

Un demi-siècle en harmonie avec l'Arpège

Le voilier emblématique du chantier Dufour séduit deux catégories d'amoureux : les septuagénaires, restés fidèles depuis les premiers jours, à la fin des années soixante; et de jeunes marins, qui peuvent accéder à la croisière pour 8 000 euros.

TEXTE : FRANÇOIS LE BRUN - PHOTOS : D.R.



Dans les ports, les Arpège, à l'époque, étaient les plus grands. Maintenant, ce sont les plus petits



Le beau Dufour fut de toutes les aventures : transat, course de l'Aurore (Ex Figaro).

À

la fin de chaque saison, Philippe Bertheuil adresse une tape affectueuse à la carène de son Arpège. C'est un signe de complicité, mais aussi de gratitude, pour les plaisirs et les services rendus. Haig, c'est son nom¹, est le 1028^{ème} exemplaire de la série. Cependant, pour son propriétaire, il est unique, tout comme l'est à ses yeux l'Arpège, dans l'histoire et le présent de la plaisance française.

Le voilier de neuf mètres inaugure notre nouvelle rubrique Youngtimers. Il est vrai que dans la querelle des anciens et des modernes, il s'extraît du débat. Il a été adoubé depuis plusieurs années par le Yacht Club Classique. Il figure de plein droit dans le programme de régates du CCMA (Challenge classique Manche Atlantique).

De son côté, l'association de propriétaires organise chaque année plusieurs courses, toutes animées par le plus pur esprit corinthien. Pendant près de vingt ans, le rassemblement a été présidé par Philippe Bertheuil. De l'avis des animateurs actuels de la série, nul mieux que lui ne pouvait parler de l'esprit d'harmonie qui règne à bord des Arpège.

« Nous rassemblons deux populations d'arpégistes », explique-t-il. « La première, nous l'appelons les septuagé-

naires, la seconde est riche de jeunes gens de vingt-cinq à trente ans, qui peuvent accéder, pour 8 000 euros, aux plaisirs de la croisière sur un bateau sain, tant dans sa construction que dans son comportement marin ».

À 75 ans, dont près d'un demi-siècle entièrement dédié au même type de voilier, Philippe se situe évidemment dans la première catégorie. Celle-là même qui ne s'est toujours pas remise d'avoir vu pour la première fois ces majestueux voiliers. Les ports étaient encore souvent désertiques. Comme concession à la modernité, ils n'hébergeaient le plus souvent que « des super estuaire et des plans Cornu. Les Arpège, à l'époque, étaient les plus grands. Maintenant, ce sont les plus petits. »

IL NE RÉUNIT POURTANT AUCUN DES CRITÈRES ACTUELS DE CONFORT

Il nous faisait entrer dans la modernité, poursuit en substance le marin, celle incarnée par Michel Dufour, polytechnicien, chef d'entreprise, industriel, curieux des nouveaux matériaux, épris de design et de marketing. « À l'époque, tout le monde ne faisait pas de la voile, loin de là. Les écoles de voile ne nous offraient comme perspectives que des vauriens en bois. Tandis que l'Arpège symbolisait l'avènement du polyester ». Eh oui, en ce temps-là, le plastique, c'était fantastique.

Et puis, aspect moins connu du génial fondateur du chantier rochelais, il était aussi un bon architecte : le voilier qui a forgé sa légende est doté de belles lignes. »

LES BIENFAITS DU CONTREMOUTAGE

En tout cas, grâce au contremoutage, l'intérieur n'est jamais trop chaud. Mieux, l'humidité lui est étrangère. « À la fin de la saison, je laisse mes polos et shorts, témoigne le propriétaire de Haig. Au début des beaux jours, je les retrouve secs et sans odeurs. De même, en bade à la journée, ou en croisière, on peut s'acheter une bonne baguette en prévision du pique-nique. À midi, elle sera aussi croustillante que le matin, au sortir du boulanger.

¹ À l'origine, il s'appelait Haig. C'est sous ce nom de baptême qu'il a été acheté en 1985 en Méditerranée, mais au cours du convoi par route jusque dans le Golfe du Morbihan, il a perdu, sur son tableau arrière, la moitié de son trém. L'Administration des Affaires maritimes n'y a pas vu d'anomalie, et l'a donc enregistré comme tel. Pourtant, quitte à choisir un sponsoring, le propriétaire aurait choisi une autre marque, ou un autre breuvage que le whisky que son nouveau nom évoque inévitablement depuis.



LE SEUL POINT À VÉRIFIER : LE DÉLAMINAGE DU PONT

Si des jeunes peuvent se payer le ticket d'entrée pour le large grâce à l'Arpège, c'est parce que ce dernier aligne trois planètes : il n'est pas cher, il est marin et il est sain. Très peu d'entre eux ont eu à pâtir de l'osmose. Le seul point à vérifier réside dans l'éventuel délaminage du pont. Il se traduit par l'impression de s'enfoncer quand on marche sur ce dernier. Philippe Bertheuil fournit l'explication : « cela tient au fait que le bateau est contre moulé ». Il y a en quelque sorte deux bateaux en un et entre les deux coques, du bois vient servir d'amortisseur. Or c'est ce bois qui a souvent pourri. « Une injection de colle fait l'affaire, et c'est très facile à faire réaliser », rassure le spécialiste du voilier.

» « C'est souvent le commentaire des curieux quand nous faisons du carénage », remarque le propriétaire de *Haig*. Quand l'Arpège montre ses dessous, il peut faire penser à un plan Stephens. Mais au-delà de son esthétique, la persistance de son charme tient au style de croisière qu'il autorise. Ou plutôt qu'il impose car il ne dispose d'aucuns des éléments qui constituent actuellement le standard du confort. Il est dépourvu de cabine. Si l'on veut disposer d'une cou-



chette double, il faut la monter chaque soir à l'escale. La table du carré n'est pas fixe. Il faut installer d'abord le pied, puis fixer la dinette.

« AU PRÈS, IL PASSE SOUS LA VAGUE,
ET NON DESSUS »

Cependant, ces sacrifices trouvent leur récompense dans la performance. « Au près, témoigne le skipper, sans que nous le cherchions vraiment, nous dépassons régulièrement des 33 ou 35 pieds modernes, alors que nous n'en faisons que 29. Mon fils dit alors, en voyant ces malheureux sans notre sillage : « encore un qui va vendre son bateau ». C'est que l'Arpège n'est pas

encombré par les kilos superflus. En outre, il adore le près. « Il passe sous la vague, pas par-dessus. C'est un sous-marin. Il faut dire que *Haig* est un GTE. Le sigle n'a rien à voir avec une catégorie de voiture de tourisme, il signifie grand tirant d'eau - 1,65 mètre en l'occurrence. C'est l'une des trois évolutions du plan, après une première génération au tableau arrière droit, une deuxième où il était inversé, et une troisième avec cette quille conçue pour procurer des plaisirs rafraîchissants aux équipages, ou aux barreaux solitaires. En cette année 2020 qui célèbre les cinquante ans de la première course de l'Aurore, l'ancêtre du Figaro, les images d'actualité de l'époque nous montrent,



Caractéristiques Arpège

Architecte : Michel Dufour
Constructeur : Dufour
Matériaux : Coque en polyester contre moulé, pont sandwich mousse de polyuréthane, contre moulée
Couleur : Pont grège, Coque Blanche, Rouge vermillon et Bleu marine en option
Longueur hors tout : 9,25 m.
Longueur flottaison : 6,70 m.
Largeur maximum : 3,0 m.
Tirant d'eau : 1,35 m. (1,62 en option)
Poids total : 3,6 t
Lest fonte : 1,50 t
Grand-Voile : 17,00 m²
Généis médium : 31,50 m²
Nbre de couchettes : 6

Eh oui, en ce temps-là, le plastique, c'était fantastique

engagés à bord de ce voilier Dufour, de jeunes Alain Glicksman, Pierre Bonnet ou Jean-Yves Terlain. Ce dernier avait aussi couru sur un Arpège la Transpacifique gagnée cette année-là par Tabarly sur *Pen Duick V*. Élément moins connu de la biographie de notre « idole des houles », et rapporté par Philippe Bertheuil : Eric a aussi couru une Sydney-Hobart sur un Arpège. Encore de nos jours, quantité d'Arpège traversent l'Atlantique en solitaire ou en couple. Un membre de l'association a même réalisé son tout du monde en solo.

IDÉAL EN SOLITAIRE, MERVEILLEUX À DEUX

Pour beaucoup de pratiquants, le solitaire est la configuration idéale. Le bateau est tellement solide qu'il ramènerait toujours sa monture, tel un cheval fidèle. En couple ou à deux en tout cas, c'est aussi très agréable. Cela permet de gréer le spi au portant, ce qui est fortement recommandé pour éviter de rouler. En balade à la journée, quatre personnes passeront d'excellents moments, mais il ne faut pas se le cacher : le cockpit est étroit. Ceux qui ne jurent que par les doubles safrans sur un voilier aussi large que long n'y trouveront pas leur compte. Au-delà, il convient de prendre ses distances avec les brochures officielles de l'époque : elles vantaient la présence de six couchettes. Ceux qui ont tenté récemment l'expérience ont vécu l'enfer. Mais il est vrai qu'en ce temps-là, les bons pères de famille plaçaient aussi deux, voire trois rejetons, de leur progéniture sur la banquette avant de leur Peugeot 404... ■

