



www.voilier-arpege.com

> L'ARPÈGE.

Septembre 2011
MAGAZINE "BATEAUX" n° 640.
Un très bel article sur
la vie des séries : l'ARPÈGE.
(p. 1/3)



vie des séries

Gros plan sur une classe active et les passionnés qui l'animent

Avec son arrière pincé, l'Arpège est d'une élégance rare qui charme encore plus d'un plaisancier en France et à l'étranger.



ARPÈGE

BELLE GAMME

Premier voilier de course-croisière véritablement confortable dans sa taille, pionnier de l'industrialisation de la plaisance, l'Arpège a insufflé un vent nouveau dans les années soixante. Aujourd'hui, il continue de séduire les plaisanciers adeptes de jolies carènes.

TEXTE ET PHOTOS DAMIEN BIDAINE



www.voilier-arpège.com

> L'ARPÈGE.

Septembre 2011
MAGAZINE "BATEAUX" n° 640.
Un très bel article sur
la vie des séries : L'ARPÈGE.
(p. 2/3)



« Je projetais de faire le tour de l'Atlantique et je cherchais un voilier de moins de 10 m qui avait déjà fait ses preuves dans des navigations hautes, qui ne coûterait ni trop cher à l'achat ni trop cher à l'entretien : l'Arpège remplissait toute ces conditions. » Si les motivations qui ont poussé Christian Moreau à se porter acquéreur d'un Arpège de 1973 (nous sommes alors en 1998) résultent d'un calcul financier et d'une méticuleuse analyse des qualités marines du bateau, c'est aujourd'hui l'amour d'une carène – admise depuis 2010 au yacht-club classique, association de référence en matière de belle plaisance – et l'attrait d'une dynamique association de propriétaires qui le persuadent de conserver son vieux coursier malgré les ceillades de voiliers plus modernes et plus rapides.

Un voilier très marin

La notoriété de l'Arpège n'est pas seulement due à sa place incontestée dans l'histoire de l'industrie nautique. Il fut certes l'une des plus belles réussites commerciales avec quelque 1 500 unités vendues, permettant l'éclosion d'un des plus grands chantiers français, Le Stratifié Industriel, devenu en janvier 1969 le chantier Michel Dufour SA. Mais il fut surtout un redoutable course-croisière qui garde encore de beaux restes. Christian n'a ainsi pas à rougir des performances d'Aquatinte 2, régulièrement classé en milieu de tableau dans les nombreuses courses auxquels il participe, du championnat de l'Estuaire à la course-croisière des Ports vendéens en passant par les rencontres de voiliers traditionnels. « Soyons honnêtes : ce n'est plus une bête de course, son palmarès est derrière lui, lorsqu'il se plaçait en tête de courses mythiques en France et à l'étranger ou que, mené par Jean-Yves Terlain, il terminait deuxième de la Transpacifique derrière Eric Tabarly. Aujourd'hui, malgré un rating bas, c'est dur de rivaliser, mais il reste un voilier éminemment marin. Rapide au près, certes un peu rouleur au portant, mais jamais dangereux. Entre mon périple autour de l'Atlantique et mes nombreuses navigations en France, je ne me suis jamais fait peur, même dans le très gros temps. Il n'embarque pas de l'arrière, n'a jamais mis les barres de flèche dans l'eau, demande certes à être bien équilibré, bien réglé afin que la barre franche ne soit pas trop dure, mais pardonne beaucoup d'erreurs. »

Convivialité, un maître mot

Voilà sans doute la raison de son succès d'hier et d'aujourd'hui. Philippe Bertheuil, président de l'association des propriétaires d'Arpège (APA), le confirme : « Les arpégistes sont des amoureux de belles carènes qui recherchent élégance, sécurité et performances, le tout dans un certain confort. » Avec l'Arpège, ils sont comblés. L'Arpège semblait d'un luxe inouï dans les années 1970 ; ce n'est plus le cas aujourd'hui, les standards en termes de volume et d'équipement ayant considérablement évolué. Cependant, la multitude des astuces d'origine (contre-moule type cave à vin, table escamotable, couchettes de mer transformables, etc.) rend particulièrement fonctionnels ses aménagements, aussi bien en mer qu'au mouillage. Peu de changements sont donc réalisés par les propriétaires tant tout semble avoir été bien pensé dès l'origine. « Certains condamnent une couchette de mer pour en faire des rangements



Avec son franc-bord bas, l'Arpège mouille un peu, mais son cockpit bien défendu rassure.

LE PIONNIER DE L'ÈRE INDUSTRIELLE

L'Arpège fit sensation. Sur la lancée du Sylphe, Michel Dufour avait lancé en 1967 une unité taillée pour la Coupe internationale Atlantique des 18 pieds de jauge RORC, une course en temps réel pour voiliers de 9 mètres, qui deviendra la fameuse Half Ton Cup. Il en résulte un voilier en avance sur son temps avec un maître bau relativement important pour l'époque, qui s'efface sur l'arrière pour offrir une coulée arrière très en V, encore accentuée par l'ajout en 1970 d'un élégant tableau arrière inversé. La silhouette va encore s'alléger en 1974 avec un nouveau dessin du pont. Mais cette carène pensée pour la course étonne encore plus par la qualité des aménagements qu'elle renferme. Il n'en fallait pas plus pour que les journalistes de l'époque parlent d'un croiseur presque parfait ! Mais la principale innovation apportée par l'Arpège est plus discrète : l'emploi systématique de contre-moules à l'intérieur, permettant à la fois de rationaliser la construction, de rigidifier la structure et d'offrir une finition impeccable.

supplémentaires, mais ça va rarement plus loin. Seule la soute avant donne lieu à des transformations plus ou moins originales : cabine propriétaire, salle d'eau... » Il est cependant dommage de lui retirer son rôle premier et très utile de soute à voiles. « Pour le reste, que demander de plus : le carré transformable accueille au choix six convives à table, quatre équipiers sur des couchettes de mer ou deux couples sur des lits doubles. » Evidemment, tous cohabitent dans une intimité toute relative. Les emménagements répondent aux besoins d'une autre époque, où la séparation entre l'équipage de quart – qui dispose d'une table à cartes, de ●●●



Une répartition de voilure à la mode des années 1970 : tout dessus devant et un ris.



www.voilier-arpège.com

> L'ARPÈGE.

Septembre 2011
MAGAZINE "BATEAUX" n° 640.
Un très bel article sur
la vie des séries : L'ARPÈGE.
(p. 3/3)



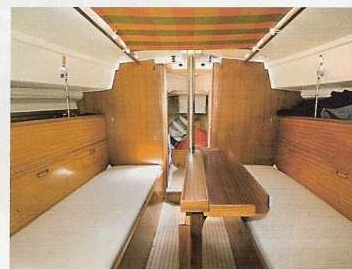
vie des séries



... deux couchettes cercueil et d'une cuisine – et celui de repos dans le carré était privilégiée au détriment de l'intimité des passagers. Cette notion de « collectif », indispensable pour qui croise sur un Arpège, se retrouve dans la convivialité des rassemblements de l'APA qui ne compte pas moins de 170 unités.

Une association dynamique

Attention, les rassemblements de l'APA n'ont rien d'un événement muséal. Ça régate ferme lors de la coupe du « Monde des Arpège », conséquence du caractère bien trempé des membres, marins aguerris venus à l'Arpège tant pour ce qu'il représente (le rêve inavoué de la génération soixante-huitarde) que ce pour qu'il est : un course-croisière rapide et vivant. Philippe Bertheuil a encore en mémoire cette régate où « par 25 à 30 nœuds de vent, aucun des participants n'avait renoncé à envoyer le spi ! Une voile qui plus est souvent surdimensionnée et large d'épaulé afin de soulager l'étrave et de littéralement porter l'Arpège ». On est loin du sage concours d'élégance, même si, à ce titre aussi, il est un sérieux concurrent. Cette carène élancée a, dès ses origines, beaucoup fait parler d'elle. « Au Salon nautique, en 1967, alors qu'il se tenait encore au Chit, la largeur de l'Arpège a fait jaser plus d'un visiteur. C'était une véritable rupture par rapport aux autres constructions. » ■



Trois espaces de vie distincts : au premier plan l'espace de vie (cuisine et table à cartes), suivi de l'espace repos (carré et couchettes de quart). Au fond la soute à voiles.

Un carré intelligent qui se transforme en deux couchettes doubles ou quatre couchettes de mer, comme ici.

L'ARPÈGE EN CHIFFRES		
Production	1967-1969	1970-1976
Longueur coque	9 m	9,25 m
Longueur flottaison	6,70 m	6,70 m
Maitre bau	3,02 m	3,02 m
Tirant d'eau	1,35 m	1,50 m
Poids lège	3,2 tonnes	3,2 tonnes
Lest	1,2 tonne	1,2 tonne
Grand-voile	17 m ²	17 m ²
Génois	27 m ²	31,50 m ²
Spinnaker	61 m ²	68 m ²
Hauteur sous barrots	1,80 m	1,80 m
Couchettes	6	6
Constructeur	Stratifié Industriel, puis Michel Dufour SA	Michel Dufour
Motivisation d'origine	6 ch (essence) ou Volvo 7 ch Diesel	Volvo 25 ch Diesel
Prix moyen d'occasion	10 000 €	15 000 €
Essai dans Bateaux	108	308



Le plan ci-contre correspond à la version 1967, sans tableau arrière inversé.

ACHETER UN ARPÈGE D'OCCASION

C'est, sans conteste, une valeur sûre. Rares en effet sont les unités victimes de véritables problèmes structurels grâce à une construction robuste bien échantillonnée dotée d'un varangage sérieux et d'un contre-moule très propre. Sa côte est très stable et il faut compter entre 10 000

et 12 000 € pour une unité en bon état. Le plafond se situe à 25 000 € pour les unités récemment restaurées. A ce prix, il est entendu que le voilier dispose d'un grément récent, d'un moteur et de voiles neuves. Pour une unité en bon état, il est donc raisonnable de tabler sur un prix moyen de

15 000 €. Si la construction est fiable, il reste un point qu'il faut à tout prix vérifier : l'état du pont et des bancs de cockpit, qui souffrent souvent de problèmes plus ou moins sérieux de délaminage sur les versions dont le pont est en sandwich. Cela n'a rien d'exceptionnel, mais il faut être attentif,

lorsque l'on arpège le pont d'un Arpège, aux craquements que peut émettre le pont ou à une certaine souplesse du stratifié, signe évident de la détérioration du sandwich. Le délaminage n'est cependant pas rédhibitoire puisqu'il existe des traitements efficaces (injection d'époxy

ou remplacement des zones touchées). Cependant le coût d'une remise en état peut vite faire exploser le budget d'acquisition. Aucun problème d'osmose n'est à déplorer, et la cote est la même quelle que soit la version (il en existe trois, qui se différencient par l'accastillage et l'ancrage).