

Johann Tanzer

l'immigrant qui
voulait fabriquer
le voilier du peuple



Propos recueillis par Michel Sacco

Johann et Gabriella Tanzer sur le lac de Thoue en Suisse.
«Gabriella aimait la voile sinon elle ne m'aurait pas épousé».

Tout le monde connaît les voiliers Tanzer, des bateaux très familiers dans le paysage nautique québécois. Combien d'entre-nous ont fait leurs premières armes sur ces voiliers simples et robustes, dotés d'un solide tempérament marin? Après la fermeture du chantier en 1986, la marque Tanzer a continué de vivre à travers les milliers d'unités qui naviguent toujours sur les plans d'eaux aux quatre coins de l'Amérique du Nord. On connaît bien mal en revanche le parcours singulier de l'homme derrière le chantier de Dorion, un chantier qui marqua les débuts de l'industrie nautique québécoise.



Gabriella et Hans naviguent en Star.

Une jeunesse autrichienne

Johann Tanzer est né en 1927 dans le petit village de Velden au cœur des Alpes autrichiennes, dans la pittoresque province de Carinthie, à faible distance des frontières italiennes et yougoslaves. Dans la maison familiale à flanc de montagne, son père forgeron élevait une famille de sept enfants. L'hiver venu, le jeune Johann chaussait ses skis pour se rendre à l'école. Au pied de la montagne, les eaux cristallines du lac Worth (Wörthersee) s'étirent sur une vingtaine de km et attireraient déjà à l'époque une clientèle de villégiateurs aisés.

Johann aurait aimé devenir mécanicien de locomotive, mais les modestes revenus familiaux ne lui permettaient pas de faire des études supérieures. En outre, l'isolement du village de Velden, privé de moyens de transport, le forçait à apprendre un métier sur place. En 1941, à l'âge de 14 ans, Johann Tanzer débute son apprentissage de la construction navale dans le chantier de Valentin Feinig (Feinig Werft). L'établissement situé sur le bord du Wörthersee construit des voiliers de régate, de course-croisière ainsi que des bateaux à moteur. Le processus de formation des charpentiers de marine et des constructeurs de navire est à l'époque pris très au sérieux et très bien structuré en terre autrichienne. Durant les quatre années d'apprentissage, les élèves passent trois jours par semaine au chantier et deux autres en classe pour apprendre le dessin technique et les principes de base de l'architecture navale. Au terme de la formation, les étudiants doivent être en mesure de dessiner et construire une petite unité tout en choisissant les essences de bois appropriées. La validation du diplôme passe par des stages dans d'autres chantiers où les maîtres notent les aptitudes de leurs élèves dans un carnet d'apprentissage (Arbeitsbuch), une formule qui tient de la tradition du compagnonnage.

Johann Tanzer parvient à boucler sa formation avant d'être mobilisé dans la marine le 3 janvier 1945, jour de son anniversaire. «Moi qui n'avais jamais voyagé qu'en ski et n'étais pratiquement jamais sorti de mon village, j'ai dû faire deux jours de train pour gagner le nord de l'Allemagne. J'étais effrayé de quitter mon pays natal», se souvient Johann. Sur le quai de la gare de Berlin, il croise par hasard son père affecté à une usine de munitions: «Tiens-toi tranquille mon fils, la guerre sera finie dans 3 mois.» Durant son séjour de quatre mois sous les drapeaux, sur les bords du canal de Kiel qui relie la mer du Nord et la Baltique, le jeune Tanzer n'embarquera jamais sur un navire de guerre et occupera une partie de son temps une canne à pêches dans les mains.

L'après-guerre et le séjour en Suisse

Après l'armistice, Johann Tanzer rentre à Velden où il trouve un père malade et une famille démunie après les rigueurs de la guerre. Il doit aussi valider sa formation en travaillant dans des chantiers. Il passe quelque temps à Hambourg chez le prestigieux constructeur Abeking & Rasmussen. Il fait ensuite fait un court séjour en Angleterre pour se documenter sur la



Hans le moniteur de voile devant des élèves attentifs.



La camionnette des débuts du General Boat Builders.



Le premier atelier de Tanzercraft à Dorion. Christine et Hans attendent l'autobus.



L'un des premiers contrats de construction de Johann, un voilier en bois classique sur le lac des Deux Montagnes.

construction, très moderne à l'époque, de mâts en aluminium et finit par trouver du travail dans un chantier naval de Zurich en 1946. «Les Suisses n'avaient pas beaucoup de constructeurs de bateaux à l'époque, la classe aisée continuait à faire de la voile sur les lacs et un charpentier de marine germanophone pouvait facilement se trouver du travail dans cette partie de la Suisse allemande. Zurich était aussi le seul endroit où je pouvais me procurer des médicaments pour mon père» raconte M. Tanzer.

De 1946 à 1948, le constructeur fraîchement diplômé alterne des séjours de travail entre la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne. En 1948, il choisit finalement d'émigrer en Suisse, au bord du lac de Thoune (Thunersee), où une école de voile lui confie la responsabilité de chef de la base nautique. La jeunesse dorée locale vient s'initier sur des dériveurs de type Pirate et sur des quillards. Autodidacte passionné par les aspects techniques, il dévore toute la littérature qui lui tombe sous la main pour parfaire ses connaissances et comprendre comment on peut faire avancer plus vite un bateau à voile. «J'enseignais et j'apprenais en même temps, j'étais mon propre professeur et j'avais beaucoup de notions à assimiler; c'était tout un défi pour moi» se souvient-il.

Le Dr Schmidt, qui l'a recruté pour diriger la base, se prépare à l'époque pour les Jeux Olympiques à bord d'un Star. Johann l'aide à préparer son bateau. Il modifie le gréement en supprimant un étage de barres de flèches pour rendre le mât plus souple et absorber le volume de la grand-voile dans la brise. Heureuse initiative qui sera suivie par la suite par tous les concurrents de la classe. «Je voyais la voile comme le futur des sports nautiques et j'adorais l'idée de jouer avec le vent pour se déplacer le plus rapidement possible.

Le séjour suisse au bord du Thunersee va durer sept ans. Il rencontre à Zurich en 1952 celle qui sera la femme de sa vie et restera toujours à ses côtés, Gabriella, avec qui il aura ses deux premiers enfants, Hans en 1953 et Christine en 1954. Andreas, le troisième enfant de la famille naîtra en ? au Québec.

L'émigration au Canada

«Mon chemin était tout tracé en Suisse, mais je ne voulais pas que ma carrière en reste là» explique Johann Tanzer. En 1956, il embarque pour tenter sa chance au Canada, laissant sa famille derrière lui le temps qu'il trouve du travail. Il débarque à Halifax avec 20 \$ en poche pour tout pécule et une boîte à outils bien fournie. Il se rend à Dorval où une de ses tantes travaille pour Herman Weiler, un Suisse allemand qui occupe un poste de cadre chez Aviation Electric. Johann ne doit y rester qu'une nuit, mais la chance lui sourit dès son arrivée. Weiler, un amateur de voile qui possède un voilier au Royal St. Lawrence Yacht Club, l'engage chez Aviation Electric comme homme à tout faire. Un individu de la trempe de Johann Tanzer ne peut supporter longtemps un emploi subalterne où il n'a rien à apprendre qu'il ne connaisse déjà. Weiler le recommande alors à une connaissance qui œuvre dans la rénovation domiciliaire. À la même période, la filière suisse germanique l'aide à se frayer un chemin et à se faire connaître dans les yachts clubs de l'ouest de Montréal où l'on requiert volontiers ses services pour entretenir des bateaux. On l'embauche aussi pour enseigner l'art de la navigation et de la préparation des voiliers et aider les propriétaires à gagner des régates. Le Dr McDonald du St. Lawrence YC est l'un de ses premiers clients. «J'ai terminé la préparation de son Dragon comme s'il s'était agi d'un piano» plaisante M. Tanzer. Un autre client suisse requiert ses services pour transformer une chaloupe de sauvetage en voilier habitable. Le bouche-à-oreille suffit bientôt à lui fournir du travail bien rémunéré. À ce rythme, il comprend qu'il a déjà assez de clients pour partir à son compte et qu'il est temps de rapatrier sa famille à ses côtés. Il ne s'est pas encore passé un an depuis son débarquement à Halifax.

«Je travaillais sur les quais et les lacs montréalais me rappelaient ceux de mon pays» se souvient Johann. Au fil de rencontres impromptues, Johann Tanzer obtient ses premiers contrats de construction d'unités neuves. C'est en 1958 que Pierre Desjardins et Michael Fish, membres de l'équipe canadienne de voile olympique, lui confient la réalisation de deux coques de Flying Dutchman pour les jeux de Rome. «À Hudson le jour de la régates de la Fête du travail, j'avais été impressionné par la qualité de construction d'une chaloupe à rames que Johann avait réalisée» se sou-



vient M. Desjardins. «Ce sont les deux premiers voiliers qu'il a construits au Canada. Il a fabriqué les coques en bois laminé sur un pont en contreplaqué. Les mâts étaient en épinette de Sitka, en 16 sections sciées et renversées, une véritable œuvre d'art» ajoute M. Desjardins. «Les gens appelaient ça des spaghetti masts» commente Johann à la blague, «mais leur souplesse permettait aux régatiers de naviguer dans la brise avec une grand voile très plate».

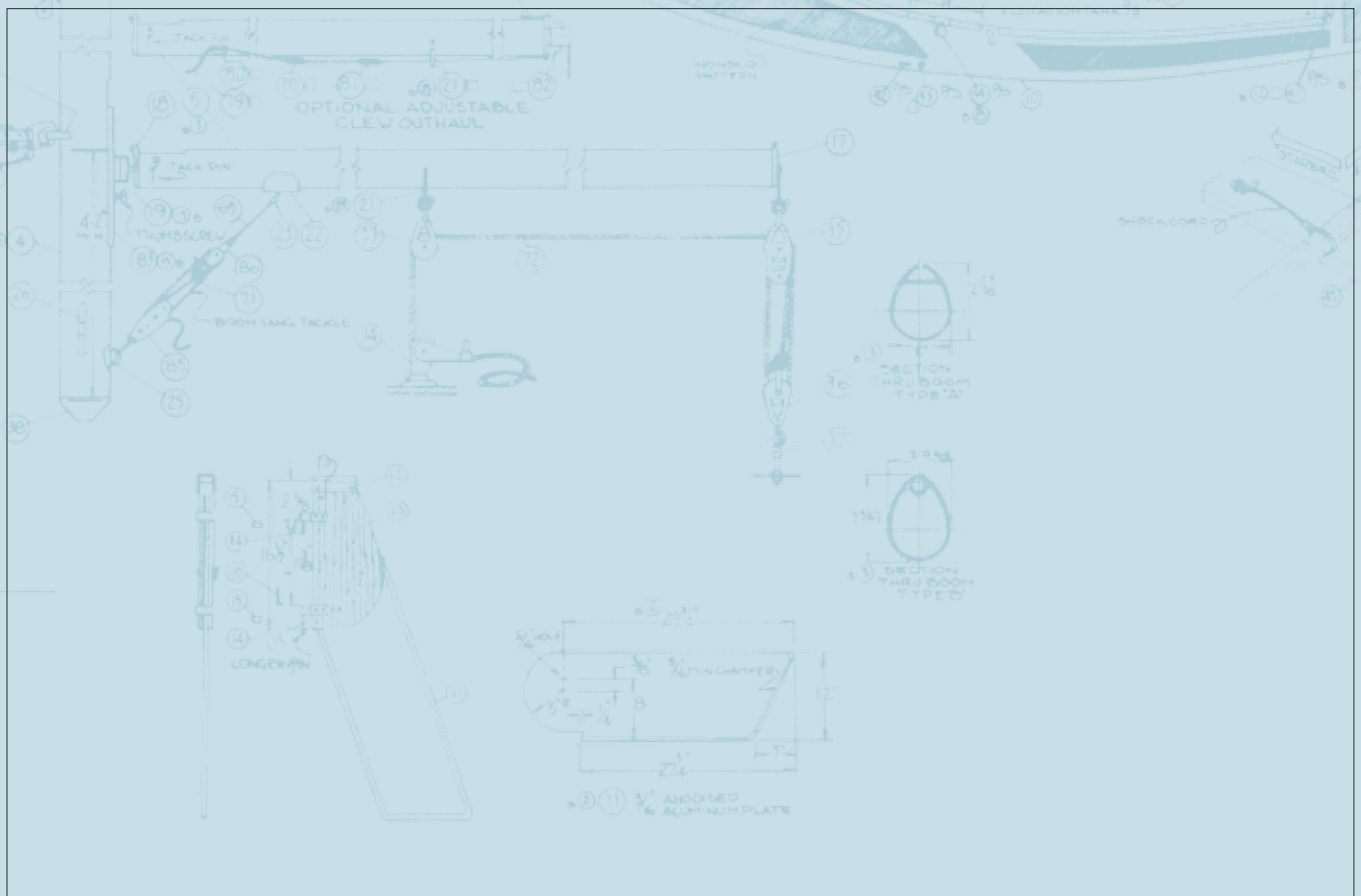
Peu à peu, les commandes s'enchaînent: une série de sept Finn pour le St Lawrence YC, un voilier de croisière en bordé classique pour le Dr Casgrain sur le lac des Deux Montagnes. La carrière de constructeur de bateaux de plaisance de Johann Tanzer au Canada vient de commencer. Outre les commandes à

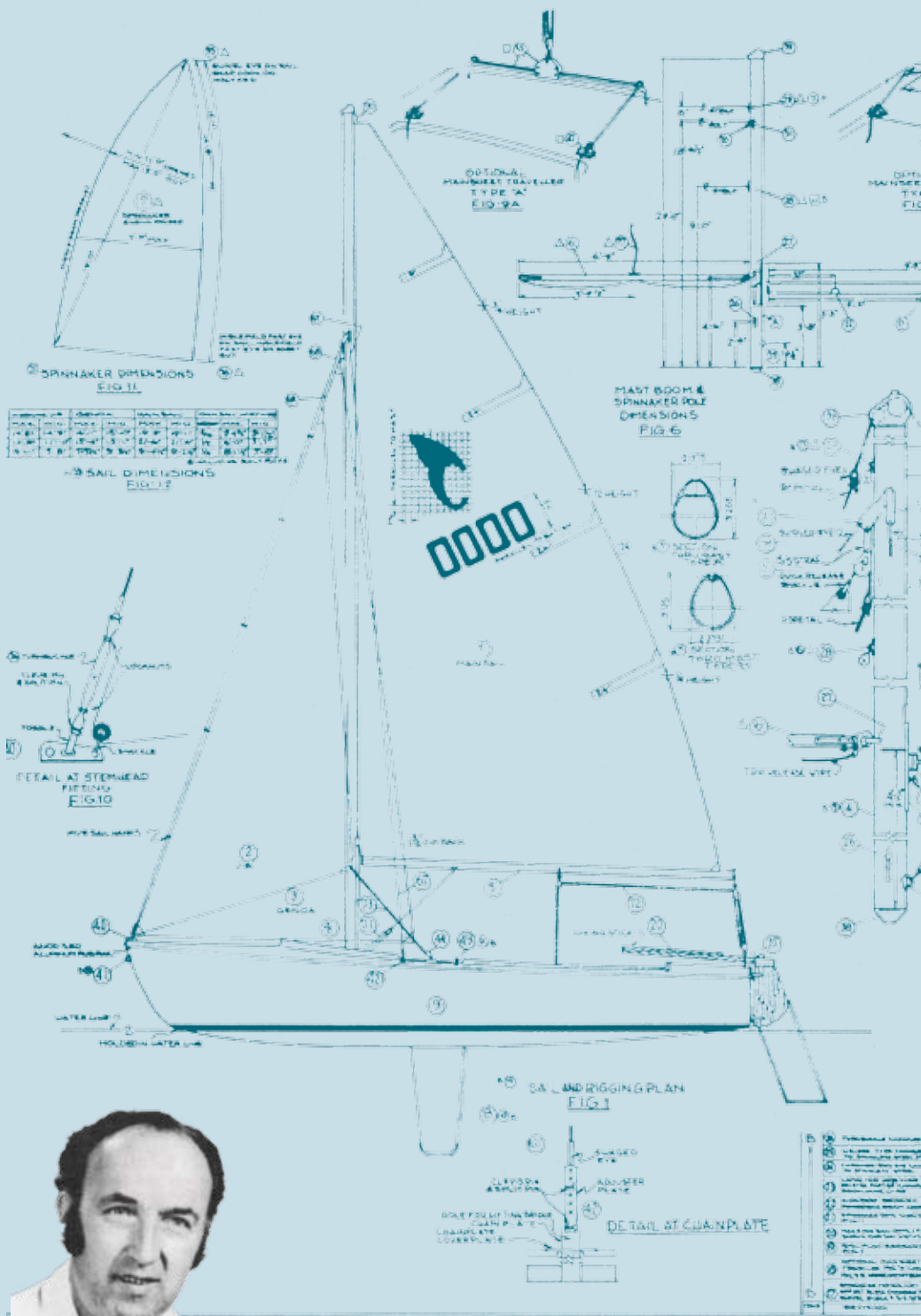
l'unité, la clientèle des yachts clubs le met sur la piste de la construction de dériveurs de compétition comme les Lightning qu'il construit sous licence.

L'époque de Tanzercraft

En 1963, la famille Tanzer emménage à Dorion au bord de la route 17 dans un édifice qui fait office à la fois d'atelier au rez-de-chaussée et de résidence à l'étage. Ce sont les débuts de la compagnie Tanzercraft qui construit sous licence des MC Scow, des Flying Junior, des Lightning et une série de Y-Flyer en contreplaqué pour des clients du lac Meech. Les locaux de Tanzercraft s'avèrent rapidement exigus. Johann Tanzer déménage ses installations en 1964 à la Pointe des Cascades dans les anciens ateliers du canal de Soulanges. Son chantier occupe le bâtiment qui est aujourd'hui devenu un restaurant. Juste à côté, un plan incliné permet facilement de mettre des bateaux à l'eau dans un petit bassin abrité par des murs de ciment. Dans ses nouveaux ateliers, Tanzercraft continue de produire des Flying Junior et des Flying Scot, mais il met aussi en chantier un premier quillard

Tanzercraft a fabriqué de nombreux dériveurs comme ce Y-Flyer en contreplaqué.





Johann Tanzer le dessinateur. Les plans du Tanzer 16 avec tous les détails du gréement et de l'accastillage. Une bonne partie des plans dessinés par M. Tanzer ont disparu après la faillite de Tanzer Industries.

en fibre de verre sur un plan de Bill Shaw, le Cascade 24 (auss appelé Nutmeg 24).

La mise en œuvre de la résine polyester et de la fibre de verre constituait un élément tout à fait nouveau pour un charpentier de marine qui avait appris son métier en construisant des bateaux en bois. La filière germanique s'avéra à nouveau utile pour Johann

qui rentra en contact avec un constructeur allemand au Maryland qui fabriquait des Flying Scot. Quelques séjours sur place lui permirent d'obtenir suffisamment de notions pour assimiler les principes de base de la construction en polyester. «Nous échangeons beaucoup d'informations entre constructeurs. J'ai dû apprendre la construction sur moule.

Tanzercraft se sont retirés obligeant le chantier à trouver de nouveaux partenaires financiers. Bob Higman, ingénieur chez Canadair, commande à Johann Tanzer la construction d'un trimaran de 42' en bois laminé et acquiert des parts d'une nouvelle compagnie qui va désormais porter le nom de Tanzer Industries.

Les moules étaient d'abord fabriqués en bois que l'on recouvrait ensuite de fibre de verre, j'étais au moins familier avec la première étape du processus» se souvient M. Tanzer.

Johann Tanzer n'est pas qu'un brillant constructeur autodidacte doublé d'un bourreau de travail, c'est aussi un visionnaire qui rêve au développement des sports nautiques non motorisés. Avec l'aide financière du propriétaire de la chaîne de magasins Morgan's, il envisage de créer un yacht-club à Pointe des Cascades. Dans les biefs du canal de Soulanges, il souhaite implanter un centre d'entraînement pour l'aviron. Un site effectivement rêvé pour la pratique du yachting léger, aujourd'hui encore tristement laissé à l'abandon. Le projet tourne court lorsque, à l'occasion d'une campagne électorale, le maire de Vaudreuil lui suggère de contribuer monétairement à sa campagne afin de «faciliter» la reconduction de son bail à la Pointe des Cascades. «J'avais oublié le conseil que m'avait jadis donné mon père, de ne jamais faire confiance à un politicien. J'ai attrapé le maire par le collet et je l'ai foutu dehors», se souvient Johann en rigolant. Le bail ne sera pas renouvelé et le chantier doit trouver un nouvel emplacement.

Les débuts de Tanzer Industries

Johann Tanzer déménage en 1965 dans un petit local à Dorion où il peine à construire plus de deux unités à la fois. Les bailleurs de fonds de

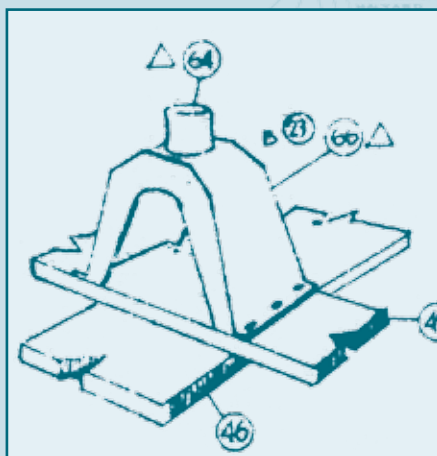


Tanzer Industries s'installe à Vaudreuil-Dorion à partir de 1968 et s'agrandit peu à peu.

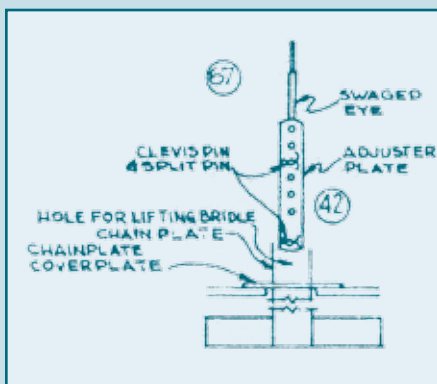
C'est à cette époque que débute la construction du Tanzer 14, un plan emprunté à un autre designer, que Johann modifie pour en faire un petit bateau d'initiation. À la même période, Johann dessine ce qui sera le premier grand succès de la marque Tanzer, un dinghy de 16 pieds, d'abord appelé Constellation et qui sera renommé plus tard Tanzer 16. L'ancien chef de base nautique veut produire un



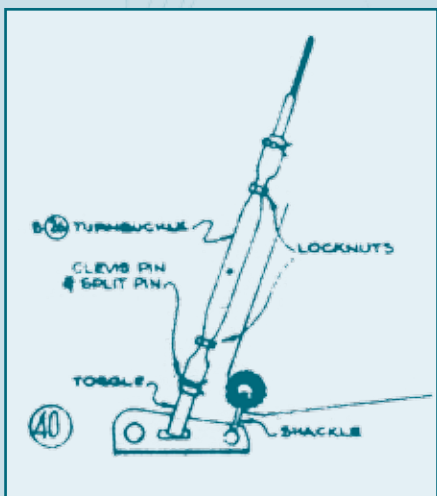
Le jeune Hans Tanzer sur le rouf d'un Tanzer 16 Overnighter en ?



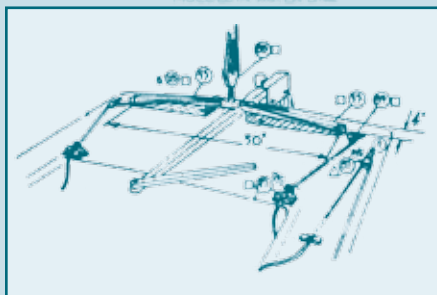
SPINNAKER DIMENSIONS
FIG. 11



TURNBUCKLE
CLEVID PIN & SPLIT PIN
LOCKNUTS



WATER LINE
HOLE FOR LIFTING BRIDGE



HOLE FOR LIFTING BRIDGE
COVERPLATE

bateau d'initiation et d'entraînement, économique et accessible au plus grand nombre. «Le Flying Scot était trop gros et trop difficile à naviguer pour des jeunes» se rappelle Johann. Le T16 est stable et on peut le mettre entre toutes les mains. Le safran et la dérive en aluminium peuvent encaisser les chocs sans difficulté et participent à la stabilité de l'embarcation. Facile à remorquer, il permet aussi d'embarquer quelques affaires pour la balade entre copains. Une version camping du T16, le T16 Overnighter, voit aussi le jour. Doté d'un petit rouf, l'Overnighter permet à deux personnes de camper à bord «à condition qu'elles soient très amoureuses» commente à la blague Hans Tanzer, qui fut très tôt associé au fonctionnement du chantier familial.

Le Tanzer 16 va connaître une longue carrière et sera construit à 1800 unités environ. Le bateau se vend très bien au Canada, mais surtout dans l'est des Etats-Unis où une association de classe verra le jour en 1970 à Raleigh, en Caroline du Nord. Un circuit de régate très actif sur le nord-est américain poussera même Tanzer Industries à ouvrir une usine à Edenton, NC pour produire le populaire 16 pieds, et plus tard les Tanzer 22 et Tanzer 26. Hans Tanzer se rappelle de ce chantier situé dans une zone humide très chaude en été: «Les serpents se glissaient dans l'édifice et s'endormaient sur les poutres de la charpente. Il est arrivé à plusieurs reprises de les voir tomber dans les moules.»

Vers 1968, le chantier déménage à nouveau dans les locaux d'un ancien garage sur la route 338 à Dorion. Bob Higman s'est retiré et a été remplacé par M. Delmard, un ingénieur chimiste qui investit les capitaux nécessaires à l'expansion de Tanzer Industries. M. Delmard introduit un administrateur, Eric Spencer, d'origine britannique, qui devient président et actionnaire minoritaire de Tanzer Industries. C'est le début d'une longue et fructueuse collaboration entre deux hommes qui feront le succès de l'entreprise pendant 18 ans. Johann, le constructeur et l'ancien moniteur de voile, la force vive et l'inspiration du chantier. Eric, un navigateur de longue date, amateur de régates, l'administrateur aguerrri à l'écoute des besoins du marché. «Tous les deux avaient des idées bien arrêtées, parfois divergentes, mais ils se respectaient et finissaient toujours par trouver un terrain d'entente» témoigne Bill Bury qui a travaillé plusieurs années au chantier. «Ils ont conservé de bonnes relations tout au long de leur carrière» conclut Bill.

À l'autre bout de l'Amérique, les enfants

de Bob Higman se mettent en tête d'ouvrir un chantier dans l'état de Washington pour construire le Tanzer 16 et plus tard le Tanzer 22. Le chantier produit quelques unités, mais l'aventure tourne court faute de main d'œuvre qualifiée. «Pour construire des bateaux, il faut y mettre son cœur» résume laconiquement Johann Tanzer.

Le formidable succès du Tanzer 22

Le jeune homme qui avait débarqué au Canada «la tête pleine de plans de bateaux» en 1956 ne transportait pas que sa boîte à outils, mais un véritable idéal. Celui de construire des voiliers accessibles aux petits portefeuilles. Lui, le fils de famille modeste voulait travailler pour ses semblables, pas seulement pour la classe aisée. Le jeune apprenti de Feinig Werft a aussi été durablement marqué par l'exemple de Ferdinand Porsche, le patron de Volkswagen et le père de la fameuse coccinelle, l'automobile que tous les travailleurs de la classe moyenne allemande pouvait s'offrir au milieu des années 1930. Dans un élan de gratitude qui fait aujourd'hui sursauter, les ouvriers des usines Volkswagen se cotisèrent pour faire construire un yacht à leur patron. Par l'un de ses hasards qui font l'histoire, le mandat de la construction de **Sia IV**, un magnifique sloop de course-croisière de 11 m, fut confié à Feinig Werft. Le jeune Johann travailla en 1943 sur ce voilier dont on enterra le lest de plomb pour éviter qu'il ne soit réquisitionné à des fins militaires. «Je voulais faire ce que Porsche avait fait pour les automobiles, offrir des bateaux accessibles à la classe moyenne» explique M. Tanzer avec une flamme dans les yeux. Au-dessus foyer de la cheminée de la résidence familiale de Terrasse Vaudreuil où Johann m'a accueilli à plusieurs reprises pour me raconter son histoire, une maquette de **Sia IV** figure en bonne place, comme s'il voulait garder sous les yeux le bateau par lequel tout avait commencé....

En 1968, Johann Tanzer dessine pendant deux mois les plans du voilier dont il sera le plus fier. Sur la table à dessin, il couche la somme de ses connaissances pour construire un bateau qui sera: «assez solide pour naviguer dans la brise, assez rapide pour faire des régates, assez bon marché pour un revenu modeste». Trois principes qui font faire du Tanzer 22 l'un des plus grands succès de toute l'industrie nautique canadienne avec 2270 unités construites.

La première coque sort du chantier en 1970. Le bateau prêt à naviguer coûte alors moins de 4 000 \$. «La demande était si forte que nous avions de la difficulté à honorer les commandes», se souvient Bill Bury. La première crise pétrolière fait doubler le prix du



Michel Sacco

L'incroyable Tanzer 22, un voilier dont les lignes ont remarquablement bien vieilli.
Un bateau simple et cohérent, dont la flotte est encore très active.

T 22 quasi instantanément. Mais qu'importe, les clients sont toujours là et en redemandant. Le chantier prend de l'expansion et agrandit ses installations au fil des rentrées d'argent. Wilburg Pokras, un agent manufacturier bien connu des concessionnaires au sud de la frontière, ouvre les portes des États-Unis. Tanzer Industries a réussi son envol.

Des bateaux incassables!

Le début des années 1970 marque le début d'un incroyable essor pour l'industrie nautique. La vigueur du marché pousse Tanzer Industries à élargir sa gamme en 1972 avec le Tanzer 28 que Johann qualifie de «bateau pour gens aisés». En 1974, Johann dessine le Tanzer 26 qui va lui aussi connaître une excellente diffusion (environ 1000 unités), puis lui dessine un petit frère, le Tanzer 7.5, dont 800 exemplaires sortiront du chantier de Dorion. En 1984, le navigateur Pierre Michel de Ruelle réalisa un aller-retour sur l'Atlantique de Québec à Saint-Malo à bord d'un 7.5. Une double traversée qui consacrait la fiabilité des constructions de Johann Tanzer.

«Mon père construisait des bateaux pour résister à n'importe quelle condition. Les structures étaient vraiment suréchantillonnées», explique Hans Tanzer qui commença à travailler dès l'âge de 16 ans dans l'entreprise familiale. «La construction en fibre de verre

se faisait à l'époque sans véritable calcul de résistance des matériaux. On avait tendance à rajouter facilement des couches» continue Hans Tanzer «Nos bateaux avaient une réputation de solidité et étaient vendus comme tel. Ce n'était pas que du marketing, mais bien la vérité. Lorsque nous percions le tube d'étambot, il nous fallait passer à travers une épaisseur de trois pouces de fibre de verre et les mèches chauffaient» se souvient Hans en rigolant. «Les bateaux pouvaient talonner sans endommager la structure, ce qui n'était pas le cas de toutes les unités sur le marché» conclut Hans Tanzer.

Steve Thom, qui a travaillé quelque temps chez Tanzer, se rappelle d'une anecdote révélatrice de la légendaire solidité des voiliers Tanzer: «Lors d'une livraison d'un Tanzer 28 dans les Maritimes, le ber a cédé. Le bateau est tombé à 100 km/h sur le côté de la route et a fait quelques tonneaux. Nous l'avons ramené à Montréal avec la quille tordue. Nous l'avons remplacé et inspecté la structure en détail. À part des éraflures sur le gelcoat, il était intact! Une fois les réparations cosmétiques terminées, nous l'avons réexpédié dans les Maritimes où il navigue encore».

Tanzer Industries continue son expansion. Sur le site de l'ancien garage, on a réparti la mise en œuvre des coques en plusieurs étapes de fabrication et ajouté

des ateliers de menuiserie, de gréement et une salle d'exposition. Le besoin de main d'œuvre qualifié est criant. Un contremaître d'origine italienne, Angelo Danielli, fait plusieurs voyages dans son pays natal pour ramener des ouvriers avec lui. Plusieurs familles italiennes immigrèrent ainsi à Montréal pour venir travailler à Dorion et la plupart d'entre elles vivent toujours au Québec. «Les Italiens avaient de bonnes aptitudes manuelles. On les employait dans la menuiserie et les travaux de finition», explique Hans. La chimie fonctionnait bien entre la famille Tanzer et les ouvriers italiens qui terminaient parfois la semaine en dressant des tréteaux au milieu de l'usine pour partager le repas du samedi midi.

Tanzer Industries et l'industrie nautique québécoise

«Dans les années 1970, un bon bateau ne pouvait venir que de Toronto» raconte Bill Bury. «Hans a prouvé le contraire et mis le Québec sur la carte». Autour du chantier de Dorion, qui emploie environ 85 employés au tournant des années 1980, se greffe tout un réseau de fournisseurs. Celui que tout le monde appelle Hans au lieu de Johann – tandis que le vrai Hans est surnommé Hansie – possède un solide sens social et tient à donner leur chance aux entreprises locales. «Plusieurs petites entreprises ont démarré avec Tanzer»,



Johann Tanzer photographié au Hudson YC en septembre 2013.

témoigne David Law, l'ancien propriétaire de Can-Am Marine Transit. «J'ai grandi sur une ferme et rien ne me prédestinait au nautisme. En 1970, il fallait livrer un Tanzer 22 à Philadelphie. Je suis parti avec mon pick-up. Et puis, il fallait en livrer un autre. J'ai compris qu'il y avait une opportunité. J'ai fini avec 20 camions qui transportaient des bateaux partout en Amérique» continue David Law. «Par la suite, j'ai construit des remorques. Hans me laissait exposer sur son stand dans les salons nautiques sans me demander un sou. Mais il fallait que nous embarquions le week-end comme équipier pour faire des régates. Depuis, je n'ai jamais arrêté de faire du bateau» témoigne encore David. Le chantier qui produit à son apogée six à sept bateaux par semaine fait aussi travailler un atelier de sellerie à Lachine et un atelier d'usinage à Pointe des Cascades, Custom Fittings Canada.

Les difficultés des années 1980

Au début des années 1980, le marché évolue. Les plaisanciers achètent des voiliers plus grands et ils veulent de la nouveauté.

Le Tanzer 8.5, une évolution du 28 sorti en 1978, ne correspond pas à la nouvelle donne. Eric Spencer fait appel à de nouveaux architectes. Le Tanzer 27 dessiné par Raymond Hunt et lancé en 1982 se vend à moins de 100 exemplaires. Le Tanzer 10.5, un voilier à quille relevable sur des plans de Dick Carter, constitue à l'époque un pari audacieux. Les Tanzer aiment bien les défis techniques et ils vont en Italie pour dénicher le système de relevage hydraulique qui doit soulever les 5 tonnes de la quille. Ce bateau de 35 pieds peut naviguer sur les lacs montréalais aussi bien qu'aux Bahamas. Le 10.5 en avance sur son époque ne sera produit qu'à une cinquantaine d'exemplaires. En 1984 démarre la production du Tanzer 31, un plan du cabinet C&C. Andreas, le cadet des fils Tanzer, a pris des cours d'architecture navale et il sera responsable à l'époque d'effectuer les plans sur ordinateur pour le compte de C&C. «Andreas a fait en un mois les dessins qui me prenaient trois fois plus de temps à la main. Je n'ai jamais travaillé avec un ordinateur» raconte celui qui aura effectué tout au long de sa carrière des milliers de plans et

de croquis techniques sur sa planche à dessin. Ce nouveau 31 ressemble encore trop à un bateau américain, son prix est assez élevé et une vingtaine d'unités seulement trouvent preneurs.

Les plaisanciers se laissent séduire par les voiliers français, modernes et bon marché, qui font la vie dure aux constructeurs canadiens. «Nous étions bien au fait du goût du public pour les Bénéteau, de jolis bateaux, juste assez solides pour naviguer, et nous cherchions un design français attrayant pour répondre à cette demande» explique Hans Tanzer.

Tanzer Industries se tourne alors vers le cabinet de Michel Joubert pour dessiner deux nouvelles unités, les Tanzer 25 et 29. Le nouvel actionnaire majoritaire du chantier est alors Yves Lamarre. À l'automne 1985, l'outillage pour la construction de ces nouvelles unités est enfin prêt et la production débute en décembre. Le carnet de commande de Tanzer Industries est complètement rempli pour l'année 1986 avec plus de 80

unités vendues pour lesquelles les clients ont versé des acomptes. En avril 1986, C&C le plus important chantier canadien fait faillite. Son créancier, la Banque Royale, qui est aussi la banque de Tanzer Industries, s'inquiète de la situation de l'industrie nautique canadienne. Le développement des deux plans Joubert a été plus long que prévu et généré un problème de liquidités. En mai, le chantier de Dorion a dépassé sa marge de crédit de 129 000 \$, mais il inscrit une valeur de 3 millions \$ sur son carnet de commandes. La banque demande un rapport à un consultant qui recommande une nouvelle injection de capital de 300 000 \$ et une réduction des coûts d'opération. Le 27 mai 1986 à 15 h, une journée après le dépôt du rapport financier, la Banque Royale rappelle immédiatement tous les prêts souscrits par Tanzer Industries, marge de crédit et hypothèque sur les bâtiments, une réclamation d'un million \$. À 18 h, la banque saisit tous les actifs et pose les scellés sur les portes du chantier. Le lendemain, le personnel est licencié. La nervosité de la Banque Royale vient de détruire Tanzer Industries....



Visionnez l'entrevue vidéo avec Johann Tanzer sur nos applications mobiles ou sur la chaîne YouTube EscaleNautique.

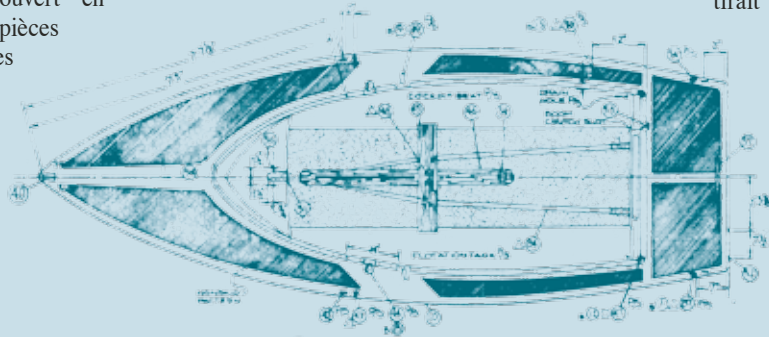
Épilogue

En juin 1986, la Banque Royale vend les actifs de Tanzer Industries aux enchères. Un liquidateur remporte la mise et revend ensuite l'usine à Lawrence Herscovici. Ce dernier rebaptise le chantier Canadian Yacht Builders et continue la production des Tanzer 25 et 29. Il acquiert en 1988 les actifs de Mirage, fusionne les deux entités et sera finalement racheté par un constructeur de baignoires. On estime que les chantiers Tanzer ont produit environ 8 000 voiliers. La famille Tanzer est quant à elle sortie de l'aventure en perdant la totalité de ses actifs et la fermeture du chantier naval a laissé une cicatrice qui ne s'est jamais complètement refermée.

Éric Spencer a ouvert en 1986 un commerce de pièces détachées pour les voiliers Tanzer que Steve Thom a racheté plus tard. M. Spencer est décédé en 2010, mais Tanzer Boats Parts à Pointe-Claire continue d'alimenter

les besoins des propriétaires de ces voiliers increvables.

En 1986 encore, l'ancien champion de ski Rick Hunter a démarré une entreprise de glissades d'eau. Il a fait appel à la famille Tanzer pour concevoir une maquette à l'intention d'un parc d'amusement de Walt Disney. Proslide a remporté le contrat et la famille Tanzer a produit un premier moule avec des moyens de fortune dans le garage de la maison familiale. Cette maison à la façade blanche aux airs de chalet autrichien, que Johann a construit de ses mains et dont il a financé l'achat des matériaux en vendant son Tanzer 26. Johann Tanzer n'a pas fait fortune en Amérique, mais il a toujours su quoi faire avec des deux mains pour gagner sa vie.



Hans et Andreas Tanzer travaillent aujourd'hui pour Proslide Technology, une entreprise devenue prospère qui livre des glissades d'eau à travers le monde entier. Hansie avec son humour inimitable résume l'histoire ainsi : «On a commencé par travailler dur pour garder l'eau à l'extérieur et maintenant nous fabriquons des structures en fibre de verre pour verser de l'eau à l'intérieur.»

Le 1^{er} septembre 2013, jour de la régata de la Fête du Travail, nous avons réuni toute la famille et des anciens du chantier pour une captation vidéo sur la terrasse du Hudson Yacht Club. Des retrouvailles touchantes: «Les Tanzer étaient comme ma famille» m'a alors confié Bill Bury. Devant nous, la flotte tirait des bords sous un soleil radieux et parmi elle bon nombre de Tanzer

22. Ce bateau qui est resté celui qu'un gars fauché peut s'acheter pour 5 000 \$ et larguer les amarres sans avoir à se vider les poches. Le bateau du peuple qu'un garçon de Velden am Wörthersee voulait venir construire au Canada.