charpentier. Sa famille s'installe à Conflans Saint-Honorine.

Ado, il y construit son 1^{er} voilier, un plan américain, le *Snipe*, dériveur de 4,70 m.

A 21 ans, il dessine et construit en bois, un petit sloop de 7 mètres, l'*Anioto*.

Puis il poursuit, avant guerre, sa carrière chez l'avionneur Potez et construit des flotteurs d'hydravion.

Puis au chantier Carré à Sartrouville avant la guerre.

Après la guerre de 39-45, il rejoint la société MATRA dont la filiale plaisance, MATRA-MARINE, passe sous la responsabilité de Georges qui s'installe à Conflans.

Un 1^{er} constat : on est bien sur la Seine, tout près de Paris avec 2 grands centres de voile aux Mureaux :

- Le CVP
- L'YCIF

... et les leaders qui vont avec et qui, ont pour nom Jean Peytel (stariste) et Jacques Auclair et aussi Jean-Jacques Herbulot.

Au fil de la Seine, la concurrence s'intensifie :

- Les chantiers Jouët à Sartrouville,
- de Coninck à Maisons-Laffitte,
- Samson et les constructions de Meulan.

Portraits des voiliers construits par Georges Silvant :

l'Aile.

L'Aile est un petit quillard de 7 mètres d'origine finlandaise choisi de préférence au Star par l'YCIF.

40 Ailes sont commandées d'un coup avant la guerre et construites en Isorel, une matière qui s'avère poreuse, se gorgeant d'eau.

Georges Silvant récupère la production d'une quarantaine d'Ailes .

En 1950, la flotte d'Ailes compte 200 unités.

Le Caneton.

Déjà produit avant guerre, il est redessiné par Pierre Staemspli et construit à 700 exemplaires. (Eider)

Georges Silvant développe un nouveau modèle : le Caneton à restrictions sur plan Eugène Cornu dont il construira 25 exemplaires.

Le Cormoran.

Né en Baie de Morlaix, tout le monde connaît le Cormoran dont le 1^{er} plan daté de 1922 est signé Raillard et construit par Cazeneuve à Carantec. Une série à restrictions.

Georges Silvant en propose un modèle en 1947, apparemment en 2 versions, dont l'une en marconi, en quillard et sans bout dehors !!!

Nous n'avons pas le temps de retracer les 100 ans de ce bateau merveilleux dont l'histoire magnifique mais compliquée (du reuz!) est décrite avec talent dans un livre paru récemment.

Toujours est-il que les 3 premiers Cormorans sortis du chantier de Conflans trustent les 1^{ères} places.

Le Fjord, le Muge, les vedettes Zénith.

Le Dragon.

Encore une icône !

Né en Norvège en 1929, il n'apparaît en France qu'en 1947 avec 3 exemplaires construits pour le Y.C.F.

Un bateau à problème car les forts élancements avant et arrière font travailler les bois.

Georges Silvant en améliore la construction avec « Astafo » en collant (# calfatant) les hauts du bordé.

La Bonite.

Le croquis de ce plan Sergent en montre toute la modernité :

- Aileron à bulbe et safran sur tableau arrière
- Tonture inversée qui favorise la position assise dans la cabine.
- et surtout l'adoption du « strip planking » = Petites lattes collées et clouées.

La Bonite est un brillant concurrent dans les courses du J.O.G. très actif dans les années 60 (Le Havre).

Striana : le chef d'oeuvre

Striana est un 12 m. CR (Cruiser Racer) de 18,60 m. construit en bois en 1954.

Georges Silvant produit aussi cette année là, 25 Mousses, 2 Cormorans et plusieurs autres croiseurs en bois.

De même avec Aoufa dessiné par F. Sergent, un ketch de 14 mètres.

Le Bélouga : Bateau de la discorde

Le Bélouga est né en 1943 à l'initiative de Jacques Lebrun (champion olympique) avec Eugène Cornu. Plus de 1000 exemplaires seront construits.

Georges Silvant en construit plusieurs dizaines à partir de 1956.

Ses bélougas raflent les 1ères places.

Mais la zizanie s'installe car certains concurrents mettent en cause des arrangements avec le plan des bouchains de la coque.

Ya du Reuz !

Eugène Cornu l'architecte est un Pen Kalet et se braque.

Bref, l'ambiance tourne au vinaigre dans cette série – phare !

Et Georges Silvant, appuyé par Jacques Lebrun, va lancer le DC 20 en 1960.

Le DC 20.

Les premiers exemplaires sont réalisés en bois-moulé à partir de 1960.

Le DC 20 mesure 6,70 m. (+ 20..... Bélouga), pèse 780 kg contre 490 kg, en raison d'un lest de 140 kg. Cockpit auto videur.

En 1967, 300 unités ont été construites.

« Le DC 20 arrive sur un marché en pleine mutation. Les matériaux de synthèse vont bouleverser en profondeur la profession. Le chimiste se substitue au charpentier, l'éprouvette à l'herminette, le polyester à l'acajou » dit l'historien François CASALIS.

L'innovation date de 1936 avec la firme française Saint-Gobain puis en 1941 avec les anglais d'ICI qui met au point le térylène à base de polyester. Du Pont de Nemours va suivre avec le Dacron et le Tergal.

Pierre Staempfli, après s'être rendu aux USA en 1952, lance des canots de servitude avec HB pour la Marine Nationale, en thermoformage ou en polyester.

Tandis qu'un 1^{er} Caneton 505 s'expose à la Foire de Paris en 1955.

Le 420 de Lanaverre est lancé en 1960 et marque le début d'une nouvelle ère où les unités construites se chiffrent par millier et non par dizaines ou centaines.

Le chantier Silvant se trouve à la croisée des chemins tandis que Bernard, le fils aîné de Georges, vient épauler son père.

Avec le succès des années 60-70, de vastes locaux sont construits en bord de Seine, toujours à Conflans.

Avec 11 modèles, la gamme Silvant s'élargit, avec notamment, le DC 20 pour les courses du G.C.L.

Optimist, Moth Europe, Minor et autres Major entrent dans le catalogue ainsi que des croiseurs mixtes de 8,25 m., tout en poursuivant les constructions à l'unité.

1970 marque le virage de Conflans vers la rivière de Morlaix, là où est installé le nouveau chantier, toujours visible près du chantier Jézéquel et Loisir Nautic.

L'aventure, limitée à la location et à l'entretien, s'arrête en 1993.

Ses enfants et nombreux petits-enfants l'accompagne jusqu'à sa dernière demeure, le 28 avril 1999 en l'église de Locquénolé.