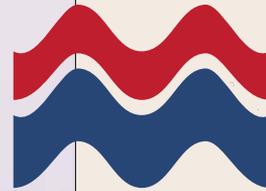


# Mirage Yachts, l'histoire d'un chantier 1972 à 1989

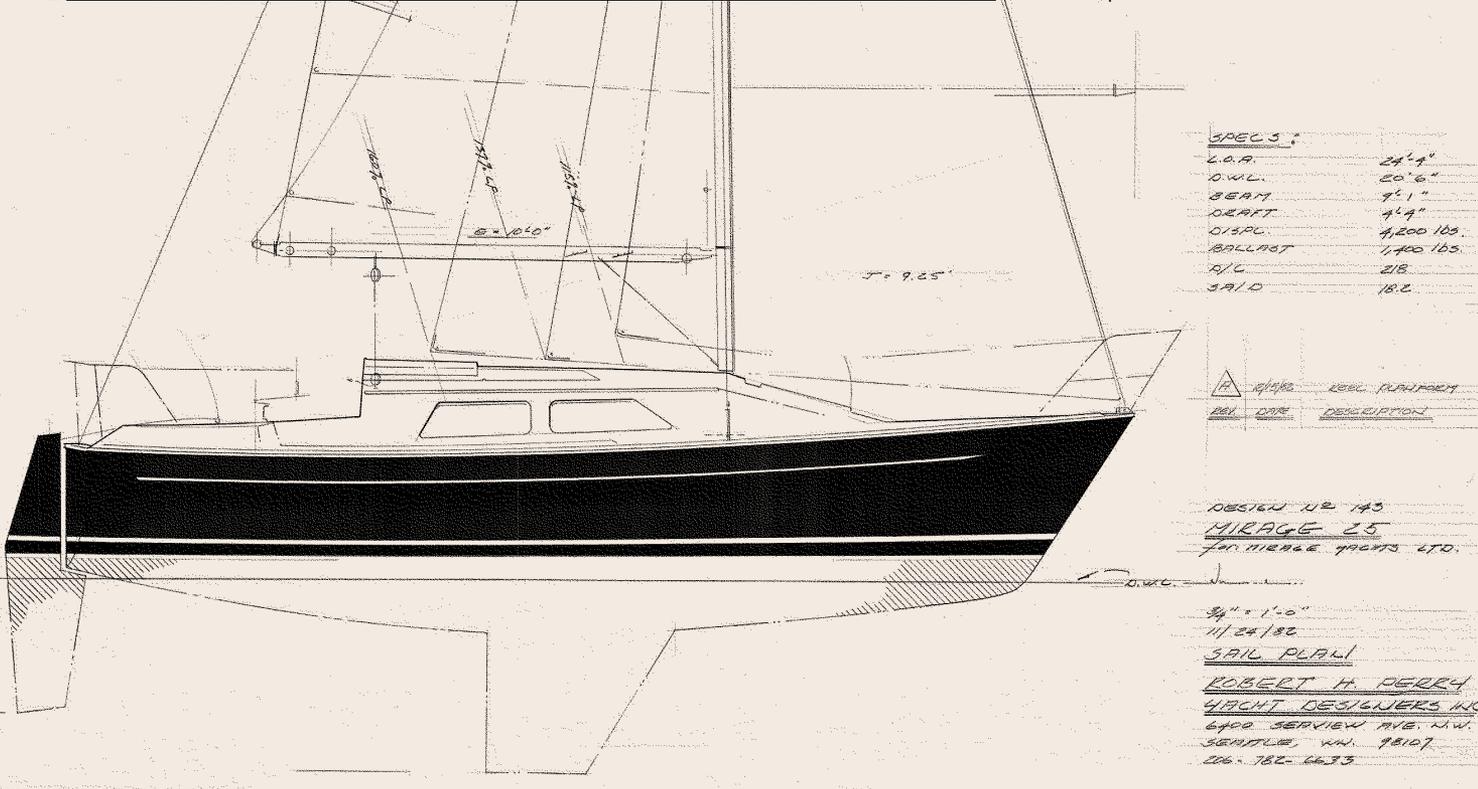
Michel Sacco

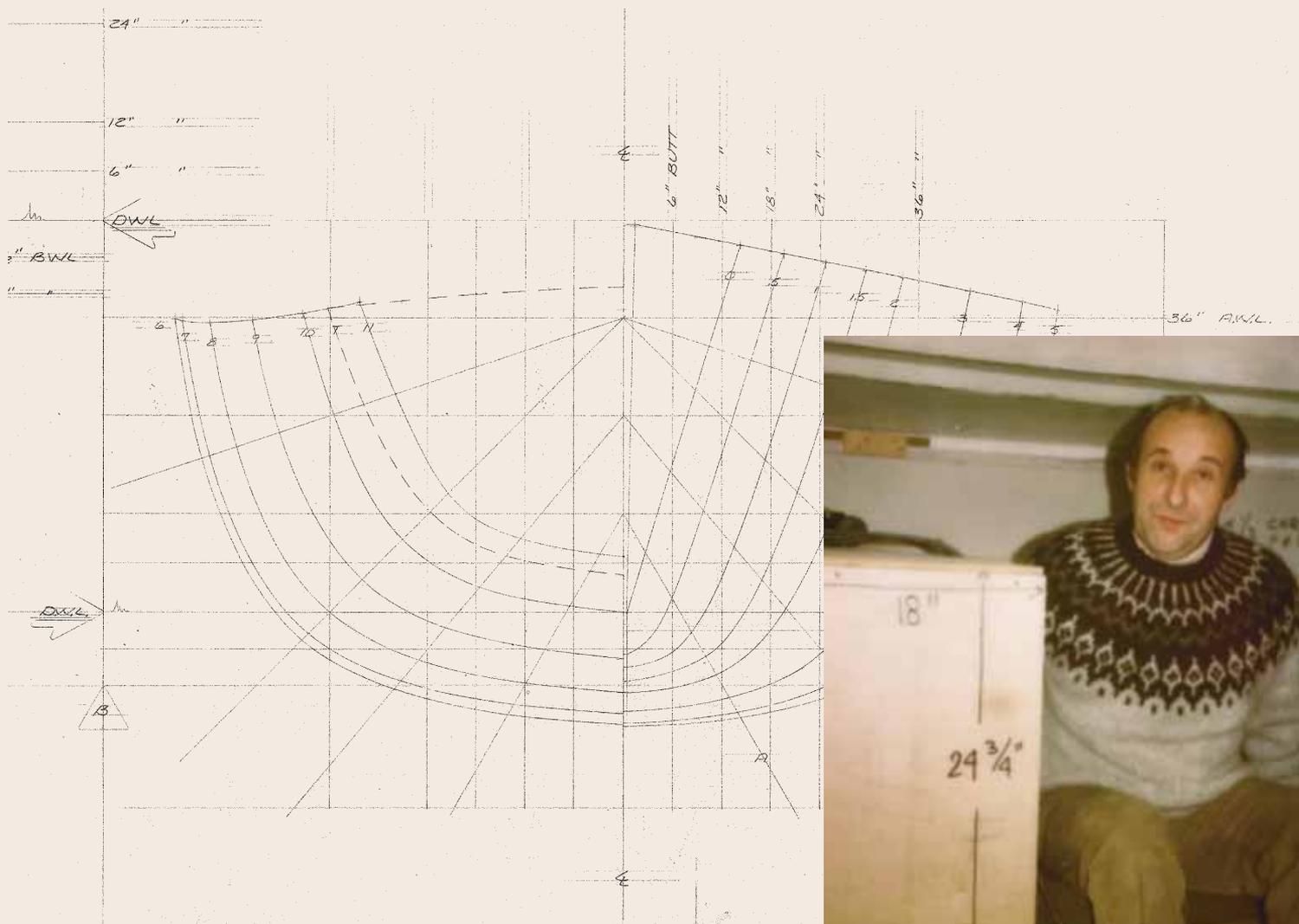


Claude Langlois



Le Mirage 25, un plan Perry, dont la production a débuté en 1982 et qui a été produit à 200 exemplaires.





Bob Perry

Une rare photo de Wolfgang Dzimowski, l'homme derrière le succès du chantier.

«**S**heperd Boats payait 45 cents de l'heure. La banque locale m'en offrait 50, mais il fallait rajouter le ticket de bus pour venir à Saint Catharines. J'ai choisi Sheperd.» Hans Steffen a 19 ans lorsqu'il quitte sa ville natale de Stuttgart pour s'installer chez un ami de la famille dans la région de Niagara-on-the-Lake en 1953. Comme bien d'autres jeunes gens de sa génération, il veut mettre la guerre loin derrière lui et prendre un nouveau départ. Hans, surnommé Dick dès sa prime jeunesse, ne parvient pas à s'imaginer un avenir dans une Allemagne dévastée. L'Amérique du Nord représente l'aventure et une plus grande liberté de mouvement.

Sheperd Boats fabriquait alors de magnifiques *runabouts* en acajou dans la plus pure tradition classique. «Mon boulot consistait à enfoncer des chevilles dans les bordés, se rappelle Dick avec un sourire en coin. C'est là qu'il fait la connaissance de George Hinterhoeller, certainement l'un des meilleurs constructeurs de bateaux de plaisance

de l'époque moderne que le pays ait connus. «Nous sommes rapidement devenus les meilleurs amis du monde.» Les deux jeunes hommes naviguent volontiers ensemble et le jeune Dick va rapidement prendre goût au jeu de la régate où il fait bonne figure.

### *George Hinterhoeller et la filière germanique*

Bien que le Canada ait été un immense chantier naval au XIX<sup>e</sup> siècle et que la construction navale traditionnelle ait fait partie intégrante de l'économie de nombreuses communautés locales jusque dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le savoir-faire de la charpenterie de marine s'est évaporé au fil du temps.

Au début des années 1960, alors que l'essor économique stimule une demande pour les embarcations de plaisance, il n'existe au Québec comme en Ontario aucune formation à la construction navale, à la différence

de l'Allemagne et de l'Autriche où se trouvent des centres d'apprentissage qui rappellent les méthodes et les pratiques du compagnonnage. À l'issue de leurs études, les jeunes charpentiers européens devaient être en mesure de construire une embarcation à partir d'un plan.

Lorsque quelques-uns de ces charpentiers qualifiés immigrent au Canada dans les années 1950, ils découvrent l'opportunité de faire valoir leur talent. Plusieurs d'entre eux seront à l'origine du démarrage de chantiers qui ont marqué notre histoire, notamment Johann Tanzer, Wolfgang Dzimowski et George Hinterhoeller.

Les liens d'amitié et la passion des bateaux que partagent Dick Steffen et George Hinterhoeller vont constituer le fil conducteur qui finira par donner naissance au chantier Mirage au début des années 1970. Dick ne tarit pas d'éloges au sujet de son vieux camarade décédé en 1999.



Le Mirage 24, la première production du chantier en 1972 connaît un succès instantané. Photographié ici sur la rivière des Outaouais.

contreplaqué avant de construire un moule pour fabriquer la coque en fibre de verre tout en conservant le pont en bois. La méthode de construction en fibre de verre était connue à l'époque et utilisée notamment par l'armée américaine. Mais personne ne savait vraiment comment s'y prendre. Dans les premières expériences, les bateaux restaient coincés dans les moules; il fallait détruire les moules pour sortir les bateaux! Il a fallu apprendre comment construire les moules et surtout comment démouler avec des cires.

«George a commencé au bas de l'échelle, puis il a été à l'origine de C&C avec Cuthbertson et Cassian. Il est devenu le cœur de la compagnie dont il fut le premier président, mais ça l'ennuyait. Il n'avait rien d'un homme d'affaires, c'était un constructeur. Il était tout simplement fantastique pour élaborer une chaîne de production.»

### *Le début des affaires à Montréal*

Dick Steffen vient s'installer à Montréal en 1956 et passe d'un bureau à l'autre pendant une dizaine d'années. Outre ses expériences dans les ventes où il se débrouille bien, l'un de ses emplois, analyste de temps de travail pour la production manufacturée, lui servira plus tard lorsqu'il sera devenu patron d'un chantier. «Ça m'a aidé à devenir un homme d'affaires.»

Membre du Hudson Yacht Club à la fin des années 1950, Dick fait ses preuves comme régatier. Il navigue en Y Flyer, Flying Dutchman, Soling, Etchell. Histoire de joindre l'utile à l'agréable, Dick ouvre un petit magasin à Pointe-Claire dans les années 1960 pour vendre de l'accastillage et les Shark 24, désormais construits en série par son ami George Hinterhoeller. «J'ai vite compris que ça prenait autant de temps de vendre une manille qu'un bateau.»

En 1970, Steffen fait le grand saut et se lance dans les affaires à plein temps. Il met sur pied Steffen Yachts Ltd qui devient le concessionnaire exclusif de C&C et le plus important vendeur de la marque dans l'est du Canada. Le chantier ontarien a repris la construction du Shark 24 et Steffen Yachts en vend une quarantaine par année. Dick fait aussi de bonnes affaires dans la région d'Ottawa.

«George aimait par dessous tout construire des bateaux. Il en rêvait. Il le faisait au début pour ses propres besoins. Il a commencé à construire des Y Flyer dans le salon de sa maison, puis dans un garage. Il a été l'un des premiers à construire des coques en contreplaqué. C'était un innovateur capable d'apprendre par ses propres moyens.

«Il a dessiné un 22 pieds à clin en contreplaqué qui planait au portant. Un médecin l'a

vu et lui a dit qu'il en voulait un, mais deux pieds plus long. Ça a donné le dessin du Shark 24. George avait trouvé la recette du bateau léger et rapide. Les Shark étaient si véloces dans la brise qu'un yacht-club de Toronto a voulu interdire leur participation aux régates! À cette époque, le Folkboat était très populaire, mais le Shark le mangeait tout rond. Tout le monde voulait un Shark.

«George a construit trois Shark en

#### **La production de Mirage Yachts de 1972 à 1989**

Mirage 24	1972	500	C&C
Mirage 27	1975	5	Schmidt
Mirage 26/27	1976/1982	500	Perry
Kirby 25	1978	223	Kirby
Kirby 30	1981	132	Kirby
Mirage 25	1982	200	Perry
Mirage 33/35	1982/1983	400	Perry
Mirage 30	1983	40	Perry
Mirage 275	1986	40	Harlé/Mortain
Mirage 29	1986	290	Harlé/Mortain
Mirage 39	1989	15	Harlé/Mortain

**Total des unités produites 2345**

NB : ces chiffres sont issus de notre recherche et des informations communiquées par M. Steffen. Ils doivent être interprétés comme l'évaluation la plus juste possible que nous avons obtenue.

Les relations avec C&C ne sont pas toujours faciles. «Je leur conseillais de vendre des bateaux prêts à naviguer avec des options d'équipement complet. Ils détestaient mes suggestions. Lors d'une réunion des concessionnaires, ils nous ont présenté le Mega 30 et nous ont demandé combien nous allions en commander. Je leur ai répondu: aucun.» Dick Steffen a une bonne connaissance de son marché. Son cœur est sur l'eau mais ses pieds solidement plantés sur terre. C'est un homme d'affaires pragmatique: il ne voit aucun avenir

à ce drôle de monotype au design rébarbatif qui s'avérera d'ailleurs un échec.

### La naissance de Mirage Yachts

«La demande pour les voiliers était si forte à cette époque; les prix montaient mais on avait quand même du mal à alimenter le marché. Je me suis dit que si l'industrie ne pouvait fournir, j'allais m'en occuper et ouvrir mon propre chantier de construction.» Les planètes s'alignent lorsque C&C veut abandonner la construction du Shark pour

construire de plus grosses unités. «C'était le Shark Country ici», témoigne Dick. Il fallait lui trouver un remplaçant. Dick Steffen demande alors à C&C de dessiner un 24 pieds. Le plan produit était celui d'un Quarter Tonne<sup>1</sup> avec deux couchettes et dépourvu de drains de cockpit. Dick voulait quatre couchettes et un cockpit auto-videur. Des requêtes qui avaient le don d'horripiler les patrons de C&C qui, de toute façon, n'avait pas l'intention de construire ce bateau. George Hinterhoeller est intervenu et les deux parties ont trouvé une voie de sortie. Dick Steffen construira le bateau sous licence et paiera des redevances.

«Je n'étais pas un constructeur, mais un vendeur. J'ai contacté Wolfgang Dzimbowski, un constructeur professionnel qui avait travaillé avec Johann Tanzer et Ian Bruce. Je lui ai donné 10 % des parts de Mirage Yachts et le salaire qu'il réclamait. Je lui avais déjà proposé qu'il construise ses propres bateaux et que je me charge de les vendre, ce qu'il n'a jamais accepté. Wolfgang aura finalement été la clé de mon succès. Il était obsédé par la construction et ne supportait pas les imperfections. Il savait vraiment comment s'y prendre et maîtrisait très bien l'étape de la construction des moules. Rien n'aurait été possible sans lui.», témoigne Dick Steffen.

En 1972, la compagnie naissante loue un local de 5000 pi<sup>2</sup> au premier étage de Dorion Briques, un établissement industriel qui n'est pas de première fraîcheur. On y démarre la construction du Mirage 24 avec une toute petite équipe. Les débuts sont difficiles. Le chantier parvient à sortir un bateau toutes les deux semaines. Les coques sont descendues sur le stationnement avec un palan et c'est à cette étape que la quille est assemblée.

Le Mirage 24 connaît rapidement du succès, notamment en raison de ses succès en régate. Il s'en sort très bien dans le cadre de la jauge MORC de l'époque.<sup>2</sup> Le dessin est élégant et correspond bien au programme voulu par Dick Steffen: un voilier performant dans les



Mirage 26, le premier plan commandé à Bob Perry.



Le Mirage 27 est une version allongée du 26 avec un tableau inversé.



Le plan du Mirage 27 de Bob Perry.

Bob Perry

1. Les Quarter Tonners constituaient une classe courant en temps réel selon les règles de la jauge IOR (International Offshore Rule). Leur rating de 18,55 pieds ne correspond en rien à leur longueur d'environ 7,50 m. La classe a été active de 1967 à 1996.
2. Le Midget Ocean Racing Club (MORC) est à l'origine une association de coureurs basée au Maryland. Le club a conçu une jauge pour la régate offshore de petites unités. Certains clubs utilisent toujours cette jauge pour organiser des compétitions.



Le Mirage 33 sort en 1982. C'est la première unité qui suit les besoins du marché pour la croisière confortable tout en conservant un bon niveau de performance. Des lignes classiques et élégantes pour un voilier qui sera décliné en une seconde version de 35 pieds avec le tableau inversé.



Le Mirage 30 sort en 1981. Le 33 suivra dans le même esprit et selon des lignes assez semblables. Les dessins de Bob Perry sont très équilibrés.

régates de club qui permet aussi de pratiquer la croisière côtière. Il va sortir 500 coques de cette première production.

Dick et sa compagne Irene, architecte de formation, mettent méthodiquement en place les opérations du chantier. La structure de l'entreprise demeurera familiale tout au long de son existence, Irene se chargeant des responsabilités de l'administration.

«C&C et Laser fonctionnaient avec trop de personnel administratif, des grands bureaux et les frais fixes qui venaient avec.

J'étais obsédé par le contraire. Débrouillez-vous sans secrétaire, fonctionnez avec le moins de monde possible dans les bureaux et mettons nos forces vives sur le plancher. J'ai beaucoup appris des erreurs des autres», indique Dick Steffen.

### *De Bob Perry à Bruce Kirby*

La demande soutenue pour le Mirage 24 motive le déménagement du local de Dorion rapidement devenu trop petit. La compagnie obtient un prêt de la Banque Fédérale de

développement pour construire une nouvelle usine de 20 000 pi<sup>2</sup> sur le boulevard Harwood à Vaudreuil en 1974. Au fil du temps, la superficie de l'unité de production passera à 50 000 pi<sup>2</sup>. L'usine compte trois lignes d'assemblage distinctes équipées de ponts roulants. Un local est exclusivement réservé au travail de la fibre de verre et un autre au montage du gréement. Mirage Yachts est désormais équipé d'un véritable chantier avec tous les outils nécessaires à une production en série.

La construction du 24 pieds continue à Vaudreuil pendant qu'on débute la production d'un 27 pieds sur des plans de Peter Schmidt. Ce sera presque un enfant mort-né. Le chantier n'en produira que cinq unités avant de jeter l'éponge. Ce plan exige trop de composantes avec une dizaine de moules; il est long à construire et par le fait même coûte trop cher à fabriquer.

«J'étais une sorte d'ingénieur auto-didacte», explique Dick Steffen. «J'étais toujours impliqué dans la façon de faire, de mettre les processus en place et au bout du compte je prenais les décisions finales. J'étais le gars des idées, Wolfgang Dzimbowski les réalisait. Wolfgang n'était vraiment pas un gars facile à convaincre. Il fallait parfois l'intervention d'un intermédiaire pour y parvenir et surtout lui donner le temps de penser aux solutions proposées. J'ai constamment cherché à simplifier les processus de construction et à limiter le temps nécessaire aux finitions pour faire baisser les coûts. Pour réaliser le joint coque-pont, j'ai par exemple fait fabriquer des extrusions en aluminium qu'une personne seule pouvait assembler au lieu d'avoir un gars sur le pont et un autre dans la cabine pour serrer les boulons.

«J'ai eu la chance de mettre la main sur Harold Gillmeister, un ingénieur à la retraite qui s'ennuyait ferme. Je l'ai rencontré au Hudson Yacht Club et il est venu travailler avec nous pour élaborer des détails de finition qui permettaient de conserver la marque et la touche Mirage. Harold adorait le design, l'ingénierie et j'appréciais beaucoup son travail.»

Il faut trouver un autre grand frère au Mirage 24 et surtout un nouvel architecte avec qui développer une gamme complète. Lors d'une visite à Annapolis, Dick remarque l'Islander 28, un dessin de Bob Perry. «J'ai aimé les formes et les proportions. Ça a muri un bon moment dans ma tête avant que je le sollicite. Il est arrivé rapidement avec une proposition et il me présentait plusieurs idées. Il était talentueux et c'est l'un des meilleurs architectes que j'ai connu.»



Jean-Pierre Mongeau



Alhant

Le Kirby 25 est la réplique de Mirage au J24. La flotte montréalaise est très active dès son lancement en 1978 en raison du goût des régatiers pour la monotypie.

Ce jeune architecte originaire de la Côte ouest des États-Unis fait ses débuts chez Dick Carter à Boston en 1973. Il décide de travailler à son compte vers 1975 lorsque Steffen fait sa connaissance.

«Il m'a demandé un bon bateau polyvalent et familial», se rappelle Bob Perry. «La commande était importante pour moi à l'époque, d'autant plus que Mirage est devenu ensuite un important chantier canadien. Dick Steffen était un type honnête qui savait ce qu'il voulait et qui payait à temps. Nous nous échangeons des croquis. Il me demandait plus de ceci et moins de cela et je lui réexpédiais des versions corrigées du plan. Nous avons développé une bonne relation», se souvient Bob Perry.

Le nouveau-né produit en 1976 s'appelle le Mirage 26. Il sera décliné dans une version à 27 pieds en 1982 avec un tableau inversé et un safran suspendu. Les deux frères sortiront du chantier de Vaudreuil à cinq cents unités et figureront parmi les bateaux les plus populaires de la maison Mirage.

Dick Steffen s'est toujours intéressé aux bateaux de course tout simplement parce qu'il est lui-même un passionné de régates et une fine barre. À la fin des années 1970, le marché pour les petites unités est toujours très porteur et Dick Steffen cherche à construire un monotype de compétition. Il s'entend avec Rod Johnstone, le designer du J24, pour une construction sous licence au Canada, mais c'est finalement George Hinterhoeller qui obtient les droits. Dick se tourne alors vers Bruce Kirby, qui s'est fait remarquer avec des plans gagnants d'International 14. L'architecte des 12 m JI canadiens a justement les plans d'un 25 pieds dans ses tiroirs.

«Je l'ai pris tel quel en modifiant quelques détails», explique Dick. «Il fallait que ça se construise facilement et rapidement. C'est le bateau le plus simple que nous ayons jamais construit. Les moules ont été préparés à St. Catherine par un ancien de C&C. Wolfgang les a peaufinés parce qu'il était un véritable maniaque des formes.»

Le Kirby 25 sera un autre des bons coups de la maison: il en sortira plus de 200 unités entre le lancement en 1978 et la fin de la construction en 1983. La production de ce modèle offre en outre une bonne rentabilité. Le monotype livre la marchandise: il est compétitif et le coup de crayon est réussi. Une flotte active se constitue assez rapidement à Montréal.

À poids presque égal, il porte un peu plus de toile et affiche un rapport lest/déplacement supérieur au J24. C'est le premier

vrai bateau de course de Mirage. Son gréement fractionné dans l'axe avec des bastaques en fait une unité un peu plus délicate à manœuvrer que le J24, mais la souplesse du mât ouvre un champ de possibilités pour le réglage de la grand-voile, ce qui lui donne une supériorité

par petit temps. En 1981, le chantier reprend le même architecte et la même recette pour le Kirby 30, directement inspiré du petit frère.

Les années 1982 et 1983 marquent une modernisation et une extension de la gamme avec quatre nouveaux plans, toujours signés Bob Perry. Les lignes gagnent en élégance, conservent une certaine touche classique fidèle à l'identité nord-américaine tout en s'intégrant parfaitement dans les standards esthétiques de l'époque. On ne craint pas d'élargir le maître bau et de gagner en volume sur les sections arrière pour loger cette fameuse cabine arrière qui fait le succès des chantiers français et que la clientèle réclame.

Le cadet de cette nouvelle gamme, le Mirage 25, est l'un des préférés de Dick Steffen. C'est vrai que c'est un petit bateau aux formes très équilibrées qui offre beaucoup d'habitabilité pour sa taille.

Lorsque j'ai indiqué à Bob Perry que le navigateur Yves Gaudreault avait traversé sept fois l'Atlantique avec son Mirage 25, il m'a répondu qu'il avait dessiné tous ses bateaux en se disant que quelqu'un pourrait toujours avoir l'idée un peu folle de s'aventurer au large et qu'il les avait conçus pour cette éventualité.

L'époque du Shark a peu à peu cédé sa place à une période privilégiant des unités de plus grande dimension offrant une meilleure habitabilité. La plaisance s'embourgeoise, les chantiers suivent. Le Mirage 33 répète la duplication imaginée avec le 27 dans une version de 35 pieds à tableau inversé. Quatre cents unités de ces frères jumeaux trouveront preneurs.

### *Les années Harlé*

En 1981, l'élection du président socialiste François Mitterrand provoque un krach à la bourse de Paris. Entre 1980 et 1984, le franc perd la moitié de sa valeur par rapport au dollar canadien. Un boulevard s'ouvre devant l'industrie nautique française qui s'y s'engouffre pour inonder le marché canadien. «Je suis allé en France», se rappelle Dick Steffen. «Ils étaient très en avance sur nous. Ils avaient mis en place un système fonctionnant avec des sous-traitants qui livraient des modules prêts à l'assemblage dans les chantiers.» Les architectes français ont en outre développé une expertise dans l'optimisation du volume intérieur tout en dessinant des carènes performantes, parfaitement au goût du jour.

«La mode nous envoyait en France, c'était une décision qui relevait purement d'une stratégie de marketing», explique Dick Steffen. Le divorce avec Bob Perry est douloureux. L'architecte américain en garde un souvenir amer, très déçu d'avoir perdu la confiance d'un client avec qui il avait connu du succès.

La première rencontre avec Philippe Harlé a tenu du hasard. Dick l'a croisé alors qu'il passait l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue à bord de son Julienas. Les deux hommes ont fait connaissance pendant la visite du chantier de Vaudreuil et pris un verre ensemble.

«J'ai recommencé un nouveau processus avec Harlé et son jeune associé Alain Mortain, un artiste. Ce n'était pas facile d'échanger les plans avec la France par télécopieur. Je griffonnais les détails des aménagements intérieurs, le cabinet les intégrait», précise Dick Steffen.

Le Mirage 29 sort en 1986 et il est tout de suite très bien accueilli. Le chantier en produira 290 unités. Le bateau est



De gauche à droite, Dick Steffen et Philippe Harlé lors du lancement du Mirage 29 au Yacht Club Royal Saint-Laurent en 1986.



Le Mirage 29, le premier plan de Philippe Harlé pour Mirage, est tout à fait dans le coup et répond au goût de la clientèle pour des plans français.



Michel Sareco

Le Kirby 30 affiche une évidente filiation avec son petit frère. L'intérêt pour la régaté de Dick Steffen n'est pas étranger à la production de monotypes de compétition.

petits bateaux rétrécit. «Avec George Hinterhoeller, nous réfléchissions souvent à l'avenir de notre industrie», mentionne Dick Steffen. «Nous réalisons que les bateaux en fibre de verre nous survivraient et que la compétition avec le flot d'unités sur le marché de l'occasion serait très difficile. Il fallait suivre la tendance pour fabriquer de plus grands bateaux destinés à une clientèle de moins en moins nombreuse. Nous étions dans le syndrome de la pyramide inversée qui allait provoquer la fermeture des chantiers par manque de commandes.»

En 1988, le chantier est fermé lorsqu'une petite équipe construit les moules du Mirage 39, le troisième plan Harlé et la première incursion de Mirage sur le marché de ce qui était considéré à l'époque comme une grosse unité. C'est un bateau spacieux orienté vers la croisière confortable qui n'a rien à envier à ses homologues français. Dick a bataillé avec Philippe Harlé avant que ce dernier se laisse convaincre d'équiper le bateau avec une quille portant un bulb de plomb. Le constructeur tenait à doter le 39 pieds du meilleur couple de redressement possible avec un lest placé le plus bas possible. Il existera aussi une version avec quille à ailettes.

Le chantier produira une quinzaine d'unités avant que les réalités du marché contraignent Dick Steffen à se mettre en retrait. Après avoir vendu ses parts à un repreneur, il réussira à se débarrasser des locaux de l'usine. Tous les chantiers canadiens ont vécu la même pénible expérience, simultanément ou presque. La fin des années 1980 a transformé l'industrie nautique canadienne en un champ de ruines dont elle ne s'est jamais remise.

Mordu de régaté, on trouvera Dick Steffen sur les lignes de départ à la barre de son Laser 28 jusqu'en 2022. Lorsque je lui ai demandé d'où venait le nom de Mirage, il m'a parlé de la fascination qu'il éprouvait dans les années 1970 pour les avions de chasse du même nom. Un homme à la fois pragmatique et passionné, complètement dépourvu d'amertume et heureux du sillage qu'il laisse derrière lui: «Les années Mirage ont été les plus belles de ma vie.»

issu d'une nouvelle main, présente des volumes arrière nettement plus importants pour abriter une cabine double et un cockpit à l'ergonomie améliorée, mais la signature Mirage est intacte. Ce premier plan français n'est pas une rupture, mais une continuité dans l'esprit et la touche qui définissent la marque. Du même cabinet sort la même année le très joli Mirage 275 qui présente un bel équilibre des lignes et des proportions.

Le marché boursier s'effondre en 1987 à un bien mauvais moment pour le chantier. Toutes les commandes sont annulées. La concurrence française a fait des ravages, le marché des



Famille Steffen

Une photo récente de Dick Steffen à la barre de son Laser 28.