

# UN SEPTENNAT PROSPÈRE DE L'ARPÈGE 001 AU 1000

*A une échelle différente, l'Arpège représente dans la construction navale de plaisance un phénomène analogue à la Traction ou à la Volkswagen dans l'industrie automobile. Ce bateau de neuf mètres vient en effet, au bout de sept ans, de passer le cap des mille unités construites. Le seul voilier habitable français ayant dépassé ce chiffre avant l'Arpège est, à notre connaissance, le Corsaire dont le prix raisonnable explique en grande partie sa diffusion.*

## un bateau repère

Ce phénomène étonne Michel Dufour qui pense que, pour suivre son échelle, le chantier doit présenter au moins un modèle chaque année. Pour lui, l'Arpège est une sorte de seuil. A un certain stade d'un modèle, la plupart des constructeurs se posent des questions sur l'avenir et généralement, ils perdent confiance, préférant fonder leurs espoirs sur une nouvelle réalisation. En revanche, les acheteurs en puissance sont attirés par un modèle même que le bateau soit construit en un temps.

Dans la multitude des modèles de voilier de plaisancier a besoin de « bateau repère ». L'Arpège est l'un des plus marquants. C'est pourquoi le directeur de la production du chantier et lui a tracé son chemin.

Il est en effet curieux de constater que les innovations techniques et commerciales ont assuré le succès de l'Arpège avant les applications pour le Sylphe, qui a connu un succès plus tardif.



Grâce à la technique du contremouillage, Michel Dufour a introduit une petite révolution dans la construction des bateaux en polyester.

Le succès de l'Arpège est certes très honorable, mais le succès est spectaculaire. Michel Dufour nous a dit que le nom d'Arpège lui avait été inspiré par une impression d'harmonie éprouvée après la conception de ce modèle. Le public a certainement eu la même impression qui expliquerait à l'origine la réussite exceptionnelle de ce bateau. L'Arpège a bénéficié également d'un climat de conditions favorables autour de son lancement.

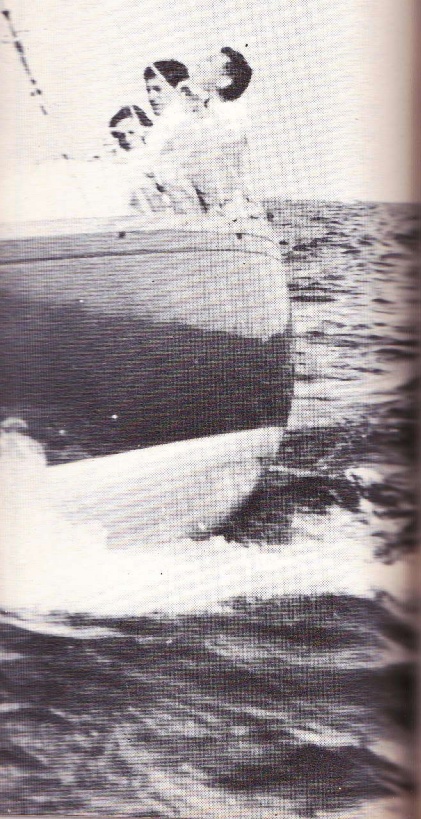
## remise en cause ou révolution

Avant de s'installer à son poste de directeur, Michel Dufour est déjà spécialisé dans la construction de bateaux en plastique, et c'est en tant que technicien qu'il aborde le métier de constructeur. C'est en présentant le Sylphe avec un succès complet au Salon de janvier 1964, qu'il a introduit une véritable petite révolution dans la construction des bateaux en polyester.



# AT PROSPÈRE 001 AU 1000

Le différent, l'Arpège représente la construction navale de ce phénomène analogue à la Volkswagen dans l'automobile. Ce bateau de 10 ans, de passer le cap des unités construites. Le seul habitable français ayant dépassé ce chiffre avant l'Arpège à notre connaissance, le prix raisonnable qui en fait un véritable succès.

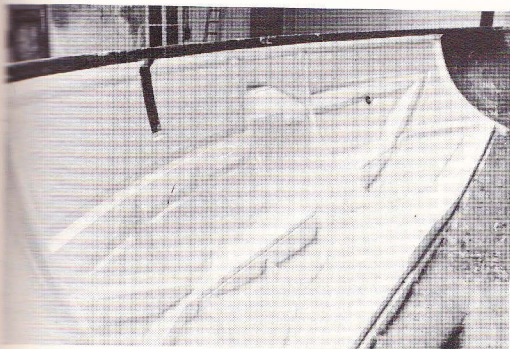


## un bateau repère

Ce phénomène étonne Michel Dufour lui-même, qui pense que, pour suivre son expansion, son chantier doit présenter au moins un nouveau modèle chaque année. Pour lui, l'Arpège a franchi une sorte de seuil. A un certain stade de la vie d'un modèle, la plupart des constructeurs se posent des questions sur l'avenir et généralement perdent confiance, préférant fonder leurs espoirs sur une nouvelle réalisation. En revanche, beaucoup d'acheteurs en puissance sont attirés par le fait même que le bateau soit construit depuis longtemps.

Dans la multitude des modèles proposés, le plaisancier a besoin de « bateaux-repères ». L'Arpège est l'un des plus marquants, beaucoup plus que le Sylphe, qui pourtant a fait la réputation du chantier et lui a tracé son chemin.

Il est en effet curieux de constater que toutes les innovations techniques et commerciales qui ont assuré le succès de l'Arpège avaient déjà été appliquées pour le Sylphe, qui a connu une car-

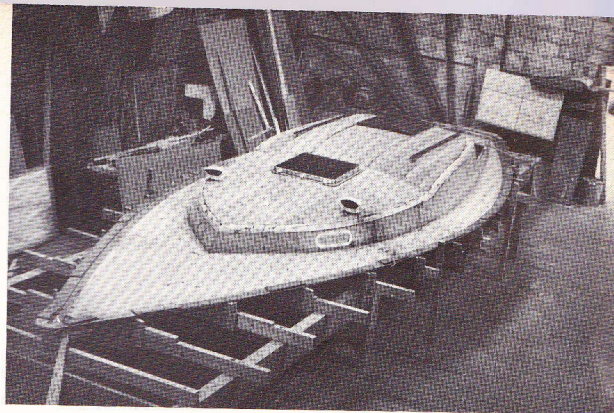


Grâce à la technique du contremoulage total, Michel Dufour introduit une petite révolution dans la finition des bateaux en polyester.

rière certes très honorable, mais beaucoup moins spectaculaire. Michel Dufour nous a expliqué que le nom d'Arpège lui avait été inspiré par l'idée d'harmonie éprouvée après la conception de ce modèle. Le public a certainement ressenti la même impression qui expliquerait à elle seule la réussite exceptionnelle de ce bateau. En réalité, l'Arpège a bénéficié également d'un concours de conditions favorables autour de son lancement.

## remise en cause ou révolution

Avant de s'installer à son compte, Michel Dufour est déjà spécialisé dans la transformation des plastiques, et c'est en technicien du polyester qu'il aborde le métier de constructeur naval. En présentant le Sylphe avec un contremoulage complet au Salon de janvier 1964, il introduit une véritable petite révolution dans la conception et



Dans le petit atelier du « Stratifié Industriel », à Saint-Xandre, où Michel Dufour fabrique déjà le Sylphe depuis deux ans, le modèle de pont en bois d'où sera tiré le premier moule.

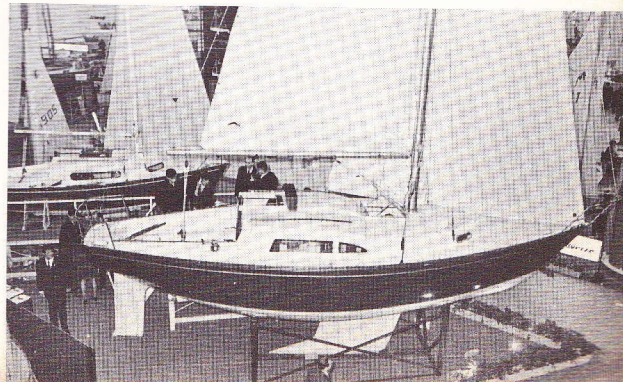
la finition des voiliers habitables en plastique, problèmes sur lesquels butaient la majorité des autres constructeurs.

Mais, en dehors du côté purement fabrication, il a des idées personnelles très précises sur les voiliers de croisière, aussi bien pour le dessin de la carène que pour les emménagements.

Ces idées, expérimentées sur le Sylphe, il les reprend intégralement. Non sans une certaine appréhension, il garde le même rapport de un à trois entre le maître bau et la longueur. Pour être sûr que cette largeur inhabituelle pour l'époque ne rende pas le bateau ardent, il conserve des lignes d'eau très symétriques, ce qui aboutit à un arrière relativement pincé, qui d'ailleurs n'est pas mauvais pour la jauge en vigueur.

Pour Michel Dufour, les gens ont tort d'opposer croisière et course-croisière et, tout en concevant l'Arpège pour la Coupe Atlantique des 18 pieds qui deviendra la Half Ton Cup, il pense à la clientèle des propriétaires de croiseurs légers désireux de goûter l'agrément de la hauteur debout sous barrots. Il cherche donc à concilier volume et performances, notions jugées encore contradictoires. Il est amusant de constater que Dick Carter, dont Michel Dufour ignore tout, aboutira à une formule très analogue avec son Tina sorti la même année que l'Arpège et qui connaîtra lui

Janvier 1967, quatorze Arpège sont déjà commandés sur plan avant la présentation du premier bateau au Salon nautique.

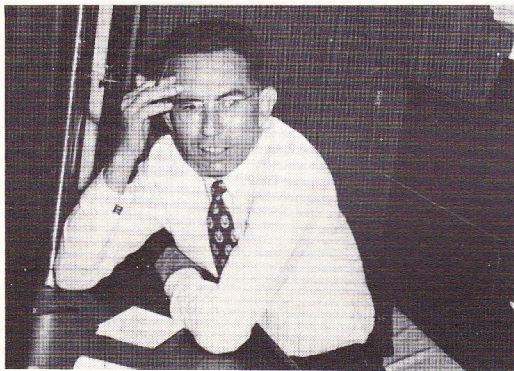


aussi un succès considérable, tant sur le plan commercial que sur le plan sportif.

En ce qui concerne les emménagements, Michel Dufour pense qu'il faut réserver la meilleure place, c'est-à-dire le centre du bateau, à la vie à bord. Il sacrifie donc la pointe avant aux toilettes et, par contre, met quatre couchettes superposées dans le carré, chose rendue possible par le franc-bord important et l'exceptionnelle largeur du bateau. Il offre ainsi un confort que l'on ne commence à trouver que sur des unités ayant deux mètres de plus de long.

Parmi les autres innovations, il faut citer l'éclairage et l'aération du carré par un grand panneau translucide ouvrant sur le roof et l'évier à deux bacs très profonds, seule forme vraiment utilisable à la mer. Technicien rigoureux, Michel Dufour n'accepte que les solutions qui satisfont son désir de faire un bateau véritablement conçu pour la mer.

A bord d'un Arpège neuf, Michel Dufour nous raconte la réussite de ce bateau qui est aussi la sienne.



## succès sportifs et commerciaux

Cette rigueur, on la retrouve dans le lancement commercial. Comme le Sylphe, l'Arpège est proposé avec un inventaire vraiment complet. Dans la version « prestige » présentée à 52 800 F sur le tarif 66/67, tout était prévu, depuis la drisse de pavillon jusqu'au réglage, et la mise en main en présence des acheteurs.

Malgré un carnet de commandes très rapidement rempli, les délais de livraison sont strictement respectés. Ces pratiques peu courantes dans la construction de plaisance trouvent un accueil très favorable dans la clientèle.

Mais, en France, les bateaux de croisière n'ont de succès que lorsqu'ils gagnent en course et, dans ce domaine, l'Arpège tient ses promesses. Sa première victoire officielle a une répercussion internationale, car il remporte le « Rally one of a kind » organisé par notre confrère « Yachting World » qui lui accorde le prix du meilleur bateau de croisière. Ce succès est confirmé par la



Février 1967, premiers essais sur l'eau. Michel Dufour en choisissant le numéro de voile 001 veut prouver qu'il atteindra les 1 000 bateaux.

Half Ton Cup à La Rochelle où Michel Dufour sur son Arpège Safari remporte la coupe pour laquelle il avait en partie dessiné ce bateau.

Exposé dans les principaux salons nautiques étrangers, l'Arpège fait l'objet des commentaires les plus favorables des revues spécialisées internationales. Puis le palmarès de l'Arpège s'allonge. Depuis le championnat du RORC en 1970 jusqu'à la place de deuxième derrière Pen Duick V acquise par J.-Y. Terlain dans la course San Francisco-Tokyo, en passant par la Semaine de La Rochelle, l'Arpège fait jeu égal avec les meilleures « bêtes » de course.

La conception initiale de l'Arpège a été faite avec tant de soin que, depuis sept ans, ce bateau n'a subi que quelques modifications de détail pour rester au goût du jour. Le mât allongé de 30 cm au printemps 1967 a conservé, depuis, la même longueur. Le plan de voilure n'a été modifié que vers 1970 pour suivre l'évolution des techniques de course. Les transformations ont porté sur le plan de voilure, le recouvrement du géniois sur la grand'voile ayant été augmenté aux dépens de cette dernière, et l'angle de tire plus fermé en déplaçant les cadènes de haubans vers l'intérieur. La seule transformation vraiment spectaculaire est celle de l'arrière allongé pour atteindre la longueur minimale hors tout de 30' nécessaire pour courir au CCA américain.

1969, Jean-Yves Terlain prépare la course San Francisco-Tokyo en essayant des géniois jumeaux sur son Blue Arpège. Il terminera deuxième, derrière Tabarly sur Pen Duick V.



Septembre 1969, Michel Dufour et ses amis sur leur Arpège Safari ils viennent de remporter la Coupe internationale Atlantique de La Rochelle.

Les modèles, à partir de 1967, sont également en option d'un lest profond testé sur O O Bird pendant et qui, joint à la transformation de la coque, a redonné à la coque une rigidité qui faisait défaut dans certaines conditions. Les propriétaires qui connaissent bien le bateau auront remarqué quelques changements dans le cockpit (hublots de roof (1968), le cockpit différent, liaison pont-coque différente (1969) le début, les emménagements n'ont pas bougé ni vieilli, démontrant la qualité de la conception de départ. Aussi, le modèle de l'Arpège n° 1 ne sera pas démodé et sera embarqué sur le millième qui lui a remis au Salon nautique en

## un bateau, un chantier, un h

Si l'on veut faire le bilan de ce succès, on constate qu'il s'agit aussi bien de celui d'un homme, car Michel Dufour a profité pour monter le plus grand chantier européen, et peut-être même mondial, de croisière. Sur mille propriétaires de bateaux de six cents sont étrangers et leurs commandes contribuent également au prestige de la marine navale de plaisance française.

1972, Michel Dufour augmente encore le chantier de la zone industrielle de Périgny.





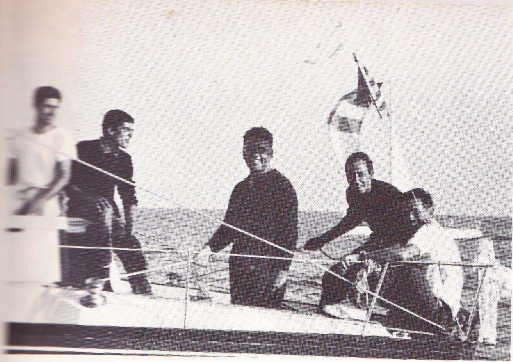
1967, premiers essais sur l'eau. Michel Dufour passant le numéro de voile 001 veut prouver qu'il y a 1 000 bateaux.

Le Cup à La Rochelle où Michel Dufour et l'Arpège Safari remporte la coupe pour laquelle il avait en partie dessiné ce bateau.

Il est dans les principaux salons nautiques. L'Arpège fait l'objet des commentaires les plus favorables des revues spécialisées internationales. Puis le palmarès de l'Arpège s'allonge avec le championnat du RORC en 1970 jusqu'à la deuxième derrière Pen Duick V acquise par Yves Terlain dans la course San Francisco - La Rochelle passant par la Semaine de La Rochelle. L'Arpège fait jeu égal avec les meilleures performances de course.

La conception initiale de l'Arpège a été faite avec le souci de soin que, depuis sept ans, ce bateau a subi que quelques modifications de détail pour répondre au goût du jour. Le mât allongé au printemps 1967 a conservé, depuis, sa longueur. Le plan de voilure n'a été modifié qu'en 1970 pour suivre l'évolution des besoins de course. Les transformations ont porté sur le plan de voilure, le recouvrement de la grand'voile ayant été augmenté au printemps 1971, et l'angle de tire plus grand sur cette dernière, et l'angle de tire plus grand déplaçant les cadènes de haubans vers l'arrière. La seule transformation vraiment spécifique est celle de l'arrière allongé pour atteindre la longueur minimale hors tout de 30' nécessaire pour courir au CCA américain.

Yves Terlain prépare la course San Francisco - La Rochelle essayant des génois jumeaux sur son Blue Bird. Il terminera deuxième, derrière Tabarly sur l'Arpège.



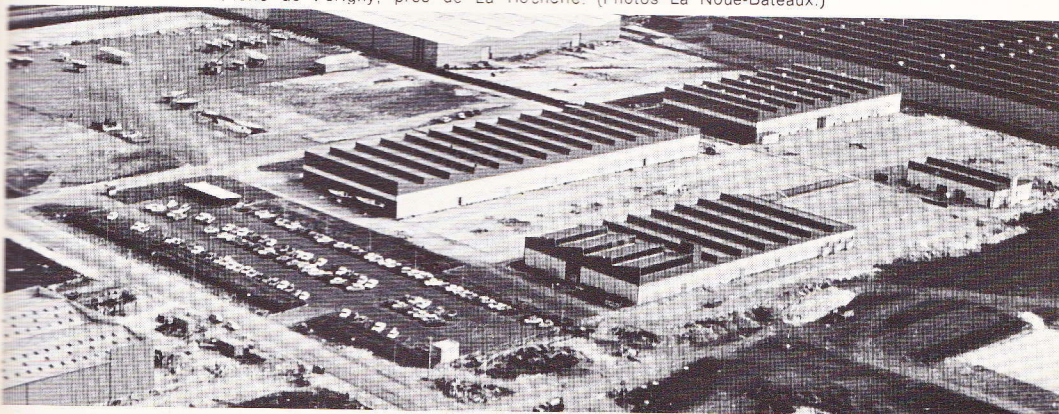
Septembre 1969, Michel Dufour et son équipage ont le plaisir de voir leur Arpège Safari ils viennent de gagner la Coupe internationale Atlantique de La Rochelle.

Les modèles, à partir de 1971, bénéficient également en option d'un lest plus lourd et plus profond testé sur O O Bird pendant la saison 1970 et qui, joint à la transformation du plan de voilure, a redonné à la coque une puissance qui lui faisait défaut dans certaines conditions. Ceux qui connaissent bien le bateau auront aussi remarqué quelques changements dans le cache-capot et les hublots de roof (1968), le cockpit plus large et la liaison pont-coque différente (1972) mais, depuis le début, les emménagements n'ont pratiquement pas bougé ni vieilli, démontrant ainsi la justesse de la conception de départ. Aussi, le propriétaire de l'Arpège n° 1 ne sera pas dépaycé quand il embarquera sur le millième que Michel Dufour lui a remis au Salon nautique en échange du sien.

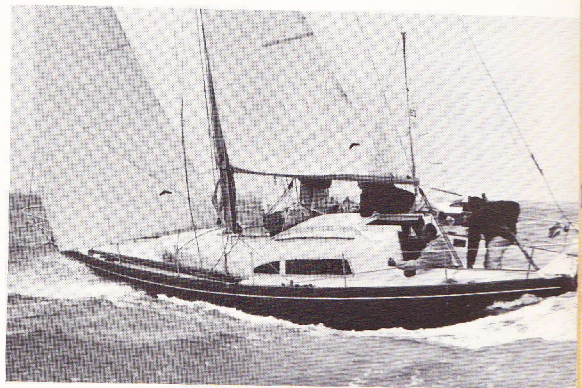
## Un bateau, un chantier, un homme

Si l'on veut faire le bilan de cette réussite, on constate qu'il s'agit aussi bien de celle d'un modèle que de celle d'un homme, car Michel Dufour en a profité pour monter le plus grand chantier européen, et peut-être même mondial de voiliers de croisière. Sur mille propriétaires d'Arpège, près de six cents sont étrangers et leurs bateaux contribuent également au prestige de la construction navale de plaisance française tout entière.

1972, Michel Dufour augmente encore sa capacité de production en s'installant dans des ateliers ultra-modernes, au milieu de la zone industrielle de Périgny, près de La Rochelle. (Photos La Nouë-Bateaux.)



1971, à la cadence d'un bateau par jour, les Arpège sortent des ateliers de l'ancien chantier de Périgny. Nous retrouvons l'Arpège dans toutes les compétitions nationales et internationales.



L'Arpège fait d'ailleurs partie des modèles français dont la construction sous licence démarre actuellement au Japon.

Deviendra-t-il, comme on en a parlé, le monotype international de course-croisière en haute mer? Si cette discipline devenait olympique, l'Arpège serait toujours le candidat favori, car il reste l'un des meilleurs bateaux de sa catégorie par son confort, ses performances, et la qualité de sa fabrication.