

lettres

DU BRASSUS

NUMÉRO 04

^{JB}₁₇₃₅
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE



CARTE BLANCHE II

Le nouveau mouvement carrousel révolutionnaire de Blancpain

**LE CHAMP
DE BERTIN**

Les délices du Chambertin

**LA FLEUR DES
FROMAGES**

La Tête de Moine,
un AOC suisse

2008





CHERS AMATEURS DE L'HOLOGERIE,

J'ai le plaisir de vous présenter le quatrième numéro des Lettres du Brassus.



Si vous êtes abonné à notre revue, vous pourrez constater qu'un fil rouge relie ce numéro aux deux précédents. Pour la troisième fois consécutive, nous avons en effet l'honneur de vous présenter un nouveau mouvement Blancpain. Après le calibre 13R0 aux huit jours de réserve de marche et le calibre automatique 1315 à trois barillets qui est l'âme mécanique de la Fifty Fathoms, le rideau se lève aujourd'hui

sur le fascinant Carrousel Blancpain.

Notre reportage sur ce mouvement d'exception nous offre également l'occasion de dévoiler les secrets qui ont entouré la création du Tourbillon Volant. Nul n'ignore que cet achèvement hors pair est entré dans l'histoire pour avoir inscrit une série de records du monde. Cependant, nous n'avions jamais mentionné que ce calibre révolutionnaire était le fruit d'une collaboration entre Blancpain et le grand horloger Vincent Calabrese. Aujourd'hui, nous pouvons évoquer nos récentes retrouvailles, qui ont une fois encore apporté leur lot de premières mondiales, et annoncer que ce talent exceptionnel vient de rejoindre le département Recherche et Développement de Blancpain. Les prochaines années s'annoncent donc riches en nouvelles prouesses horlogères.

Enfin, les Lettres du Brassus ont reçu l'an dernier non moins de cinq distinctions réservées à la presse d'entreprise, y compris le Grand Prix d'Écriture dans toutes les catégories de publications ainsi que la Médaille d'Or des Magazines décernée lors de la prestigieuse compétition des Mercury Awards alors que la qualité graphique de notre revue a été récompensée par une médaille d'argent lors du concours apparenté des Astrid Awards.

Je vous souhaite une agréable lecture !

Marc A. Hayek

Président de Blancpain

CARTE BLANCHE II
LE NOUVEAU CARROUSEL
RÉVOLUTIONNAIRE DE BLANCPAIN

4



PURETÉ DU SILENCE
LA TÊTE DE MOINE,
UN FROMAGE SUISSE AOC

16

L'EMPREINTE DU SAVOIR
FORMATION PAR UN
MAÎTRE-HORLOGER DE BLANCPAIN

28



FIFTY FATHOMS EDITION
PHOTOGRAPHIE
SOUS-MARINE RAFFINÉE

38



SOMMAIRE

DANS L'AIR DU TEMPS

LE NOUVEAU CARROUSEL

VOLANT DE BLANCPAIN **page 04**

ART DE VIVRE

PURETÉ DU SILENCE **page 16**

GROS PLAN

L'EMPREINTE DU SAVOIR **page 28**

DANS L'AIR DU TEMPS

FIFTY FATHOMS EDITION **page 38**

ART DE VIVRE

LE CHAMP DE BERTIN **page 46**

DANS L'AIR DU TEMPS

PURE ALCHIMIE **page 56**

ART DE VIVRE

MODERNITÉ ET HISTOIRE **page 64**

ART DE VIVRE

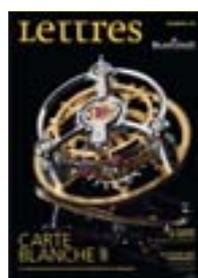
FOUND IN TRANSLATION **page 72**

DANS L'AIR DU TEMPS

HISTOIRES COURTES 2008 **page 82**

NOUVELLES

MORCEAUX CHOISIS DE

L'UNIVERS BLANCPAIN **page 87**IMPRESSUM **page 89**

EN COUVERTURE :

Le nouveau carrousel volant.

Photographie Andreas Koschate



CARTE BLANCHE II

COMMENT **BLANCPAIN A RÉUNI DEUX ÉQUIPES DE RÊVE POUR PULVÉRISER DES RECORDS DU MONDE** DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TOURBILLON ET AUJOURD'HUI DU CARROUSEL.

PAR **JEFFREY S. KINGSTON** PHOTOGRAPHIE **ANDREAS KOSCHATE**

Depuis les Jeux Olympiques d'été à Barcelone en 1992, où l'expression est apparue pour la première fois afin de qualifier une équipe de basket-ball composée de vedettes de la NBA, le terme « équipe de rêve » s'est imposé dans la lingua franca au titre d'éloquente description d'une conjonction de talents. Aujourd'hui, les exemples de « dream teams » abondent, qu'il s'agisse d'avocats pénaux, de directeurs commerciaux et, à l'évidence, de sportifs dans presque toutes les disciplines imaginables.

Il existe également des « équipes de rêve » dans le domaine horloger. Au milieu des années 1980, Blancpain avait réuni sous son égide un aréopage de spécialistes afin de réaliser son premier tourbillon. L'horloger Vincent Calabrese avait alors prêté

main-forte aux constructeurs de mouvements. La manière dont l'équipe de rêve de Blancpain était parvenue à battre toute une série de records mondiaux il y a vingt-cinq ans plante le décor pour la dernière création de Blancpain, le carrousel.

L'orientation décisive est intervenue au cours de la décennie 1980 alors que l'équipe de rêve du tourbillon se trouvait confrontée à un dilemme, à mi-chemin de son processus de création. Elle devait choisir entre deux directions de développement très différentes. La première aurait suivi un cours relativement conventionnel – dans la mesure où ce terme pouvait s'appliquer alors à toute construction de tourbillon. À l'inverse de la situation que nous connaissons de nos jours, où l'expansion des montres à tourbillon peut raisonna-

blement être qualifiée de prolifération, le contraire était la norme dans les années 1980. De sérieuses difficultés assaillaient l'horlogerie mécanique dans son ensemble et le domaine des complications en pâtissait singulièrement. Il n'y avait simplement aucun nouveau tourbillon en développement, nulle part. En effet, les historiens estiment aujourd'hui qu'en 1986, soit près de deux siècles après l'invention de ce dispositif, moins de 1000 tourbillons avaient vu le jour pour l'ensemble de l'industrie horlogère. Les tourbillons méritaient donc pleinement à cette époque leur renommée de réalisation hors du commun et il aurait été parfaitement inique d'accoler à un nouveau tourbillon l'adjectif « conventionnel », même s'il ne s'écartait pas de principes de

MARC A. HAYEK NE DOUTAIT PAS QU'IL ÉTAIT NÉCESSAIRE DE PRENDRE DES RISQUES AFIN DE CONCEVOIR LE PREMIER CARROUSEL VOLANT DANS UNE MONTRE-BRACELET.

conception antérieurement établis. La seconde voie qui s'ouvrait aux constructeurs consistait à s'orienter vers une création en tous points révolutionnaire. L'équipe de rêve avait réalisé une ébauche préliminaire, largement née de l'imagination de Vincent Calabrese, qui était destinée à inscrire d'un seul coup non moins de cinq premières mondiales : I) le tourbillon le plus plat au monde ; II) la première montre-bracelet au monde dotée d'un tourbillon volant (les tourbillons habituels sont construits avec deux ponts, l'un placé au-dessus et l'autre au-dessous, afin de maintenir l'axe de la cage; un tourbillon volant est entièrement supporté par le pont placé sous la cage pour offrir une vue entièrement dégagée sur le mécanisme du tourbillon) ; III) le premier tourbillon volant une minute (en raison des difficultés inhérentes à la suspension de la cage de tourbillon sur un seul pont et à la friction accrue sur cet unique soutien, la vitesse de rotation était réduite à cinq minutes dans les anciennes montres de poche à tourbillon) ; IV) le premier tourbillon au monde à utiliser des roulements à billes, en lieu et place de rubis, pour supporter l'axe de la cage de tourbillon et v) le mouvement à réserve de marche de 8 jours le plus plat jamais construit.

Cette seconde option recelait d'énormes risques. Nul n'avait jamais tenté

auparavant d'intégrer un tourbillon d'une telle complexité à une montre-bracelet. Cependant, l'enthousiasme de Calabrese s'est révélé contagieux. Blancpain a décidé de relever le gant et d'apporter une véritable révolution dans la construction des montres-bracelets à tourbillon. L'équipe de rêve a donc reçu « carte blanche » pour suivre cette seconde approche. Comme les étudiants en histoire de Blancpain ne l'ignorent pas, le projet a connu un succès éclatant, en remportant non seulement les célèbres cinq records du monde relatifs au tourbillon volant, mais en présentant une construction qui a inscrit un nouvel exploit et porté à six cet incroyable palmarès de records mondiaux. En effet, le résultat de ces efforts n'a pas uniquement pris la forme du tourbillon le plus plat au monde, mais il a permis d'atteindre la réserve de marche la plus élevée jamais enregistrée pour un tourbillon, soit huit jours entiers. Ultérieurement, Blancpain a ajouté une autre performance inédite à cette liste en lançant une version automatique, le premier tourbillon à remontage automatique au monde.

Aussi, que se produit-il un quart de siècle plus tard, lorsqu'une équipe de rêve se recompose ? Les témoignages ne manquent pas sur les inévitables dangers liés à une telle entreprise. Si la magie et la chimie existent encore, les retrouvailles

d'une équipe victorieuse peuvent donner naissance à de stupéfiantes réussites – Steve Jobs qui retrouve Apple pour lancer le iPod ; Robert Redford et Paul Newman à nouveau réunis dans *The Sting* (L'arnaque) après avoir tourné *Butch Cassidy* auparavant. Néanmoins, le succès n'est pas systématiquement au rendez-vous. Il n'y a plus ni effervescence, ni pétitement. L'équipe se met au travail et accouche d'une Trabant. Une équipe recomposée peut parfaitement connaître les affres de l'échec.

Blancpain nourrissait certainement ces réflexions à l'instant de demander à Vincent Calabrese de se pencher à nouveau sur l'objet de leur triomphe commun, un quart de siècle auparavant. Quelle prouesse les membres de l'équipe pourraient-ils réaliser afin de perfectionner encore la conception révolutionnaire du tourbillon ? Une évidence s'est imposée d'emblée. Une amélioration marginale, à l'instar de celles que Silicon Valley appelle une version à la droite du point, la version 1.10 devenant 1.20 ou pire 1.15, était hors de question. Si leur collaboration avait pulvérisé des records mondiaux lors de leur première aventure, un second projet qui n'aurait pas pour objectif de battre de nouveaux records, aussi intéressant soit-il, dégagerait inéluctablement une impression de médiocrité. L'équipe





L'ABSENCE DE CADRAN OFFRE AU REGARD LA PLATINE SUPÉRIEURE ET SOULIGNE LE CARACTÈRE TECHNIQUE DE CE GARDE-TEMPS RÉVOLUTIONNAIRE.

de rêve recomposée travaillerait sous haute pression. L'illumination allait devoir frapper deux fois.

Fort heureusement, Marc A. Hayek, le président de Blancpain, a perçu l'envergure de l'appui qui serait nécessaire pour assurer la réussite du nouveau projet. Pour développer son tourbillon, Blancpain avait affronté de nombreux dangers et Marc A. Hayek était conscient qu'il était indispensable de prendre de nouveaux risques afin que la magie puisse opérer une nouvelle fois. Il a libéré des ressources et des effectifs, un autre Vincent a rejoint Vincent Calabrese, Vincent Beccia du Département Recherche et Développement de Blancpain ainsi que Marco RoCHAT, un collaborateur de Frédéric Piguet (cette fabrique de mouvements appartient à Blancpain et Marc A. Hayek en est également le président). Plus important encore, le cahier des charges donnait « carte blanche » aux constructeurs. En hommage au travail réalisé par l'équipe il y a 25 ans et dans un clin d'œil aux conventions hollywoodiennes, le projet a pris la forme d'une suite, qui méritait assurément de compléter son titre par un chiffre romain – « Carte blanche II ».

Plusieurs idées chimériques sont apparues et se sont évanouies avant que l'équipe ne s'accorde sur un projet de construction tout aussi révolutionnaire sous chacun de ses aspects que celui qui avait scellé leur collaboration inaugurale dans les années 1980. Pourquoi, en fin de compte, devrait-il s'agir nécessairement d'un tourbillon ? Pourquoi ne pas faire entrer la complication du carrousel dans une montre-bracelet d'une manière qui n'avait jamais vu le jour précédemment, sous la forme d'un carrousel une minute ? Comme la première fois, ce projet permet-

trait de battre de nombreux records du monde : I) le premier carrousel une minute dans n'importe quel type de garde-temps ; II) le premier carrousel une minute dans une montre-bracelet ; III) le premier carrousel volant ; IV) le premier carrousel avec balancier disposé au centre de la cage et V) le premier carrousel doté d'une réserve de marche de 100 heures.

Afin de comprendre à quel point le fruit de ces efforts est profondément révolutionnaire, il convient de se pencher un bref instant sur la conception des tourbillons et des carrousels.

Abraham-Louis Breguet inventa le tourbillon en 1795, même s'il ne le fit breveter qu'en 1801, après avoir décrit son idée de génie dans une lettre adressée à son fils. Un principe fondamental et une approche particulière figurent au centre de cette avancée majeure de l'horlogerie. Un élément central ne laisse pas de surprendre quelque peu dans la construction de ces mouvements de montres, qui sans céder à la tautologie, sont conçus pour se mouvoir : une roue fixe. En effet, tout tourbillon se caractérise par la présence d'une roue fixe. Quant à la méthode, elle concerne le choix des moyens retenus pour isoler l'échappement (constitué de la roue d'échappement, du balancier, du spiral et de l'ancre) – et le faire tourner autour d'une roue fixe. Ainsi, réduit à sa définition la plus élémentaire, un tourbillon peut être compris comme une rotation de l'échappement autour d'une roue fixe.

La mise en rotation de l'échappement répond à l'ambition d'annuler les erreurs de marche provoquées par l'influence exercée par la force gravitationnelle sur le balancier et le spiral dans les positions

verticales. Quelle que soit la perfection de la fabrication, il est presque inévitable que le balancier et le spiral ne soient pas parfaitement en équilibre l'un par rapport à l'autre et ce décalage provoque des erreurs de marche lorsque la montre se trouve en position verticale.

Considérons cette hypothèse. Imaginons que le balancier est trop lourd en dessous de son centre de rotation. Si la montre se trouve en position horizontale, ce défaut n'exercera aucune influence sur sa marche. En revanche, si la montre est placée en position verticale, la partie plus lourde du balancier, située en dessous de l'axe de rotation, réduira légèrement l'amplitude du balancier. Pensons à la gravité qui exerce son effet sur cette partie légèrement plus lourde de la roue. Comme l'impulsion de la fourchette d'ancre fait tourner le balancier et, de ce fait, amène cette section plus lourde vers le haut, la gravité l'entraîne vers le bas. La force gravitationnelle agit ainsi contre la marche naturelle de la montre, en diminuant l'amplitude du balancier (car elle intervient de manière contraire à la rotation du balancier). La diminution du degré d'oscillation du balancier provoquera une accélération de la marche et la montre accusera donc une légère avance (une amplitude réduite provoque une réduction de l'intervalle entre les alternances et, donc, une accélération de la marche). Si nous faisons pivoter la même montre de 180 degrés en sorte que son segment le plus lourd soit situé en haut, la force exercée par l'attraction terrestre sur le balancier aura tendance à en accroître l'amplitude, ce qui logiquement ralentira la marche de la montre. Une analyse similaire peut être appliquée aux effets de la gravité sur le spiral.



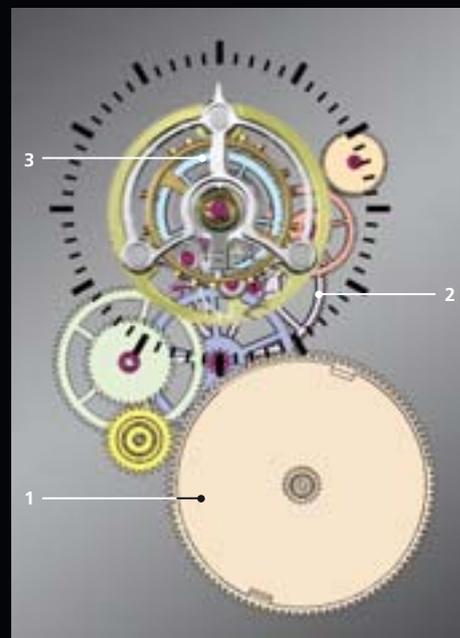
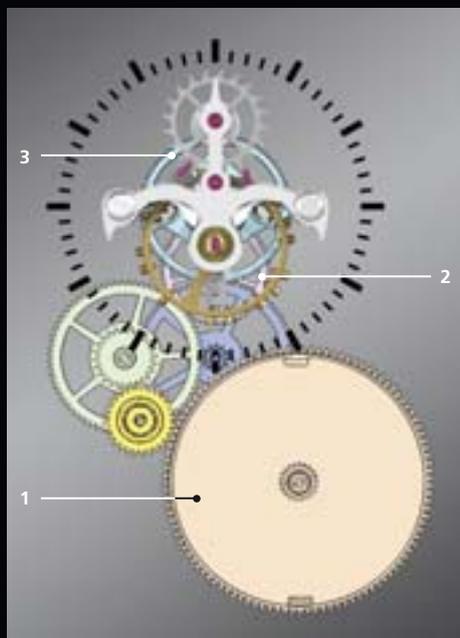


Le tourbillon offre une solution élégante aux problèmes de précision provoqués par la force gravitationnelle. En plaçant l'échappement sur un support, communément appelé « cage », et en faisant accomplir une rotation complète à la cage, donc à l'ensemble de l'échappement, dans un laps de temps déterminé (de nos jours, généralement d'une minute), les erreurs causées par l'effet de la gravité sur ses composants sont annulées dans une moyenne constante de marche. En revenant à notre hypothèse, la rotation de la cage autour de la roue fixe place les composants de l'organe régulateur à la fois dans les positions d'accélération et de ralentissement de la marche, chacun compensant l'effet de l'autre.

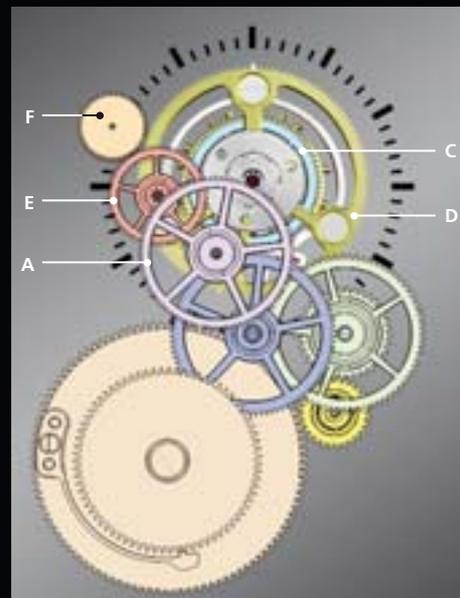
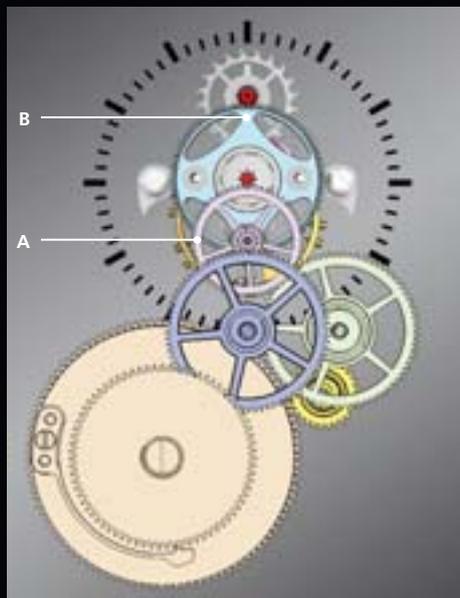
Il existe une autre subtilité dans la conception d'un tourbillon. La rotation de la cage et de ses éléments autour de la roue fixe représente un élément indispensable de l'engrenage de la montre. La vitesse de révolution peut être déterminée arbitrairement et, de manière intéressante, Breguet lui-même ne se sentait pas lié à une vitesse particulière. Il a construit des tourbillons dont la vitesse de rotation variait d'une à douze minutes. Indépendamment de la vitesse, si la rotation de la cage s'interrompt, la montre s'arrête car la cage rotative fait partie intégrante de l'engrenage de la montre. Ce point devient peut-être plus aisément compréhensible si l'on prend l'exemple du tourbillon le plus communément construit de nos jours, le tourbillon une minute, un garde-temps dans lequel la cage tourne sur elle-même toutes les 60 secondes. Le pignon qui entraîne la rotation de la cage de tourbillon est le pignon des secondes de la montre, lui-même entraîné par la roue de petite moyenne. De la même manière que l'immobilisation du pignon des secondes sur un mouvement sans tourbillon provoque l'arrêt de la montre, l'immobilisation du pignon des secondes sur un tourbillon une minute produit le même effet.

Près d'un siècle après le tourbillon de Breguet, l'horloger danois Bahne Bonniksen, qui résidait alors en Angleterre, inventa le carrousel. Il était animé par la

même ambition que Breguet, l'annulation des erreurs de marche dues à la gravité par la mise en rotation des éléments de l'échappement de la montre. Simultanément, il



Le mouvement tourbillon (à gauche) et le mouvement carrousel (à droite). Les trains de rouages – du barillet (1) à la roue de petite moyenne (2) – sont identiques. La différence essentielle montrée par ce dessin est la roue des secondes (3). Dans le tourbillon, la roue des secondes est fixée à la platine, contrairement au carrousel où elle est libre dans la cage.



Depuis l'arrière, les différences entre le tourbillon et le carrousel sont plus aisément perceptibles. Dans le cas du tourbillon, la roue de petite moyenne (A) entraîne le pignon des secondes, solidaire de la cage du tourbillon, et donc la cage dans sa totalité.

La vitesse de rotation de la cage et la marche de la montre sont réglées par l'échappement. Dissimulé au regard, le pignon de la roue d'échappement est en prise avec les dents de la roue fixe (B). Sur le carrousel, la roue de petite moyenne (A) entraîne le pignon de la roue des secondes (C), libre à l'intérieur de la cage et entraîne également, au travers de sa denture extérieure, la cage (D) par l'intermédiaire du mobile réducteur (E) et du renvoi intermédiaire (F).

songea à contourner le brevet déposé par Breguet en réalisant cette rotation de manière différente dans l'espoir que cette construction serait plus simple à construire et pourrait ainsi remplacer le tourbillon. Bonniksen parvint à atteindre le premier de ses objectifs, mais non le second.

La différence la plus évidente entre le système de Bonniksen, qu'il appela « Karrusel », et le tourbillon de Breguet réside dans l'absence de roue fixe pour le carrousel. Dans le cas du tourbillon, la rotation de la cage est généralement obtenue au travers de l'entraînement du pignon de secondes par la roue de petite moyenne. Un autre moyen, moins fréquent, pour parvenir au même objectif, consiste à doter la cage d'une denture sur sa circonférence et de l'entraîner par sa périphérie. Quel que soit le mode d'entraînement choisi, la vitesse de rotation de la cage est réglée, comme dans une montre à échappement fixe, par l'engrenage du pignon de la roue d'échappement avec la roue fixe.

Sur le tourbillon, la rotation de la cage peut être obtenue par l'entraînement de son centre ou de sa périphérie. Dans le cas du carrousel, la rotation de la cage est nécessairement réalisée au travers de l'entraînement du pignon de petite moyenne avec la périphérie de la cage. Pour sa part, la vitesse de rotation est réglée par l'entraînement de la roue de petite moyenne avec le pignon de la roue des seconde, disposé au centre de la cage, mais libre à l'intérieur de la cage. Ces deux moyens d'entraînement conjoints permettent au carrousel de s'affranchir de la servitude imposée par la roue fixe.

Dans le tourbillon et le carrousel, les composants de l'organe réglant tournent de 360 degrés. L'élément essentiel qu'il importe de saisir au sujet des tourbillons et des carrousels réside dans le fait que les deux systèmes permettent d'annuler de manière analogue les erreurs dues à la gravité. Si leurs caractéristiques sont identiques dans ce domaine, les deux constructions se distinguent par d'autres éléments. Comme nous venons de le voir pour le tourbillon, la rotation de la cage fait partie de l'engrenage direct de la montre, de sorte que la montre s'arrête dès que la rotation est stoppée. À l'inverse, dans le carrousel, les engrenages sont divisés car ils sont différentiels. Une partie entraîne la rotation de la cage extérieure tournante alors que l'autre entraîne l'échappement. En conséquence, si l'on désolidarise la partie du rouage qui provoque la rotation de la cage, l'autre partie de l'engrenage continuera à faire fonctionner l'échappement car le pignon et la roue des secondes ne sont pas solidaires de la cage. La montre continuera donc son tic-tac malgré l'arrêt de la rotation car l'énergie requise sera toujours délivrée à l'échappement. Cependant, la marche ne sera plus correcte dès lors que la cage sera déconnectée.

Il y a un aspect où Bonniksen échoua dans la conception du carrousel. Même s'il parvint brillamment à annuler les effets de la gravité d'une manière analogue à celle du tourbillon, son dispositif n'est pas plus simple. Au contraire, dans les deux domaines, il présente une difficulté accrue et exige un plus grand nombre de composants. En outre, si une vitesse de rotation

déterminée est souhaitée, sa construction devient nettement plus complexe. La relation entre la vitesse de rotation de la roue extérieure et la fréquence du balancier est particulièrement délicate. Pour le tourbillon, ces paramètres sont indépendants. Le constructeur de la montre peut aisément sélectionner une vitesse de rotation quelconque pour la cage et une fréquence de son choix pour le balancier. Cependant, pour le carrousel, ces deux valeurs dépendent l'une de l'autre ; le changement d'un paramètre exerce une influence sur l'autre. Historiquement, la réponse a consisté à fabriquer le carrousel à une fréquence de balancier déterminée (car les outils pour étalonner le balancier existent pour les fréquences communes) et d'accepter simplement la vitesse de rotation qui en résulterait. Bonniksen lui-même et les horlogers qui travaillaient avec lui à Coventry, en Angleterre à cette époque, simplifièrent la construction des montres à carrousel en choisissant des vitesses de rotation très lentes, entre 34 et 52,5 minutes. Grâce à cet expédient, ces carrousels anglais devenaient relativement aisés à produire et parvenaient néanmoins à des résultats de marche spectaculaires. En effet, en 1904, 38 des 50 meilleures montres présentées aux concours de précision organisés par l'observatoire de Kew étaient des carrousels. Hélas, à quelques exceptions près, le mécanisme du carrousel resta une spécificité anglaise. Dès l'instant où l'industrie britannique de la mesure du temps entra en décadence, les garde-temps à carrousel disparurent presque entièrement du panorama horloger.

**ALORS QUE DES DIZAINES DE MARQUES PROPOSENT DES TOURBILLONS
À DIVERS STADES DE RAFFINEMENT, LE CARROUSEL BLANCPAIN RESTE
L'UNIQUE MONTRE-BRACELET À CARROUSEL VOLANT AU MONDE.**



DANS L'AIR DU TEMPS



L'équipe de rêve de Blancpain ne s'est pas contentée de ces précédents historiques. Elle a souhaité développer un carrousel qui possède tout à la fois une vitesse de rotation d'une minute et une fréquence de 3 Hz pour le balancier. Avec l'avantage de disposer de logiciels performants de CAO, un atout dont ne disposaient pas leurs prédécesseurs, les constructeurs de Blancpain ont pu résoudre ce casse-tête et atteindre les deux objectifs. Le résultat se présente sous la forme d'un carrousel avec une vitesse de rotation d'une minute – identique à celle du tourbillon volant de Blancpain – et un balancier avec une fréquence de 3 Hz, à nouveau identique à celle du tourbillon. Enfin, exemple sans précédent dans l'histoire de l'horlogerie, ce balancier est disposé au centre de la cage.

La correspondance entre la vitesse de rotation et la fréquence ne doit nullement inciter le lecteur à penser que les calculs réalisés avec l'assistance de l'ordinateur aient simplifié en quelque mesure le niveau de complexité de la construction. En réalité, le carrousel exige un nombre notablement plus élevé de composants que le tourbillon, 262 contre 238 pour être précis. Cette différence s'explique aisément par les entraînements séparés de la roue externe et de l'échappement.

Dans un autre domaine, l'équipe de Blancpain a fait voler en éclats l'héritage traditionnel. En suivant le scénario qu'ils avaient eux-mêmes écrit pour le développement du tourbillon, ils ont résolu de faire du carrousel Blancpain la première montre-bracelet au monde à carrousel volant. C'est grâce à leur expérience unique dans ce type de constructions qu'ils sont parvenus à atteindre cet objectif. Ils ont maîtrisé les complexités mécaniques inhérentes aux éléments pivotants supportés d'un seul côté en développant, d'une manière similaire à celle du tourbillon, un palier situé à l'arrière de la montre



en mesure de supporter l'axe rotatif des composants du carrousel. À l'évidence, les réels bénéficiaires de ce succès sont les possesseurs de la montre, car la construction volante permet de retirer le pont supérieur et de dégager entièrement la vue sur la complexité des pièces en rotation.

Le carrousel Blancpain s'entoure d'une aura d'exclusivité. Alors que des dizaines de marques proposent des tourbillons à divers stades de raffinement et de finition, le carrousel Blancpain reste le seul de son espèce, en sa qualité d'unique montre-bracelet à carrousel volant au monde. Ajoutant à sa rareté, le carrousel Blancpain est proposé dans une édition strictement limitée à 288 exemplaires.

Pour mettre en valeur les deux roues tournantes et, à l'évidence, le balancier oscillant à la position centrale offert à la vue à travers le cadran squeletté, Blancpain a disposé la surface de la cage sur un plan qui ressort légèrement de la platine supérieure du mouvement. Ce rehaussement du carrousel garantit une meilleure visibilité par une plus grande proximité avec l'œil. Et comme il ne s'agit pas à un garde-temps aussi révolutionnaire d'arborer un visage conventionnel, les affichages se limitent ici au cercle des minutes et des heures ainsi qu'à l'indication de la date et de la réserve de marche. Cette élégante solution offre ainsi le loisir à son heureux propriétaire de contempler

en tout temps les délicates finitions apportées sur la partie supérieure du mouvement. Étonnantes de sobriété, des aiguilles noires décrivent leur course au-dessus de ce cadran d'un raffinement absolu. Le fond transparent ouvre au regard le rotor en or rhodié, décoré de vis en or jaune sur le bord et portant l'inscription « Blancpain » en or jaune.

Comme il se doit, une première mondiale d'une telle importance méritait un écrin en platine et le carrousel a été inséré dans un boîtier de 43,5 mm. Il comporte également un des célèbres correcteurs sous cornes brevetés par Blancpain, qui permet de régler la date sans la nécessité de recourir à un stylet. Pour compléter cet ensemble, le carrousel s'agrément d'une boucle déployante en platine.

Les membres de l'équipe recomposée n'ont pas uniquement réussi à concevoir et à réaliser une montre qui bat de nouveaux records du monde, leur collaboration a également porté ses fruits dans un autre domaine. À l'issue de ce projet, Vincent Calabrese a scellé ses relations avec Blancpain en rejoignant officiellement le département Recherche et Développement au titre de collaborateur à temps complet. Désormais, cette équipe de rêve est à l'oeuvre en permanence afin d'insuffler vie à des projets encore plus ambitieux. ■





LA TÊTE DE MOINE AOC :

PURETÉ DU SILENCE

« BAINÉ DANS UNE ATMOSPHÈRE ÉTRANGE
AUX SENTEURS DE LIBERTÉ, D'INDÉPENDANCE
ET DE TRADITION, **CE FROMAGE A PLANTÉ SES
RACINES HUIT FOIS CENTENAIRES AU PLUS
PROFOND DES TERRES JURASSIENNE... »**

(Alain Portner, in *La Tête de Moine*, Éditions d'En Haut, 1992)

PAR **DIDIER SCHMUTZ** PHOTOGRAPHIES **HUGUES DE WURSTEMBERGER**



Par monts et par vaux, poursuivons la balade à travers les paysages où naissent les trésors qui font le renom de la gastronomie fromagère helvétique.

Après le Vacherin Mont-d'Or AOC et le Gruyère AOC (lire les Lettres du Brassus n° 2 et n° 3), voici la Tête de Moine AOC. La belle histoire de cette remarquable pâte mi-dure clôt notre série sur trois des plus grands fromages de Suisse.

Du silence pour un fromage... Le titre peut paraître incongru. Il ne l'est pas. Pour s'en convaincre, il faut avoir vu la nuit d'hiver avaler les reliefs de ces montagnes reculées. À ces heures-là, dans les épousailles du froid et du noir intense piqué d'étoiles, le silence sonne clair dans le paysage. Ce paysage forge en ses rigueurs le caractère de la Tête de Moine – fromage de Bellelay. Songeons aussi à la référence monacale, ces hommes de la parole minimale seraient les inventeurs de la spécialité jurassienne, fabriquée uniquement dans le canton du Jura et dans les districts francophones du canton de Berne.

Dans l'histoire de ce coin de pays plane encore la ferveur silencieuse des Ménéonites,

une communauté venue peupler ces monts inhospitaliers entre la fin du XVII^{ème} siècle et le début du XVIII^{ème} siècle. Considérés comme dissidents de la doctrine imposée par les théoriciens de la foi protestante dans son expression la plus radicale, ils furent chassés de leur Emmental d'origine. Certains s'enfuirent outre Atlantique. D'autres, grâce à l'intervention des catholiques de l'évêché de Bâle, eurent l'autorisation de venir coloniser les crêtes du Jura. Autorisation accordée moyennant une sérieuse réserve : « Installez-vous, mais à partir de 1000 mètres d'altitude ou au-dessus, surtout pas en-dessous de cette limite, pas de contact avec le reste de la population. » C'était ça : la relégation sociale, la fuite ou l'élimination pure et simple. Dans leur isolement forcé, les Ménéonites développèrent par la force des choses un mode de vie totalement autarcique qui a fortement imprégné la mentalité d'aujourd'hui.

Les habitants des villages disséminés sur les hauteurs du Jura acceptent bien volontiers les qualificatifs « austère » et « timide ». Deux adjectifs qui révèlent une attitude

réservée, non pas un repli sur soi, mais bien une marque de respect envers le visiteur. Il suffit de pousser la porte pour s'en rendre compte. Nous entrons dans le Jura bernois par Bellelay. L'ancienne abbaye, berceau de la Tête de Moine, a été transformée en clinique, dernier épisode d'un destin aux multiples rebondissements. La vénérable bâtisse nous offre l'occasion de retracer l'histoire de la spécialité locale.

Ce passé riche en péripéties, fait de hauts et de bas, de succès et d'échecs, montre à quel point l'histoire d'un fromage est tributaire de celle des hommes. Il faudra assister à bien des événements jusqu'à la conquête de l'AOC en 2001, pour que la Tête de Moine se stabilise dans un avenir aux perspectives réjouissantes. Voilà pourquoi il vaut la peine de remonter le temps en partant de Bellelay.

Installés là depuis le XII^{ème} siècle, les moines défricheurs de l'ordre des Prémontrés sont à l'origine de ce fromage. La première utilisation du terme « Bellelay » appliqué au fromage remonte à 1570 ; on la trouve dans une lettre que l'abbé de Bellelay adresse au prince-évêque de Bâle, il y est question de

CE PAYSAGE FORGE EN SES RIGUEURS LE CARACTÈRE
DE LA TÊTE DE MOINE – FROMAGE DE BELLELAY.



INSTALLÉS LÀ DEPUIS LE XII^e SIÈCLE, LES
MOINES DÉFRICHEURS DE L'ORDRE DES PRÉMONTRÉS
SONT À L'ORIGINE DE CE FROMAGE.

Moulage des Têtes de Moine.





« dryssing bellelay kess » (trente fromages de Bellelay) que l'abbé a fait livrer. En 1628, un ouvrage décrit pour la première fois le « fromage de Bellelay » en précisant que c'est un fromage bien gras et d'excellente qualité ; il était donc réservé principalement aux têtes couronnées. Le bas peuple se contentait de fromages maigres. À ses débuts, la pâte mi-dure était fabriquée au couvent ainsi que dans les fermes exploitées directement par les chanoines. Ce n'est que bien plus tard que les religieux enseignèrent aux paysans de la contrée les secrets de la fabrication de la Tête de Moine. Heureuse et salvatrice initiative que cette transmission du savoir, elle permettra aux gens du lieu de perpétuer la fabrication après le départ des prieurs de Bellelay, chassés par la Révolution française. Les familles paysannes firent fructifier l'héritage avec plus ou moins de bonheur, car les femmes en charge de la transformation du lait à cette époque « n'ont pas fait preuve de l'assiduité nécessaire¹ ». Étonnante remarque que l'on trouve dans plusieurs rapports de l'époque. Toujours est-il que quelque chose, une conjonction d'événements malheureux peut-être, a failli coûter la vie au fromage ; il fal-

lait bien trouver une raison, désigner les coupables...

Grâce à l'impulsion de quelques artisans plus prompts à réagir qu'à critiquer, la Tête de Moine retrouve dans le courant du XIX^{ème} siècle le statut qui était le sien au temps des moines : un produit recherché, facilement exportable et d'un excellent rapport. Avec une demande en hausse vertigineuse, les fromageries de fermes sont rapidement débordées ; ébauches du système actuel, les premières fromageries villageoises voient le jour. Dans des installations performantes, on transforme d'importantes quantités de lait livrées par plusieurs paysans des environs regroupés en Société de laiterie. Eux-mêmes cessent la fabrication fermière.

Derrière cette évolution, une nouvelle dégringolade se prépare. Les fromagers délaissent la Tête de Moine au profit du Gruyère, plus en vogue, plus rentable. Autre avantage, il se fabrique à longueur d'année, alors que la Tête de Moine demeure un produit saisonnier, issu de la transformation estivale du lait des vaches nourries au fourrage vert en vue d'une commercialisation durant l'hiver après quatre à cinq mois d'affinage. La

Tête de Moine est au plus bas ; dans les années cinquante, la production plafonne.

Une nouvelle fois, la spécialité se retrouve à deux doigts de plonger dans les oubliettes. Chacun à leur manière, deux hommes vont inverser le destin.

Commençons par l'un des fondateurs de l'Association des fabricants de Tête de Moine² (AFT). Feu Ernest Schneider, considéré – après les moines bien sûr – comme le père de la Tête de Moine actuelle, sera le premier à lui enlever peu à peu son caractère saisonnier. Pour certains puristes, c'était une erreur gastronomique. Ceux-ci avancent que, malgré ses indéniables qualités, le fourrage sec qui sert à l'alimentation des laitières en saison froide, ne se compare pas à l'herbe fraîche et fleurie des pâturages jurassiens. Le produit final reste le même, mais avec un goût forcément un peu différent. Crime de lèse majesté, vraiment ? Ernest Schneider a-t-il eu tort ou raison ? Les réponses divergent. Olivier Isler, le gérant de l'Interprofession de la Tête de Moine, tranche. « Du point de vue commercial, c'est sans conteste une très bonne chose que notre produit soit disponible tout au long de l'année. Les modes de consommation

¹ Alain Portner, *La Tête de Moine*, Éditions d'En Haut, La Chaux-de-Fonds, 1992.

² Créée le 29 mars 1978 à Bellelay.



LES VACHES, ELLES, N'ATTENDENT PAS !

QUAND C'EST L'HEURE, C'EST L'HEURE.

évoluent et il faut pouvoir répondre à la demande en tout temps. Elle est de toute façon la plus forte durant l'hiver, particulièrement pendant les fêtes de Noël. Si l'on veut survivre dans le contexte économique actuel, il faut savoir s'adapter sans pour autant perdre le caractère traditionnel de la Tête de Moine. »

Coup de génie

Continuons avec un homme pourtant sans implication directe dans la marche de la filière, si ce n'est la culture et l'amour que tout Jurassien porte à la Tête de Moine.

Entre 1981 et 1983, la Tête de Moine est au tournant de son histoire. Finie la corvée du raclage à la main, Nicolas Crevoisier, un ingénieur installé à La Joux, commercialise les premières Girolle. Fameuse invention due au génie d'un homme qui ne voulait pas faire subir à ses employés les affres de la mise à pied, pendant une époque où la récession ravageait les ateliers d'horlogerie et les usines de micro-mécaniques. « Je cherchais des possibilités de travail pour occuper mes ouvriers.

Dans mon classeur à projets, j'ai retrouvé cette idée que j'avais eue dix ans auparavant, lors d'une réception où nous étions une douzaine à racler pour 150 convives ; nous n'arrivions pas à suivre ; c'est à cette occasion que je me suis dit qu'il fallait absolument trouver un truc. J'y ai réfléchi et puis j'ai laissé tomber jusqu'à ce que la crise ne survienne. » Riche idée que de farfouiller dans ce classeur miracle. Non seulement La Girolle a contribué au maintien de l'emploi dans l'usine, mais elle va littéralement doper les ventes de Tête de Moine qui vont tripler en vingt ans.

Les consommateurs ont apprécié – et apprécient toujours – cet ustensile qui ajoute des aspects ludique et esthétique à la dégustation de la Tête de Moine. Dans l'élégance de son mouvement tournant, La Girolle travaille comme une dentellière. À chaque passage du couteau naît une délicate fleur de fromage, une rosette subtilement parfumée ; sans doute est-ce là une présentation et un mode de consommation unique au monde, d'ailleurs le public ne s'y est pas trompé. Vingt ans après l'invention, au début du XXI^{ème} siècle, lorsque le brevet tombe dans

le domaine public, plus de trois millions de Girolle ont été vendues de par le monde, séduisant même des marchés aussi difficiles d'accès que le Moyen-Orient ou le Japon.

Depuis quelques années, la Girolle a une petite sœur, la Pirouette®, « un système de raclage intégré dans un emballage futé », affirme la publicité. Dans une boîte octogonale, il associe une demi Tête de Moine plan-tée sur un système proche de la Girolle originale, en plus compact. En un peu plus d'un an, 200 000 Pirouette® ont été vendues, essentiellement à l'étranger.

Les moines peuvent sommeiller en paix ; en huit cents ans de tradition fromagère, leur fromage, le fromage de Bellelay, a définitivement inscrit son avenir dans les rigueurs du paysage jurassien, grâce à la conquête de marchés internationaux.

Partant de Bellelay en direction des gorges du Pichoux, nous entrons dans le mystérieux Petit Val, formé des habitations et des quatre fermes de Moron, des villages de Châtelat, Monible, Soubox et Sornetan. Heinz et Nora Gyger habitent La Combe, un lieu-dit dépendant de cette dernière commune.

Nicolas Crevoisier, avec sa dernière invention, le grill tournant.



La zone géographique de la Tête de Moine AOC englobe les districts des Franches-Montagnes, de Porrentruy (canton du Jura), de Moutier et de Courtelary, la Commune de Saulcy ainsi que la parcelle de la fromagerie de Courgenay (canton de Berne). Neuf fabricants récoltent et transforment le lait de 269 producteurs ; Berne et Jura se partagent équitablement le volume de production de la Tête de Moine, un patrimoine commun qui offre un peu de ciment à deux communautés que l'histoire a failli diviser. C'est peut-être le mérite le plus invisible de la Tête de Moine... un précieux cadeau des moines.

Le « Tête de Moine AOC, Fromage de Bellelay » se caractérise par sa petite forme cylindrique. Autre particularité, le fromage ne se coupe pas en morceaux, le fait de racler la pâte à l'aide de la Girolle ou de la Pirouette fait ressortir les arômes. Il est produit à partir du lait cru provenant de vaches nourries dans les pâturages des régions de montagne et d'estivage du Jura et du Jura bernois. L'ensilage est interdit. L'utilisation de cultures d'exploitation et la forme du fromage sont des éléments de la typicité de ce produit. La « Tête de Moine, Fromage de Bellelay » se caractérise par une morge humide due à un frottage régulier pendant l'affinage. La maturation à partir de la croûte contribue au bon arôme du fromage, ceci grâce à la bonne relation entre la forme et le poids. La « Tête de Moine, Fromage de Bellelay » est un fromage au lait cru, en meule cylindrique ou très légèrement bombée. Sa croûte est ferme, emmorgée, grainée, humide et saine et sa couleur brun-rouge. Le fromage a un diamètre de 10 à 15 cm, une hauteur de 70 à 100 % du diamètre et un poids de 0,7 à 2 kg. Sa pâte est fine, de couleur ivoire à jaune pâle, homogène, adhésive et crémeuse. Elle fond rapidement en bouche tout en développant des arômes de champignon et de foin.



À la ferme

Avant d'y parvenir, il faut s'enfiler sur une petite route à travers forêts et pâturages, il faut hésiter à la croisée des chemins, se perdre un peu jusqu'à ce qu'un paysan au travail dans les champs indique la bonne direction. Nez en l'air, tous les panneaux « Gîte rural – tourisme à la ferme » ont échappé à l'œil du conducteur.

- Ah vous voilà ! C'est bien vous qui m'avez téléphoné ce matin. Ils sont déjà en train de traire, il vous ont attendu, mais les vaches, elles, n'attendent pas ! Quand c'est l'heure, c'est l'heure.

Nora est une femme à l'énergie débordante, elle n'hésite pas à secouer son monde, toujours avec cette gentillesse qui n'empêche pas la fermeté. Elle est l'autorité incontestée. Nous entrons donc dans cette famille par l'étable, par le vif du sujet ; le lait de Tête de Moine coule pour que batte le cœur de la région. Heinz et son fils Daniel en ont conscience. Paysans depuis cinq générations, sur un domaine d'une trentaine d'hectares, ils n'ont d'autre alternative que la production de lait destiné à la fabrication d'un fromage racé, typique, susceptible de leur apporter un revenu apte à maintenir leur activité d'agriculteur et d'éleveur, deux activités si nécessaires à l'ensemble de l'environnement. Des Verrières à Delémont, d'un bout à l'autre de l'Arc jurassien, la situation est la même, attention à ne pas trop fragiliser un secteur par lequel se maintient l'occupation décentralisée du territoire.

Sur l'année, le troupeau donne à la famille un contingent de 130 000 g de lait payé à 83 centimes le kilo. Juste, un peu trop juste. Aussi, histoire de compléter la paye du lait, la famille a-t-elle ouvert sa porte au tourisme rural. Outre le logis possible dans trois chambres accueillantes, Nora sert à ses hôtes assis autour de la table familiale la gamme succulente des produits du terroir du Jura bernois. Lait, beurre, œufs, confiture, pain, gâteau, sirops, fruits, légumes, potages, saucisses, viandes, petite fine ... de l'entrée au dessert, la ferme donne tout ce qu'elle a, sans oublier le tour de Girolle et les histoires de Tête de Moine racontées par le père de famille. La ferme de La Combe est un endroit que l'on quitte à regret. ■



Heinz et Nora Gyger, producteurs de lait destiné à la fabrication de la Tête de Moine.

DANS L'ÉLÉGANCE DE SON MOUVEMENT TOURNANT,
LA GIROLLE TRAVAILLE COMME UNE DENTELLIÈRE.

PROMENADE DANS LE VALLON

Arrêtons-nous à Villeret. Le village nous accueille, généreux, sous un éclatant soleil. Au loin, la Combe Grède dessine un élégant décolleté. Beauté austère. Dans le fond du Vallon de Saint-Imier, le paysage en impose. Ici se fabrique une délicieuse Tête de Moine AOC. La halte à Villeret se justifie doublement. En suivant les chemins d'un fromage prestigieux, nous sommes arrivés presque par hasard aux toutes premières heures de la grande histoire des montres Blancpain. C'est à Villeret que vit le jour Jehan-Jacques Blancpain ; l'acte de baptême est daté du 11 mars 1693. Les documents d'époque nous apprennent qu'il est propriétaire paysan et horloger. La grande dynastie horlogère est donc lancée bien avant 1735, même si c'est la date que la communication va retenir pour la fondation officielle. En fait, cette date fameuse se réfère à la première mention écrite (archives de l'Évêché de Bâle) de l'activité horlogère liée au patronyme Blancpain le fils de Jehan, Isaac, sera maître d'école et horloger, tout comme David-Louis, le petit fils. L'horlogerie s'installe défi-

nitivement dans la famille avec Frédéric-Louis Blancpain. Arrière-petit-fils de Jehan, né en juillet 1786, il assied définitivement la manufacture Blancpain. L'horlogerie devient l'activité principale de la famille.

La suite de la saga s'écrit encore aujourd'hui, avec une plume trempée dans l'encre du présent. Héritière de cette longue lignée, la collection Villeret – l'un des fleurons de la gamme des montres Blancpain – nous rappelle que l'esprit des fondateurs est resté, il est même précieusement cultivé dans le respect de la grande tradition.

L'ombre de la copie

De Villeret l'horlogère à Villeret la paysanne, continuons la promenade et passons d'une histoire à l'autre en revenant à celle des Appellations d'Origine Contrôlée en Suisse.

« Déguster une Tête de Moine, c'est commencer par faire une fleur de fromage ! »

Ainsi parle Franz von Büren dans une discussion avec Alain Farine, le directeur de l'Association pour la promotion des AOC-

IGP. Le fromager-poète actionne sa girole ; sous la lame, la fleur apparaît en un magnifique bouquet de dentelles parfumées. Aucun fromage au monde ne se sert sous une forme aussi originale, c'est sûr ! Originalité dans un esthétisme parfait, subtilités des arômes, savoir-faire ancestral dans la fabrication, qualité irréprochable... Toutes les composantes du luxe sont réunies. Là, l'horlogerie haut de gamme et les fromages AOC ont un point commun, ou plutôt de mêmes ennemis : imitation et contrefaçon. Comment lutter contre ce fléau dont a été victime la Tête de moine ? L'idée de la fleur de fromage est suffisamment géniale pour faire des envieux et être reprise un peu partout. Ainsi, Girole et Tête de Moine ont-elles été copiées en France, en Allemagne, en Autriche. « On peut désormais agir. L'AOC est venue mettre de l'ordre et grâce aux législations sur les appellations qui se mettent en place dans le monde, il est possible de dénoncer les contrefaçons afin d'essayer de les faire interdire », rappelle Alain Farine.



DÉFENSE DES PRODUITS NOBLES



Vacherin Mont-d'Or, Lettres du Brassus Numéro 02.



Gruyère AOC, Lettres du Brassus Numéro 03.

Faire connaître les AOC, tel est le rôle de l'association¹ dirigée par Alain Farine. Selon une étude réalisée voici deux ans, une bonne partie des consommateurs suisses reconnaît le logo AOC.

En Suisse, l'histoire des Appellations d'Origine Contrôlée (AOC) non viticoles est récente. Elle s'est concrétisée en 1997 avec l'entrée en vigueur de l'Ordonnance fédérale concernant la protection des appellations d'origine et des indications géographiques des produits agricoles². Cette législation euro-compatible a été mise en place dans le cadre de la Politique agricole de 2002, une nouvelle orientation qui marque la suppression progressive du soutien de l'État aux produits agricoles, lait et produits dérivés en tête. Naissent alors les interprofessions fromagères, des organisations de droit privé regroupant l'ensemble des partenaires d'une filière, producteurs de lait, fromagers, affineurs et commerçants. Dans leur sillage apparaissent les AOC et les Indications Géographiques Protégées (IGP). Étroitement liées à la typicité, au terroir et à l'authenticité

du produit, voici deux notions nouvelles pour le producteur comme pour le consommateur.

La première, l'AOC, est plus stricte, plus contraignante que la seconde, l'IGP. À l'image des fromages auxquels nous rendrons visite dans nos prochaines éditions, un produit AOC doit être entièrement fabriqué dans sa région d'origine, de la production de la matière première jusqu'à la réalisation finale. Dans ce cas, le lien au terroir est très fort, il permet d'identifier le produit à sa région, à sa culture et à un savoir-faire ancestral. Ainsi, jamais un lait valaisan n'entrera dans la composition d'une Tête de Moine ou d'un Vacherin Mont-d'Or, à moins que le fabricant ne se place hors la loi et s'expose, de fait, à des poursuites judiciaires.

L'IGP délimite également une zone de production liée à une transformation localisée et traditionnelle, mais elle n'exige pas que toutes les étapes de la fabrication s'effectuent dans la région définie ; l'aire d'approvisionnement en matière première peut être plus large que la région de fabrication. Par exem-

ple, la viande d'un saucisson IGP peut provenir d'un élevage situé en dehors de la zone.

Telles que définies dans l'article 22 de l'Accord de l'Organisation Mondiale du Commerce sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce³, les indications géographiques (IG) servent à identifier un produit comme étant originaire d'un territoire déterminé. Ceci dans le cas où une qualité particulière, une réputation ou tout autre caractéristique du produit peut être attribuée essentiellement à cette origine géographique (Antigua Coffee, Darjeeling tea, Gruyère, Roquefort, Tequila, Jambon de Parme, Sbrinz, outeaux de Solingen, Soie de Thaïlande, etc.). Cette définition de l'IG, applicable au plan international, recouvre les notions d'Appellations d'Origine Contrôlée (AOC) et d'Indications Géographiques Protégées (IGP) telles que nous les connaissons en Suisse et en Europe.

1 Pour plus d'informations et connaître la liste des produits certifiés : www.aoc-igp.ch
2 Ordonnance RS 910.12 sur les AOC et les IGP.
3 Accord sur les ADPIC, 1994.





L'EMPREINTE DU SAVOIR

**PRÈS DE 300 ANS DE SAVOIR-FAIRE TRANSMIS
DE GÉNÉRATION EN GÉNÉRATION. LA MAÎTRISE
DE L'ART HORLOGER A PERMIS À BLANCPAIN DE
GRAVER SON NOM DANS L'HISTOIRE.**

PAR **DIDIER SCHMUTZ** PHOTOGRAPHIES **THIERRY PAREL**

Il virevolte. Non, il tourbillonne plutôt. Le mot colle beaucoup mieux au personnage que nous vous proposons de rencontrer.

Il a le verbe haut, imagé, coloré, espiègle souvent, sérieux quand la situation l'exige.

Il a la parole facile, une parole mise aussitôt au service d'anecdotes scintillantes qu'il distille avec un plaisir évident. Ses souvenirs tiendraient bien entre les pages d'un beau livre.

Musicien, il a le jazz dans le sang.

Artiste, il a l'œil du photographe.

Horloger, il compose des partitions délicates.

Sous une chevelure savamment désorganisée, le visage dévoile une vivacité aussi intacte que la curiosité est grande. À bien l'observer, impossible de s'y tromper, notre personnage a l'enthousiasme de ses 63 ans. Oui, il tourbillonne.



MUSICIEN, IL A LE JAZZ DANS LE SANG.
ARTISTE, IL A L'ŒIL DU PHOTOGRAPHE.
HORLOGER, IL COMPOSE DES PARTITIONS DÉLICATES.



Qualités et talents foisonnent chez cet homme communicatif, mais ce que Willy Moret possède par-dessus tout, c'est le savoir.

Grand professionnel, il a la connaissance intime de la science horlogère, celle qu'il est nécessaire de maîtriser si l'on veut parvenir sans détour aux chefs-d'œuvre des collections Blancpain. Dès lors, Willy se retrouve investi d'une mission essentielle : la transmission de ce savoir irremplaçable. Avec le précieux concours de son ami Antoine Richoz, chef d'atelier au Brassus, il s'est attelé à cette tâche, voici quelques années déjà. Sa courroie de transmission : les partitions délicates évoquées plus haut. En fait, en mots plus prosaïques, si l'on repasse de la musique à



l'horlogerie, les partitions portent la mention TMI, pour « technique, montage, instruction ». Sans entrer dans les détails qui exigeraient une avalanche de termes techniques, Willy présente ces fiches comme étant un condensé de tous les savoirs émanant des horlogers eux-mêmes, comme une addition de multiples expériences. À Willy revient le rôle de rassembler le tout, d'y apporter sa touche personnelle afin que ce savoir reste et demeure sous une forme claire et précise. Ces TMI sont faits pour traverser le temps. Auparavant, le savoir se transmettait par le bouche à oreille, dans des discussions qui se passaient d'établi à établi, sans trace écrite avec le risque de devoir réinventer le geste

juste à chaque nouvelle énigme. Il existe déjà plus d'une soixantaine de ces TMI, ordonnées comme une mémoire indispensable à tous les horlogers ouvrageant les calibres Blancpain.

Au cœur des mécanismes

Nous sommes au Brassus, Willy faite son entrée dans le vif du sujet. Suivons.

« *Bienvenue à bord ! Nous arrivons dans la salle des machines du paquebot.* »

Bigre ! Paquebot... salle des machines ? Nous n'y sommes pas du tout ! L'incrédulité s'abat sur nous dans un grand tintamarre, alors que le silence est feutré. Willy se moque-t-il des visiteurs que nous sommes





« BIENVENUE À BORD ! NOUS ARRIVONS DANS LA SALLE DES MACHINES DU PAQUEBOT. »



ou s'agit-il d'une de ces facéties langagières dont il a le secret ? Rien de cela. Décodée, l'image donne accès à l'esprit qui règne dans la grande maison du Brasseur. Invité à le faire, Willy s'explique.

« Contrairement à d'autres de nos ateliers, comparables à des salons de première classe réservés à un ou deux horlogers œuvrant, par exemple, à la fabrication patiente d'une 1735 dans une ambiance quasi monacale, nous entrons ici dans une petite fourmilière. Car c'est là que la plupart des montres sont assemblées, emboîtées, dotées de cadran et d'aiguilles. Tous ces jeunes gens et jeunes filles forment la base indispensable au fonctionnement de l'équipage. Sans eux, le grand paquebot Blancpain n'avancerait tout simplement pas. »

Voilà pourquoi « salle des machines ». L'explication est convaincante ; ce d'autant plus qu'elle constitue une belle marque de reconnaissance à l'égard de tous ces moussaillons de la haute horlogerie, ceux qui ne sont pas forcément sur le pont, ceux que les projecteurs de la notoriété n'éclairent pas.

Cette précision faite, embarquons, retournons au savoir en poussant la porte de la salle des machines. Willy a enfilé sa blouse d'horloger, un bleu de travail immaculé. Tout de suite, son sens du partage saute aux yeux ; il dépasse de loin la simple capacité didactique. Du bout des doigts jusqu'au bout des lèvres, il distribue sa précieuse expérience. Il montre et il explique, tout en échangeant quelques plaisanteries, passe un poste, s'arrête sur celui-ci où se pose un petit problème technique, écoute les questions ... L'atmosphère est au travail, dans une sereine bonne humeur. Nous voltigeons d'une place à l'autre.

Alors, voilà l'un de mes TMI, tu vois elle le fixe sur sa lampe avec un petit aimant, maintenant, elle va assembler le mécanisme du réveil en suivant la gamme de montage.

Tiens ! Là, il manque du monde. Ici, j'ai mon binoculaire double, un instrument très précieux.

Voilà Aurélie, qui nous fait aussi office de formatrice pour les derniers arrivés ...





Des derniers arrivés, il y en a quelques-uns, dont un qui vient tout juste de commencer. À ses premières heures dans atelier, Yosvani cetfait à peine figure d'apprenti moussaillon. Ceci dit, il doit savoir naviguer puisqu'il arrive de... Cuba ! De la douceur des Caraïbes aux rigueurs montagnardes du Brassus afin d'approcher l'univers des plus belles et des plus grandes complications horlogères, le dépaysement doit être total. N'est-ce pas impressionnant ? Réponse inattendue de la part d'un jeune homme des îles qui n'est que depuis quatre mois chez Blancpain.

Oui, je suis Cubain, et c'est une immense fierté pour moi de pouvoir faire un métier légendaire, ici, en Suisse.

« Métier de légende », il n'y a pas formule plus exquise, plus adéquate aussi car dans l'univers Blancpain la légende respire, bien vivante, palpable, visible, une source d'émerveillement pour les yeux. Il n'est pas étonnant que l'expression ravisse notre ami Willy, qui poursuit sa tournée dans la salle des machines sur un nouveau sourire.

Je te présente Réanne, elle parle turc; quand je l'ai formée sur le chronographe Blancpain, nous en avons profité pour tra-duire ensemble le TMI et le cours que je donnais à l'horloger représentant Blancpain à Istanbul.

Autour du monde

Au hasard des présentations, une nouvelle facette de sa personnalité apparaît. Willy déteste les voyages. Pour lui, valise rime avec hantise. Dès lors, nous n'allons pas nous étendre sur ces heures stressantes, tout juste dirons-nous que l'aéroport et son tarmac sont sans doute les seuls endroits qui lui font perdre son optimisme. Et pourtant, Shanghai, Vienne, Singapour, Dubaï... il a bien dû les boucler, ses valises. C'est à lui qu'incombait l'instruction des rares horlogers qui, de par le monde, obtiennent le droit d'ouvrir une montre Blancpain. On l'imagine sans peine, ce privilège n'est pas donné à tout un chacun. Willy se souvient d'un ami qui, au terme de l'enseignement, ne montrait pas les compé-

tences requises. Ami ou pas, recalé ! Pour les autres, le sommet de la formation arrive lorsqu'ils reçoivent leur outillage et en particulier les clés uniques, secrètes, celles qui ouvrent le sésame, celles qui permettent l'ouverture du boîtier, là où bat le cœur mystérieux de la montre.

Après l'élaboration des TMI, la transmission du savoir en entreprise, la formation des représentants agréés avec parcimonie sur les cinq continents, voilà le tour du grand public, qu'il soit connaisseur ou simple curieux. Emporté par le mouvement qui le caractérise, Willy n'arrête pas. Nous le retrouvons à la foire horlogère Baselworld 2008. Dira-t-on qu'il est l'âme de l'espace Blancpain ? Son charisme y participe en tout cas, mais il en est surtout le grand animateur. En avouant faire un tantinet dans la provocation, il dit qu'ici il a « l'impression d'être un vendeur de coupe légumes », gesticulant comme ces camelots qui animent les champs de foire en haranguant la ménagère. Toute proportion gardée, il y a à nouveau du vrai dans cette comparaison, sauf qu'à Bâle, il est en réalité question

DANS L'UNIVERS BLANCPAIN, LA
LÉGENDE RESPIRE, BIEN VIVANTE,
PALPABLE, VISIBLE, UNE SOURCE
D'ÉMERVEILLEMENT POUR LES YEUX.



d'informations à donner sur la très sérieuse différence entre tourbillon et carrousel. TMI en main ou projeté sur l'écran, Willy explique. Le discours remonte le temps jusqu'aux origines de l'invention. Les mots tombent clairs, précis. Autour de lui, l'attroupement apprécie visiblement. Les réactions glanées dans le public confirment. Écoutons cette horlogère-rhabilleuse : *« J'ai eu le sentiment d'être associée au partage d'un secret. Il est captivant avec son enthousiasme fantastique, et malgré mes quatre ans d'études au Lycée technique de Bienne, j'ai beaucoup appris, sinon je ne serai pas restée, je n'ai pas vu passer le temps. »* Pour Willy, ces mots sonnent comme la récompense, lui qui aime voir s'allumer la lueur de la compréhension dans les yeux des auditeurs. *« Cette lumière, c'est mon cadeau »*, conclut-il avant de s'en aller déjeuner avec Margit, l'épouse qui travaille à l'administration des ventes Blancpain. Un couple d'amis venu tout exprès est du repas. L'arrivée au restaurant réserve encore une surprise. À Bâle, d'une édition à l'autre, on se souvient de Willy.

« Bonjour ! lance l'homme qui cède sa table en tendant la main des franches salutations.

- On se connaît ? interroge Willy, quelque peu interloqué.

- Oui, répond l'homme. L'année dernière, vous m'aviez expliqué la Fifty Fathoms. C'était génial, et puis, dans cet univers de plus en plus desséché, vous êtes notre dernière oasis ! Je vais venir vous voir cet après-midi. »

Inclus dans une petite scène qui doit tout au hasard, le couple d'amis rit de bon cœur.

« Ça ne nous étonne pas ! » disent en chœur Raymond et Véronique.

Complètement inattendu, le compliment rejaillit sur l'ensemble de l'espace Blancpain, un espace accueillant, ouvert tout en restant l'image prestigieuse de la marque. Ainsi le veut la philosophie de la Manufacture.

Visiteur régulier, observateur attentif, l'inconnu du déjeuner a parfaitement raison lorsqu'il parle de « dernière oasis ». Une courte déambulation dans les travées du Salon suffit à constater qu'ailleurs, la tendance est au repli. Les sourires hérissés de certaines hôtesse ressemblent à des barri-cades. Ils invitent à rester... dehors.

Quittons cette frilosité. Retournons dans l'ombre généreuse de l'oasis. Vraiment, il vaut mieux rejoindre Willy au plus vite. Il suffit de suivre le sillage. Une vingtaine de personnes ont demandé une démonstration « privée », histoire d'être certaines d'avoir accès aux premières loges. L'inconnu du déjeuner se glissera dans le groupe. Alors, Willy y va, toutes portes ouvertes.

Une dernière historiette pour terminer en fraîcheur. Alors qu'il souhaitait mettre de l'ordre dans sa chevelure bouclée avant de venir au Salon de l'horlogerie, l'injonction





est venue du haut de la passerelle. « Ne touche pas à ça ! Interdiction de couper, ne serait-ce qu'une mèche ! » a dit le capitaine. Le grand patron, qui sait très bien que l'on n'entre pas en haute horlogerie sans génie, lui a formellement interdit d'arranger sa « tignasse » à la Einstein.

Blancpain s'entoure des plus grands. Si décoiffants soient-ils. ■

DÈS LORS, WILLY SE RETROUVE
 INVESTI D'UNE MISSION
 ESSENTIELLE : LA TRANSMISSION
 DE CE SAVOIR IRREMPLAÇABLE.





ERNEST H. BROOKS est le maître incontesté de la photographie sous-marine en noir et blanc. Quand « Ernie » a commencé sa carrière, son activité créatrice se déroulait essentiellement dans une chambre noire. Aujourd'hui, la majeure partie de son travail artistique concerne l'impression de photographies. Son recueil « Silver Seas » incarne le sommet de son art.

Fifty Fathoms

Edition



BLANCPAIN PRÉSENTE UN EXCEPTIONNEL MAGAZINE DE
PHOTOGRAPHIE D'ART CONSACRÉ AU MONDE SOUS-MARIN.

PAR DIETMAR W. FUCHS

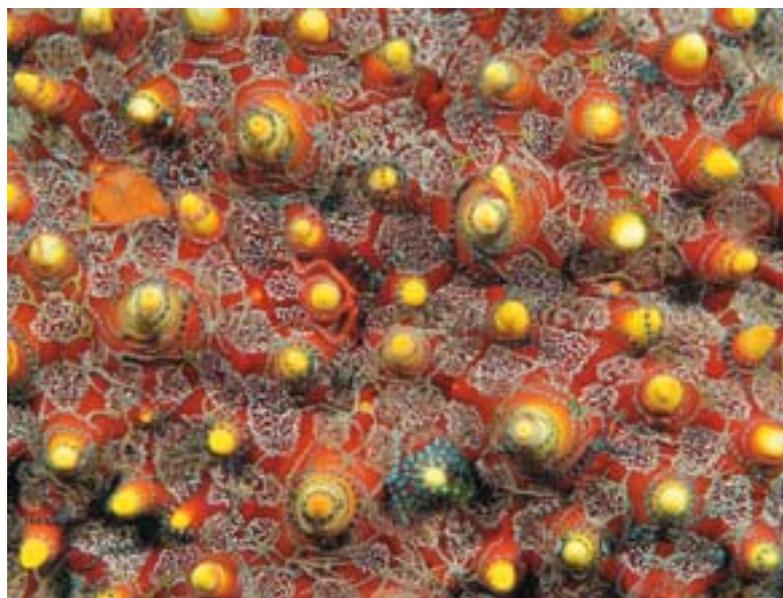
Le terme de Fifty Fathoms est riche de sens : montre de légende pour les amateurs d'horlogerie, limite symbolique de profondeur (50 brasses) pour les plongeurs dotés d'un équipement conventionnel et, depuis Baselworld 2008, splendide réalisation éditoriale au service de la photographie sous-marine. « Le magazine

Fifty Fathoms reflète les qualités de notre collection de montres de plongée. Il recourt à des techniques de pointe pour répondre aux exigences les plus élevées d'un point visuel ou sensoriel et porte naturellement le nom de nos garde-temps légendaires », relève Marc A. Hayek, Président de Blancpain et éditeur du magazine Fifty Fathoms.



23 75
 80 ft 13 fm
 25 85 ft 14 fm
 90 ft 15 fm
 95 ft 16 fm
 30 m 100 ft 17 fm
 105 ft 18 fm
 110 ft 19 fm
 35 m 115 ft 20 fm
 120 ft
 125 ft 21 fm
 40 m 130 ft 22 fm
 135 ft 23 fm
 140 ft 24 fm
 145 ft
 45 m 150 ft 25 fm
 45,72

À cet égard, les liens qui unissent la revue et la mythique profondeur de plongée apparaissent de manière particulièrement inventive : le périmètre total de la publication ouverte correspond précisément à une brasses marine, soit 1,829 mètres. Si l'on additionne ses 50 doubles pages, l'ouvrage présente un pourtour global de 91,45 mètres, soit très exactement 50 brasses marines. D'autre part, l'ensemble du concept graphique repose sur les nombres emblématiques de la collection de montres. La revue comptera au total douze numéros, autant que les lettres du nom Fifty Fathoms. La multiplication des dimensions du célèbre format photographique 4x3 mis au point par Leica donne également douze – et ce n'est pas un hasard. Mieux encore, la somme du légendaire format 6x6 de Hasselblad s'établit aussi à douze. Par ailleurs, l'œuvre de chaque artiste est illustrée par un portfolio de douze photographies. Comme la revue présente quatre artistes dans chaque numéro, une rapide multiplication – quatre fois douze – et l'addition des photographies reproduites sur la couverture et la dernière page donnent également un total de cinquante. Qui s'en étonnera ?





Des techniques de pointe ouvrent de nouvelles perspectives

Les conventions typographiques du magazine ne respectent pas uniquement les normes en usage, mais évoquent d'une manière ou d'une autre les particularités du nom de la collection : les nombres dérivés de Fifty Fathoms – 5, 9, 124, 18, 29 et 50 – caractérisent la présentation graphique, essentiellement destinée cependant à donner le cadre requis pour la reproduction des photographies. Presque carrée, la discrète apparence du magazine se transforme dès qu'il est ouvert en un format de page très contemporain de 16-9. Sur une page simple, cette dimension constitue le

support idéal pour des clichés conventionnels. Ainsi, les Éditions Fifty Fathoms associent la photographie classique et moderne dans un équilibre inhabituel du fond et de la forme. L'inventivité d'un concept dont l'application a pris en compte le moindre détail confère une forte identité au magazine qui se distingue d'emblée du grand nombre des publications consacrées à la photographie d'art.

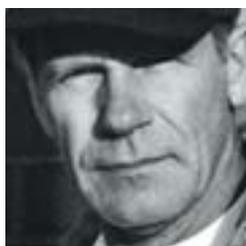
Ces considérations formulées, il est temps de s'effacer devant les photographes, protagonistes essentiels de cet ouvrage.

Ernest H. Brooks, qui a présidé de 1971 à 2000 le célèbre Brooks Institute of Photography, est considéré comme le Ansel Adam de



**MAURINE SHIMLOCK
et BURT JONES**

Associant la nature et l'art, les photographes sous-marines de ce couple de Texans forment une catégorie à part. Ils ont réalisé ces clichés aux couleurs vives dans un lieu d'une extraordinaire beauté, en Papouasie, qui a donné naissance au livre « Secret Sea ».



HELMUT HORN *Cet hôtelier aux activités internationales se considère lui-même comme un bon vivant. Il a voyagé à travers le monde et réalisé des photographies dans tous les océans. Le corps féminin reste son sujet de prédilection dans la recherche de nouvelles formes d'art. Son portfolio « Liquid Forms » reprend certaines des œuvres présentées lors d'une exposition.*

la photographie sous-marine. Il réalise uniquement des clichés en noir et blanc. L'utilisation d'une chambre noire digitale a donné des aspects entièrement inédits à son travail artistique. Dans son portfolio, les œuvres sont reproduites en quadrichromie argentée pour rendre justice à la qualité des photographies extraites de son livre « *Silver Seas* ».

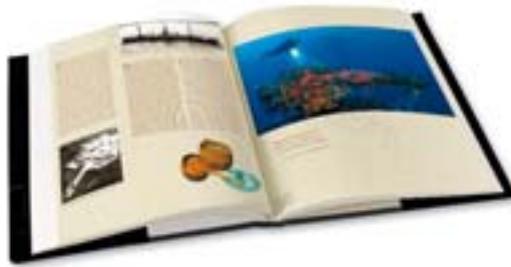
La splendeur colorée de la macrophotographie se présente sous un jour très différent. Ces prises de vues n'illustrent pas des scènes habituelles de la vie sous-marine, mais la faune et la flore d'une richesse exceptionnelle qui prospèrent dans le « berceau de la vie », les récifs qui entourent l'archipel de Raja Ampat, situé entre les Célèbes et la Nouvelle-Guinée (Indonésie). Pendant de nombreux mois, le couple de photographes texans **Maurine Shimlock** et **Burt Jones** a accompagné des scientifiques américains à la recherche d'espèces inconnues. Pour les Éditions Fifty Fathoms, ils ont réalisé, sous le titre de « *Secret Seas* », d'extraordinaires documents photographiques qui permettent

de découvrir de nouvelles formes de vie dans les profondeurs marines.

Sur notre planète de contrastes, la lumière alterne avec l'ombre et la vie avec la mort. Les terribles visions saisies par le photographe **Udo Kefrig** et le journaliste Claus-Peter Stoll rendent compte de la bataille aérienne qui opposa Américains et Japonais dans le lagon de Truk. Cet Allemand du Nord maîtrise comme nul autre l'art de mettre en images la fascination morbide exercée par les navires engloutis. Dans son portfolio, il présente son chef-d'œuvre, « *Lost Mariners* ». Pour compléter ce quatuor de photographes si différents et faire entrer les êtres humains sous le feu des projecteurs, les Éditions Fifty Fathoms ont convié un pionnier de la photographie artistique sous-marine à présenter quelques-uns de ses célèbres portraits. D'origine allemande, **Helmut Horn**, propriétaire d'une chaîne d'hôtels, galeriste et photographe subaquatique, est représenté par les étonnantes séries « *Liquid Form* », « *Black Velvet* » et « *Fairy Kings Daughters* ».



	150 ft	
	42 43	46
	-	-
26 fm	155 ft	-
	-	-
	-	-
	160 ft	-
27 fm	-	-
	-	-
	165 ft	50 m
	-	-
28 fm	-	-
	-	-
	170 ft	-
	-	-
29 fm	-	-
	175 ft	-
	-	-
	-	-
30 fm	180 ft	55 m
	-	-
	-	-
	-	-
31 fm	185 ft	-
	-	-
	-	-
	190 ft	-
32 fm	-	-
	-	-
	195 ft	-
	-	60 m
33 fm	-	-
	200 ft	-
	-	-
34 fm	-	-
	205 ft	-
	-	-
	-	-
35 fm	210 ft	-
	-	-
	-	65 m
	215 ft	-
36 fm	-	-
	-	-
	-	-
	220 ft	-
37 fm	-	-
	-	-
	-	-
	225 ft	68,58



UDO KEFRIG Les travaux de ce photographe allemand retiennent immédiatement le regard. Depuis plus de trente ans, Udo Kefrig se consacre à une passion exigeante, la photographie d'épaves, et il n'est guère de lieux sur la planète où il n'a immortalisé de navires engloutis. Dans le premier numéro de « Fifty Fathoms », il présente l'un de ses lieux préférés, le lagon de Truk.

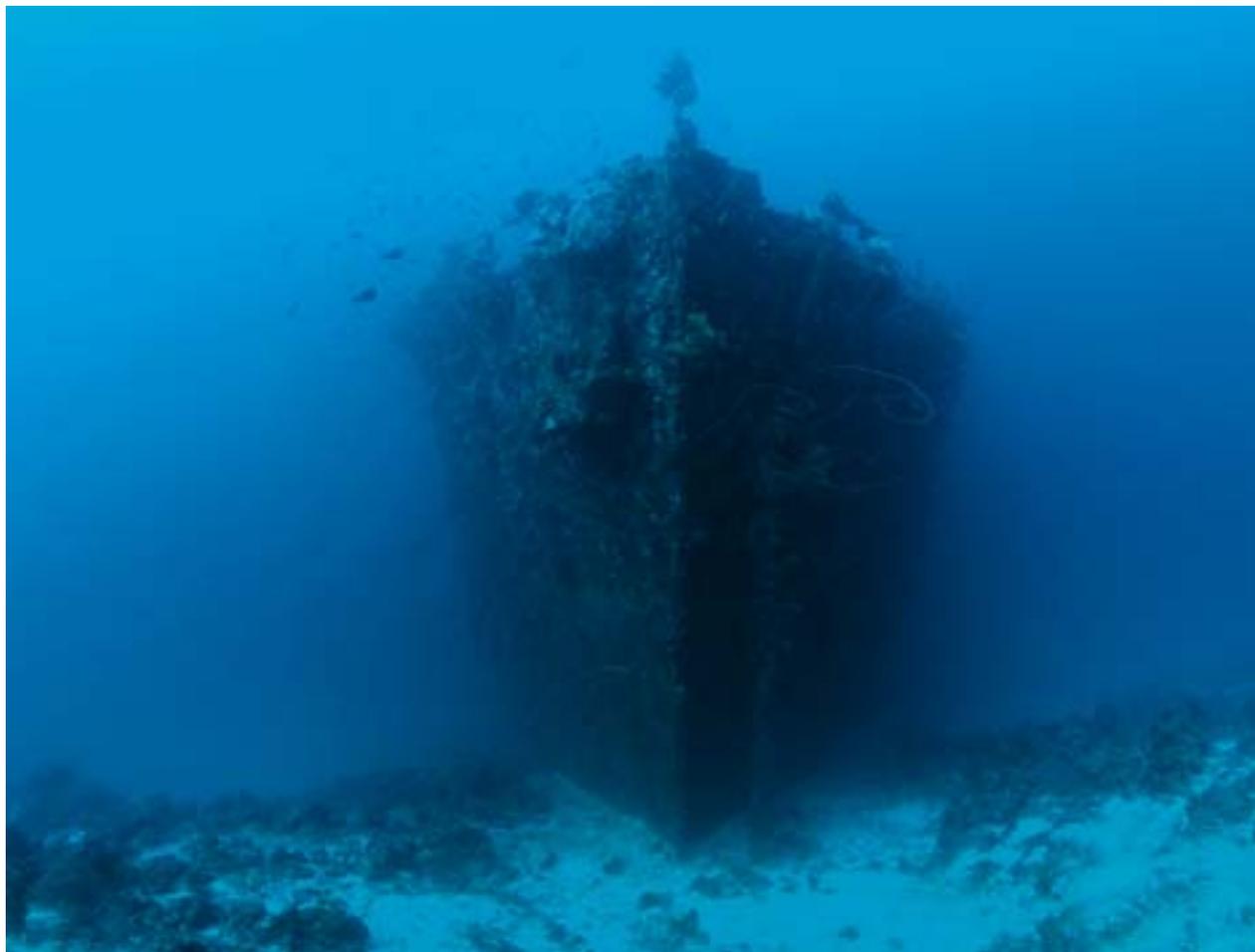


La qualité d'impression devient source d'inspiration

Les travaux de ces grands artistes sont assurément destinés à stimuler la créativité des lecteurs. Cependant, l'inspiration ne provient pas uniquement de la contemplation d'extraordinaires photographies. En effet, un écran moderne remplit parfaitement cette fonction. Les portfolios des Éditions Fifty Fathoms sont uniques par l'utilisation de techniques absolument exceptionnelles. Dans certains cas, l'application de trois couches de laque s'est révélée nécessaire pour mettre en évidence les contenus intrinsèques de différentes photographies. Ainsi, une texture spécifique prend naissance au fil des pages, les épaves stylisées

du lagon de Truk apparaissent sous une forme agressive, presque brutale. Une variante de laque aux effets nacrés met pleinement en valeur la beauté colorée de la macrophotographie aux superbes couleurs alors que le portfolio en noir et blanc scintille d'une nuance d'argent. Pour la première fois, la photographie artistique se laisse aussi appréhender les yeux fermés par la sélection de procédés d'impression à la pointe de la technique.

À ce propos, Tyler Brûlé, le rédacteur en chef du célèbre magazine économique international Monocle, a déclaré lors de la remise du Lead Award : « L'avenir des médias de la presse écrite ne réside pas dans la volonté de réduire les coûts par l'utilisation d'un mauvais papier et de choisir en toute hâte des clichés



225 ft
38 fm
70
230 ft
39 fm
235 ft
40 fm
240 ft
75 m
245 ft
41 fm
250 ft
42 fm
255 ft
43 fm
260 ft
80 m
265 ft
44 fm
270 ft
45 fm
275 ft
46 fm
85 m
280 ft
47 fm
285 ft
48 fm
290 ft
90 m
295 ft
49 fm
91,45
300 ft
50 fm



sur un ordinateur. Seule une qualité exceptionnelle lui permettra de s'imposer à l'avenir car elle offrira une expérience sensorielle aux lecteurs d'un magazine ou d'une revue. » Si les Éditions Fifty Fathoms parviennent à cet objectif, elles auront rempli leur mission !

Pour en apprendre davantage sur cette exceptionnelle revue d'art, vous pouvez consulter le site Internet www.edition-fifty-fathoms.com. Il vous offre également la possibilité de choisir et de commander votre exemplaire numéroté ou de découvrir la date et le lieu de l'un des prochains vernissages Fifty Fathoms qui se tiendront au cours des prochains mois dans les boutiques Blancpain du monde entier. ■

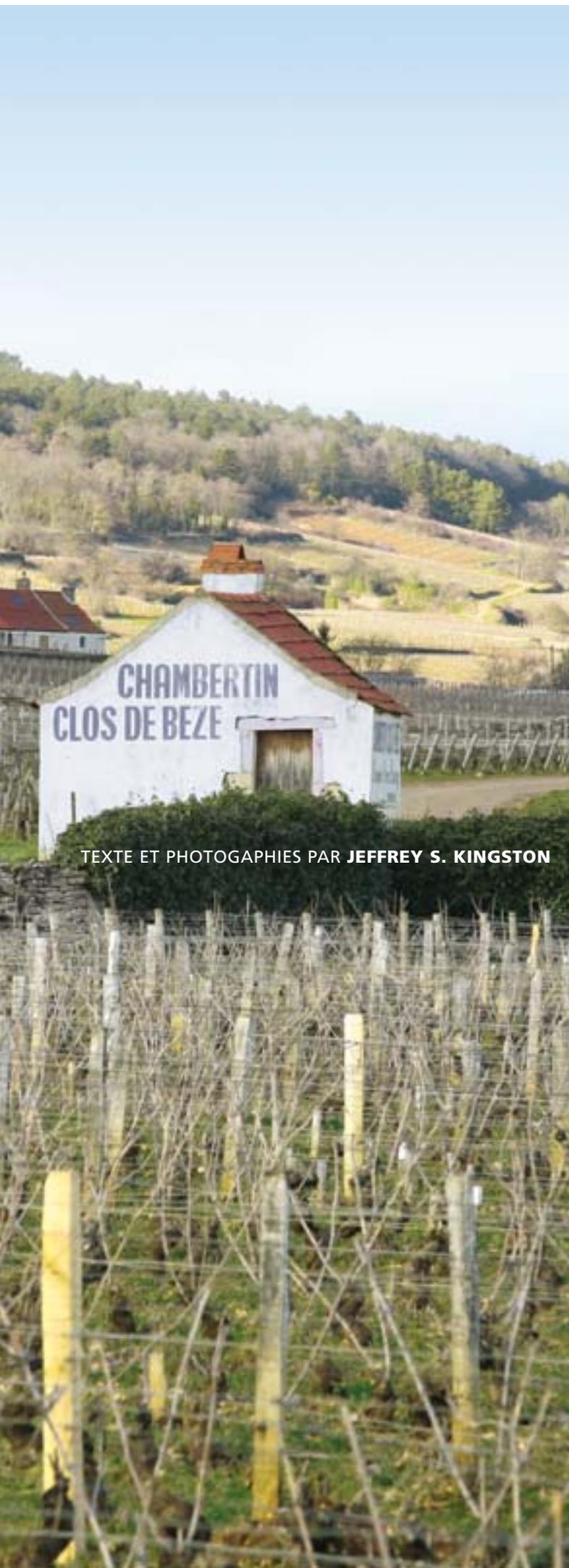
Est-ce un hasard si Dietmar Fuchs a célébré son cinquantième anniversaire au moment de la parution du premier numéro du magazine Fifty Fathoms ? Probablement pas, car il a occupé pendant une vingtaine d'années le poste de rédacteur en chef de trois magazines consacrés à la plongée sportive et à la photographie ! Avant d'assumer ces tâches éditoriales, Dietmar Fuchs a parcouru le monde comme pilote de jet, capitaine et biologiste marin.





LE CHAMP DE BERTIN

LA LETTRE DE BLANCPAIN SUR LE VIN



TEXTE ET PHOTOGRAPHIES PAR **JEFFREY S. KINGSTON**

Si l'origine du nom – le Champ de Bertin – se caractérise par son humilité, cette dénomination bénéficie néanmoins, sous sa forme moderne et contractée de *chambertin*, d'une appréciation presque universelle auprès des œnologues et des connaisseurs. Il n'est d'ailleurs guère d'expérience plus intéressante pour tout amateur de vin que de quitter le village de Gevrey-Chambertin sur la Route des *Grands Crus* (au tracé parallèle à la RN 74, la route principale qui relie Beaune à Dijon) en mettant cap sur le sud et de rencontrer, à peine franchis les murs de Gevrey, le panneau qui indique « *Ici commence le Chambertin* ».

Voilà qui fait montre d'une discrétion de bon aloi pour des crus qui, sous chacun de leurs aspects, sont les plus somptueux de tous les bourgognes. Parmi tous les vins français, Napoléon n'avait-il pas élevé le *chambertin* au rang de breuvage impérial en statuant: « Rien ne rend l'avenir plus rose que de le contempler au travers d'un verre de *chambertin* ». A la condition que tous les éléments concordent, il est difficile de contester le jugement de Napoléon car les *chambertins* peuvent incarner l'expression la plus forte, fruitée, authentique, riche en tanins et capiteuse du pinot noir à travers le monde entier. Ils figurent aussi au nombre des vins les plus chers. En revanche, en présence de la plus légère dysharmonie, les *chambertins* peuvent se révéler décevants, doublement même si leur prix entre en considération. Aussi, comme à chaque fois qu'il est question de bourgogne, toute la question réside dans la découverte des domaines exceptionnels qui sont parfaitement dignes de confiance.



La limite septentrionale des vignobles de Chambertin et de Clos de Bèze.

Pour donner suite à l'article sur les vins de climats chauds paru dans le troisième numéro des Lettres du Brassus, l'œnologue George Derbalian a convié un groupe d'experts à déguster différents jeunes *chambertins* actuellement disponibles dans le commerce afin de découvrir les crus qui répondent aux attentes et remplissent les promesses de cette appellation vénérée. Une fois encore, Rajat Parr et Larry Stone, deux des sommeliers les plus renommés des Etats-Unis, ont accepté de nous faire part de leur opinion. (Sans lien avec notre dégustation, Raj et Michael Mina, un chef coté deux étoi-

les au Michelin, ont annoncé un mois après cette soirée mémorable l'ouverture de leur nouveau restaurant à San Francisco, à l'enseigne de la « RN 74 », du nom de la route nationale qui traverse la Bourgogne. Naturellement, pour faire honneur à son nom, l'établissement propose une vaste sélection de bourgognes). Ils composent tous deux la carte des vins de prestigieux restaurants à travers les Etats-Unis. Un troisième sommelier s'est joint à eux, Alan Murray, qui dirige la cave du Masa's, un célèbre restaurant de San Francisco où nous nous sommes réunis pour cette dégustation.

L'éventail des vins choisis pour cette soirée était impressionnant, avec non moins de quatre exemples de *Chambertin-Clos de Bèze* de récents millésimes. Le *chambertin* possède une hiérarchie peu commune. En Bourgogne, les appellations les plus connues se subdivisent généralement en trois catégories d'importance comparable: *grand cru*, *premier cru* et *village*. Les *grands crus* occupent le sommet de la pyramide. En vertu de la complexité presque byzantine des règlements vinicoles français, seuls les *grands crus* sont autorisés à utiliser le nom de leur vignoble sans y adjoindre le nom du village d'où provient l'appellation. De ce fait, les



grands crus de chambertin peuvent se targuer de la seule dénomination de « *Chambertin* ». Pour leur part, les *premiers crus* et les *villages* doivent comporter le nom de leur commune d'origine, en l'occurrence *Gevrey-Chambertin*. Contrairement aux autres bourgognes, la catégorie des *grands crus chambertins* embrasse les deux tiers des vignobles de l'appellation: un tiers pour le *Chambertin* et le *Chambertin-Clos de Bèze* et un autre tiers pour les parcelles de *Charmes-Chambertin* (commercialisé parfois sous la dénomination de *Mazoyères-Chambertin*), *Mazis-Chambertin*, *Griotte-Chambertin*, *Ruchottes-Chambertin*, *Latricières-Chambertin* et *Chapelle-Chambertin*. Tous ces vignobles peuvent se prévaloir légitimement de la désignation de *grand cru*, mais le *Chambertin* et le *Chambertin-Clos de Bèze* possèdent un statut légèrement plus élevé. Autre subtilité, le *Chambertin* et le *Chambertin-Clos de Bèze* sont considérés comme des pairs de qualité équivalente. Ainsi, en choisissant une sélection de *Clos de Bèze*, nous avons visé le sommet de la pyramide. En dépit de cette sub-division inhabituelle, les connaisseurs sont conscients qu'il importe rarement de savoir si un *chambertin* provient du premier ou du second groupe et qu'un vin exceptionnel du second tiers ne se distingue guère d'un vin du tiers supérieur.

Deux de nos *Clos de Bèze* portaient le millésime 2000, le premier de Frédéric Esmonin et l'autre de Robert Groffier. Les caves du Domaine Frédéric Esmonin sont situées à l'extrémité sud-ouest du village de Gevrey. Selon une opinion largement répandue, Frédéric et son père André sont les étoiles montantes du chambertin. Il y a quelques années encore, ils vendaient une grande part de la production à *Lalou Bize-Leroy*, qui accueillait les applaudissements (et encaissait des prix particulièrement élevés) pour ses *chambertins* qui provenaient des parcelles de la famille Esmonin. Aujourd'hui, Frédéric et André Esmonin vinifient eux-mêmes leur vendange et offrent toute la gamme des Gevrey, des appellations village et des *premiers crus* à l'instar de *l'Estournelles Saint-Jacques* jusqu'aux *grands crus chambertin*, *Clos de Bèze*, *Mazis* et



Le Dr. George Derbalian, l'un des experts en œnologie de Lettres du Brasseur, a fondé la société Atherton Wine Imports établie en Californie septentrionale. Il n'est pas seulement devenu l'un des principaux importateurs de grands vins aux Etats-Unis, mais il a également acquis la renommée parfaitement méritée de figurer parmi les meilleurs connaisseurs en vins du monde. Pour ce numéro, George Derbalian a composé un impressionnant éventail de chambertins, l'un des plus grands bourgognes. Pour évaluer ces célèbres crus de la commune de Gevrey-Chambertin, il a fait appel à un jury composé d'experts reconnus.

Ruchottes. Robert Groffier, dont les caves se trouvent à Morey-Saint-Denis, est assurément renommé pour son *Chambertin-Clos de Bèze*, mais tout autant pour ses vins de *Chambolle* (j'apprécie tout spécialement son *Chambolle-Musigny Les Amoureuses* et son *Bonnes Mares*). Depuis 1993, Robert Groffier n'a cessé d'élever la qualité de ses vins par la réduction des quantités produites, la macération à froid, la diminution des transvasements et un embouteillage sans filtration.

Les deux *Clos de Bèze* 2000 s'accompagnaient d'un Drouhin-Laroze 1999 et d'un

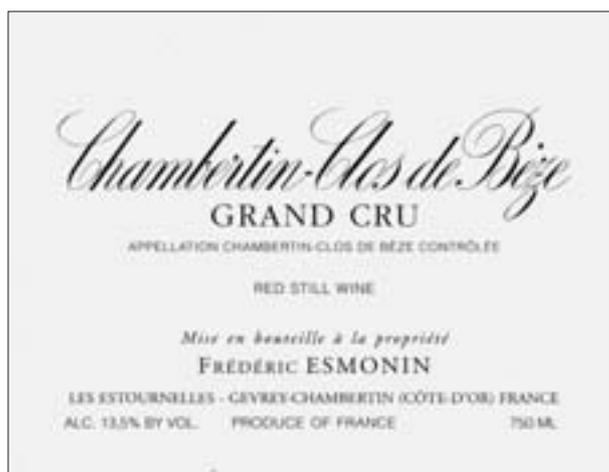
Lucien Le Moine 2001. Drouhin-Laroze possède l'une des plus grandes maisons de la commune de Gevrey. Ses caves, situées dans une propriété qui ressemble à un parc au sein du village, abritent une gamme extrêmement large d'appellations, qui s'étend de la dénomination village au *grand cru*. Au cours des dernières années, la production a connu un formidable accroissement de qualité par une stricte réduction du filtrage préalable à l'embouteillage des vins. Fondée par Mounir Saouma et son épouse Rotem Brakin en 1999, la maison Lucien LeMoine (voir notre reportage

dans le premier numéro des *Lettres du Brassus*) constitue l'exception parmi les *chambertins* sélectionnés pour notre test. Contrairement aux autres producteurs, Mounir Saouma ne possède pas de vignobles, mais achète le vin confectionné par les viticulteurs selon des prescriptions très strictes. D'un point de vue technique, il s'agit donc de vins de négociant, mais la surveillance méticuleuse qu'il exerce à chaque étape de la production leur confère l'excellence et la personnalité des meilleurs domaines.

Pour compléter notre éventail de *chambertins*, nous avons choisi un autre *grand cru*,

Les caves du domaine de Frédéric Esmonin.





provenant du second tiers de l'appellation, un *Charmes-Chambertin 2000* de Joseph Roty. Avec l'assistance compétente de son fils Philippe, il produit l'un des meilleurs bourgognes artisanaux du monde. Particulièrement remarquables pour leur structure et leur potentiel de vieillissement, ces vins qui ne sont pas produits pour être dégustés rapidement parviennent lentement à leur pleine maturité.

Malgré le large éventail de *chambertins* qui nous attendait, nous étions parfaitement conscients, en notre qualité d'intrépides dégustateurs, qu'un dîner construit autour de vins d'un caractère aussi prononcé ne s'apparenterait pas à une dissection clinique mais revêtirait la forme d'une célébration qui méritait pleinement une ouverture saluée par un bourgogne blanc.

Pour accompagner une onctueuse bisque de crevettes au classicisme parfait, George Derbalian nous a présenté une bouteille dont l'étiquette était dissimulée afin de débiter la soirée par une dégustation à l'aveugle. Nous avons été accueillis par un splendide bourgogne blanc, manifestement encore jeune et éloquent. Son nez se composait de notes minérales et citronnées, suivies par un fruit abondant qui s'achevait sur un long final aux doux accents fumés et boisés.

LARRY STONE s'est fié à ses impressions et n'a pas tardé à affirmer: « A mes yeux, son style se rapproche de celui de Pierre-Yves Colin. »

Il venait de mettre en plein dans le mille car il s'agissait d'un *Puligny-Montrachet Les Referts 2004* de Pierre-Yves Colin.

RAJ PARR: « Frais et charnu, ce vin possède une riche substance. »

GEORGE DERBALIAN: « Situé à la limite entre Puligny et Meursault, en face de la partie inférieure du vignoble de Meursault les Charmes, les *Referts* produisent parfois des vins doux et un peu lourds, mais peuvent aussi donner d'excellents vins comme celui-ci ou ceux de Sauzet et Carillon. Le millésime 2004 de Pierre-Yves est extraordinaire. Sa somptueuse vigueur empreinte de parfums minéraux le hisse au rang d'un grand cru. Son style évoque à la fois Coche-Dury pour sa saveur intense, un Ramonet de la sublime décennie 1980 pour sa structure et sa brillance et Marc Colin (son père) pour son élégance. »

Avec l'apparition du second plat, caviar d'oscietre et blinis, nous avons progressé sur l'échelle des bourgognes blancs en passant du *premier cru Puligny Les Referts au grand cru Bâtard-Montrachet*, en l'occurrence un Paul Pernot 1999.

Riche et généreux, ce vin était déjà parfaitement parvenu à sa maturité. C'est cette dernière qualité qui a suscité la discussion, J'ai rappelé que nous avions dégusté lors de notre précédente soirée un *Meursault Les Perrières 1989* de Pierre Morey qui se trouvait manifestement au début de sa période de maturité.



Comment expliquer que tant de bourgognes blancs semblent aujourd'hui atteindre leur maturité plus rapidement que ceux des générations précédentes?

LARRY STONE: « L'élaboration de vins qui se dégustent avec plaisir dans leur jeune âge ne s'apparente nullement à un délit. Il est certain cependant que le paradigme des *Côtes de Beaune* a connu un changement important au cours des dernières années. Les vins sont faits pour être consommés plus jeunes. Rares sont en effet les personnes qui disposent d'une cave dotée des propriétés requises pour conserver des bouteilles pendant de nombreuses années et un grand nombre d'amateurs éclairés préfèrent déguster leur vin immédiatement plutôt que dans un lointain avenir. »

RAJ PARR: « Il est incontestable que les producteurs laissent moins longtemps reposer le vin sur ses lies et c'est l'une des raisons qui expliquent leur maturation plus rapide. »

GEORGE DERBALIAN: « Les œnologues ont identifié plusieurs facteurs qui déterminent une maturation précoce. La vérité se trouve sans doute dans la combinaison de ces facteurs:

- 1) Le soufre est moins utilisé, notamment dans les tonneaux de chêne neufs, plus

poreux, qui favorisent une meilleure oxydation.

- 2) Les bouchons revêtus de silicone, qui ont remplacé les anciens bouchons imprégnés de cire ou de paraffine, se fragmentent avec le temps et permettent la pénétration de l'air et, de fait, l'oxydation du vin. La facilité d'extraction accrue des bouchons revêtus de silicone a généralisé leur usage.
- 3) Les presses pneumatiques employées de nos jours exercent une pression plus douce sur le raisin par opposition aux anciennes presses qui produisaient un moût à la contenance plus élevées en substances nutritives et en lies.
- 4) La remise en suspension des lies à l'aide d'un procédé appelé bâtonnage peut être à l'origine d'une oxydation excessive.
- 5) Depuis 1995, le liège est traité au peroxyde d'hydrogène plutôt qu'au chlore. »

Le *Bâtard-Montrachet* 1999 de Pernot a pris place à côté d'un *Bâtard* de ma propre cave, un millésime 1992 d'Etienne Sauzet. Indépendamment de mon inclination naturelle pour un vin de ma propre cave – qui souhaiterait admettre qu'il a amoureuxment conservé une piquette pendant quinze ans? – le *Sauzet* m'a paru particulièrement bien accordé avec un vivaneau à

la mode thaï accompagné d'un ragoût de champignons et de radis chinois sur une réduction au soya... qui aurait représenté un défi pour n'importe quel vin. Il a gardé l'éclat de la jeunesse avec des tons de beurre, de noisette et de vanille qui se développent avec les années.

LARRY STONE: « Ce n'est pas un exemple caractéristique des bourgognes blancs de 1992, dont de nombreux sont excessivement doux, au point de manquer de corps. Celui-ci possède des tons de noisette équilibrés avec une note de fruit tropical qui contribue à maintenir l'acidité requise pour assurer la bonne maturation du vin. »

GEORGE DERBALIAN: « Ce *Sauzet* dégage un merveilleux éclat pour un vin blanc âgé d'une quinzaine d'années. Il possède une belle prestance, une indéniable vivacité, une couleur claire, une note de fruit limpide, exempte de botrytis, sans oublier de délicieux arômes. »

RAJ PARR: « Vos commentaires me semblent quelque peu abusifs. Long en bouche, ce vin présente certes d'agréables notes vanillées, mais il manque de subtilité à mes yeux. »

Ces préliminaires menés à bien, il était de temps de passer au point central de notre ordre de jour et la raison même de notre réunion, les *chambertins*. Afin d'accroître encore la difficulté, George Derbalian a opté pour une dégustation à l'aveugle. Après leur décantation, les cinq vins avaient en effet été versés dans des carafes qui ne trahissaient aucun indice sur leur identité.

L'une des joies offertes par les grands bourgognes réside dans leur propriété à évoluer dans le verre, en révélant de nouveaux éléments et des dimensions inédites presque à chaque gorgée. Afin de laisser un laps de temps suffisant à la dégustation, nous l'avons scindée sur deux plats, une caille rôtie aux haricots et un filet de bœuf de style kobe avec une timbale de risotto aux chanterelles et une sauce au Madère.

A aucun moment, nous n'avons tenté d'établir un classement. Tous ces vins étaient d'une qualité bien trop élevée pour détermi-

Philippe Drouhin.



ner un gagnant et des perdants. Néanmoins, chaque dégustateur a fait part de son opinion sans détours et, comme les vins n'étaient désignés que par un numéro, toute idée préconçue était exclue d'emblée.

2001 *Lucien Le Moine*. Elaboré dans un excellent style fruité. De splendides notes de cassis étaient soutenues par cet accent de terroir qui caractérise un chambertin – girofle, autres épices fortes, une trace de framboise, tout était là. Les éloges ont fusé de toute part.

LARRY STONE: « Superbes arômes de chêne, très bien fait. »

ALAN MURRAY: « Un fruit remarquable. C'est un plaisir de déguster ce vin. »

GEORGE DERBALIAN: « Il s'agit simplement d'un vin délicieux, élégant, semblable dans son style au Groffier et qui ne cesse de gagner en harmonie. »

2000 *Esmonin*. Un vin extraordinairement vigoureux, racé, aux arômes de fruits murs et des tons de menthe.

LARRY STONE: « C'est le vin qui offre le moins d'indices pour reconnaître sa provenance. Le terroir n'est pas très prononcé, mais il s'agit d'un vin extrêmement bien élaboré, totalement exempt de défaut. »

GEORGE DERBALIAN: « Il est possible de tracer un parallèle avec un autre grand nom parmi les chambertins, Armand Rousseau. Ce vin possède des notes fruitées pures et une belle longueur en bouche. Esmonin est en plein essor. Chaque récolte semble meilleure que la précédente. Les dernières années nous ont permis d'assister à un saut de qualité spectaculaire avec un fantastique 2005 (épuisé) et un fabuleux 2006. »

1999 *Drouhin-Laroze*. Au début plutôt fermé, particulièrement le nez (ce qui n'est pas inhabituel pour un vin jeune).

RAJ PARR (qui renonce délibérément aux adjectifs du langage œnologique): « Je l'apprécie beaucoup et je pense qu'il deviendra exquis avec le temps. »



GEORGE DERBALIAN: « Ce vin possède un caractère un peu laiteux. Il se trouve dans une phase délicate, avec de nombreux tanins et un effet peut harmonique. »

Et **LARRY STONE** de renchéris: « Je décèle une trace de yogourt, probablement le résultat d'une fermentation interrompue, à l'origine de cet acide lactique que nous percevons maintenant. »

RAJ PARR persiste et signe: « Je pense réellement que ce vin s'ouvre et devient délicieux. »

GEORGE DERBALIAN opine: « Les vins *Drouhin-Laroze* sont énigmatiques. Leur évolution ne cesse de vous surprendre. »

2000 *Groffier*. Un vin profond très caractéristique avec des bouquets de fruits rouges aux notes de café et aux accents fumés. Même jeune, le Groffier a présenté une texture remarquablement veloutée.



Atmosphère automnale en Côte-d'Or, près de Savigny.

GEORGE DERBALIAN: « Il explose dans la bouche comme un chewing-gum Bazooka (n'en doutez pas, il s'agit d'un compliment). Ce vin possède un très beau fruit et un corps charnu. »

ALAN MURRAY: « Il est élaboré dans un style fruité proche du vin de Le Moine et c'est un plaisir de le voir figurer sur notre liste de *Clos de Bèze*. »

LARRY STONE: « Je trouve toujours quelque chose de particulier dans les vins qui viennent de la cave de Groffier. »

GEORGE DERBALIAN s'exclame: « Vous êtes absolument unique. Personne d'autre ne pourrait identifier la saveur spécifique de la cave de Groffier! »

LARRY STONE: « Il y a des quantités d'éléments positifs dans ce vin. C'est un grand vin, aux arômes intenses de fruit et de moka. »

2000 Roty. Il était facile de tomber amoureux de ce vin. Il s'est développé sur un fruit

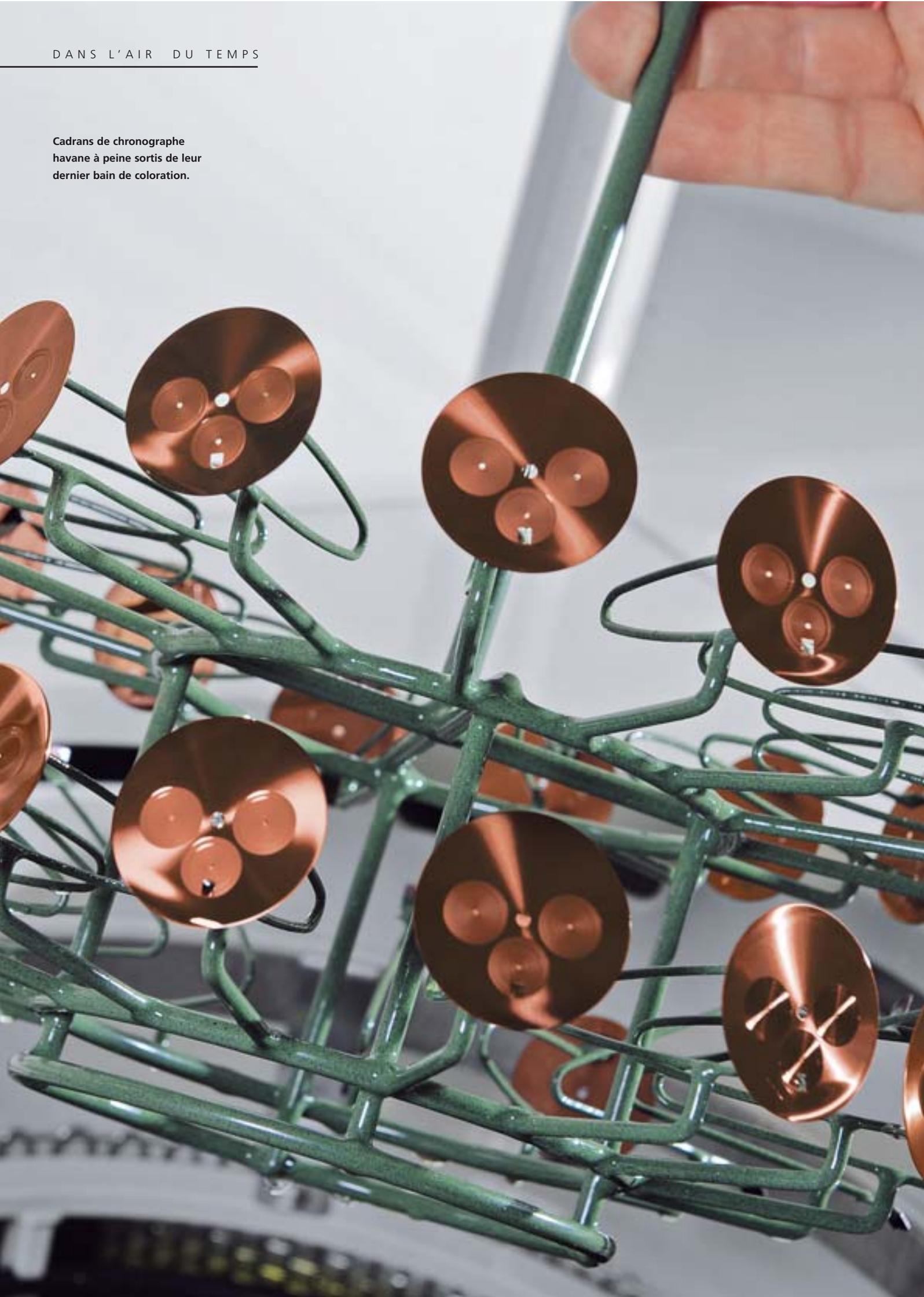
soyeux et équilibré vers des notes boisées, des accents fumés et de nombreux éléments minéraux de terroir. Le terme le plus adapté pour qualifier ce *Charmes-Chambertin* est « plaisant ».

LARRY STONE: « Il ne possède pas seulement quelques notes de chêne fumé, c'est une grillade à lui tout seul. Cependant, ce caractère se mélangera avec le temps pour produire un vin spectaculaire qui atteindra sa maturité sur des accents de caramel et de jambon. »

GEORGE DERBALIAN: « Un vin extrêmement concentré, capiteux mais sans excès. Il est contrôlé et parfaitement équilibré. Seuls les meilleurs producteurs peuvent élaborer un tel vin. Il est légèrement plus riche que les autres, avec davantage d'intensité, de longueur en bouche et de fruits clairs. Il présente la clarté *Roty* classique, avec ses notes de cerises mêlées à des arômes de grenade. »

Après avoir procédé à la dégustation aveugle de vins jeunes, il était temps de boire pour notre plaisir, si bien que nous avons déposé sur la table une bouteille de *Clos de Bèze 1990* de Groffier. En recherchant dans mon kit d'adjectifs vinicoles, j'ai trouvé le terme adéquat dès la première gorgée – « Whow! » A mes yeux, il incarnait la définition même d'un *chambertin* complet et empreint de caractère. Une note épicée qui explosait sur des arômes de framboises et de cassis, suivies par une armada de fruits brillants qui apportent des parfums de chocolat, de café et de terroir. Ces impressions ont conduit à une apothéose d'une infinie douceur, légèrement ponctuée de saveurs épicées. En bref, ce vin était un modèle d'évolution pour un *chambertin* âgé de dix-sept ans. A ce point de notre repas et de notre dégustation, les mots de Napoléon me sont revenus à l'esprit alors que je savourais ce céleste *Chambertin-Clos de Bèze 1990* de Groffier et l'avenir m'a soudain semblé rose. ■

Cadrans de chronographe
havane à peine sortis de leur
dernier bain de coloration.



PURE ALCHEMIE

L'ÉVENTAIL DES **CADRANS BLANCPAIN EST PRESQUE INFINI**. UN VOYAGE À LA CHAUX-DE-FONDS DÉVOILE QUELQUES SECRETS DE LEUR FABRICATION.

PAR **JEFFREY S. KINGSTON** PHOTOGRAPHIES **THIERRY PAREL**

À peine interrogés sur les formules qui président à la fabrication des cadrans Blancpain, deux des designers de la marque répondent d'emblée comme un seul homme : « C'est juste une question d'alchimie. » Et, joignant le geste à la parole, l'un d'entre eux remonte sa manche afin d'illustrer son propos avec son chronographe Léman à quantième perpétuel en or rose : « La confection de ce cadran exige plus de 40 étapes de travail et il est loin d'être le plus complexe de la collection. » Aussi, pour découvrir les aspects cachés de cet élément qui semble à l'évidence le moins secret d'une montre, des recherches plus étendues s'imposent. Et notre quête nous conduit loin des rives lémaniques et de la localité de Paudex qui accueille le siège

administratif de Blancpain, pour nous emmener en direction du Nord, des montagnes neuchâtelaises et de la ville de La Chaux-de-Fonds.

Dans cette cité dont certains quartiers sont construits à flanc de coteau, l'entreprise Rubattel & Weyermann, une compagnie qui fait partie du même groupe que Blancpain, occupe un bâtiment de six étages où chaque atelier se consacre à une technique particulière de la fabrication de cadrans. Ces artisans comprennent notamment l'étampage, le fraisage, le polissage, le soudage, la gravure, la galvanisation, le surfaçage, le revêtement, la coloration, les bains, le séchage, le laquage, le perçage de précision, l'application des index et de la matière luminescente, sans oublier naturellement à chaque étape,



À gauche, la presse à étamper découpe les ouvertures des cadrans. À droite, la Villeret Chronographe Monopoussoir, le cadran havane et le creusage des compteurs du chronographe.

d'innombrables inspections et contrôles de qualité.

Pierre-Jean Meyrat, l'un des trois directeurs, nous sert de guide à travers un dédale d'escaliers et de couloirs. Alors que nous slalomons d'un atelier à un autre, chacun consacré à un savoir-faire différent, les artisans à l'œuvre répondent volontiers à nos questions et nous exposent les diverses opérations qu'ils effectuent et les raisons qui les incitent à utiliser un procédé plutôt qu'un autre. Après des dizaines d'explications du style : « je procède de cette manière pour ce cadran noir particulier, mais je ferais autrement pour cet autre », il apparaissait clairement qu'il ne s'agissait pas de simple alchimie. En effet, il ne suffit pas de suivre une recette à la lettre pour confectionner un cadran. Ici, nulle formule, sinon des

compétences, des décennies d'expérience, l'instinct et, naturellement, un grand nombre d'essais ou d'erreurs. Ainsi, si nous étions venus chercher la méthode selon laquelle Blancpain réalise ses cadrans, nous serions repartis bredouilles, accompagnés des sourires entendus, des hochements de tête et des haussements d'épaules des cadraniers qui saluaient notre entendement progressif d'un métier qui est tout sauf simple à appréhender et à décrire. Nous devons nous faire une raison, aucune recette ne nous serait communiquée aujourd'hui.

Pour leur part, les responsables de Rubattel & Weyermann sont confrontés à un défi particulier. Alors que des spécialistes, dont l'expérience professionnelle s'étend généralement sur plus d'une dizaine d'années, pratiquent

dans chaque atelier un métier différent, les directeurs doivent tous les maîtriser afin de conserver une vue d'ensemble. Demandez simplement à Pierre-Jean Meyrat comment il considère un cadranier. Est-ce un artiste, un technicien ou un artisan à ses yeux ? Il n'hésitera pas une seconde avant de répondre avec une surprenante modestie. Face au cadran havane de Blancpain (proposé sur les versions en or gris et en or rouge de la Villeret Chronographe Monopoussoir, de la Villeret Quantième Complet Phases de Lune, de la Blancpain Women Time Zone et du Quantième Perpétuel GMT Le Brassus) aux subtils tons de brun qui changent selon l'angle d'incidence de la lumière et adopte des nuances tantôt dorées, tantôt marron et luisent parfois de reflets argentés, le mot « artiste »



**ICI NULLE FORMULE, SINON
DES DÉCENNIES
D'EXPÉRIENCE, L'INSTINCT
ET, NATURELLEMENT, UN
GRAND NOMBRE D'ESSAIS
OU D'ERREURS.**

s'impose tout naturellement. Pourtant, sa réponse a jailli sans équivoque : « comme un technicien ».

Comment est-ce possible ? Les techniciens élaborent des microprocesseurs chez Intel ou développent des vaccins pour Genentech. Examinez attentivement le cadran de la Fifty Fathoms afin de discerner le centre au suave reflet noir, la légère creusure de la minuterie, délicatement brossée pour lui conférer un fini mat à peine perceptible, le guichet de la date qui n'est pas simplement découpé dans le cadran, mais possède une bordure avec un double dénivelé. Couleurs évanescentes, surfaces raffinées, textures élégantes. Néanmoins, Pierre-Jean Meyrat n'a pas douté une seconde. Seul un technicien, qui maîtrise avec virtuosité les techniques et les méthodes arti-

sanales peut réaliser de telles prouesses artistiques. À quoi bon exprimer des ambitions esthétiques si l'on ne possède pas le savoir-faire requis à l'application des textures de surface ou à la galvanisation, couche après couche, de la surface du cadran pour parvenir à la teinte désirée ? Nous savons pourtant que les grands artistes de l'histoire ne se rendaient pas simplement auprès de leur marchand pour faire l'acquisition de peinture et de pinceaux. Ils étaient aussi des techniciens qui procédaient à leurs propres mélanges de couleurs (autant de secrets jalousement gardés) et confectionnaient eux-mêmes leurs instruments avant de donner le premier coup de pinceau sur la toile.

Le jour de notre venue, deux cadrans emblématiques de Blancpain étaient en production

chez Rubattel & Weyermann : le cadran havane du Chronographe Villeret et le cadran noir de la Fifty Fathoms Automatique. Si l'entreprise ne réalise pas l'ensemble des cadrans de Blancpain, la possibilité de suivre ces deux pièces à travers les divers ateliers de la maison nous donne un aperçu du processus de fabrication, étape après étape. Toutefois, la variété de styles et de matériaux utilisés est telle que cette visite ne peut représenter qu'une première approche de cette science complexe. Nous gardons en réserve d'autres types de cadrans présents dans les collections de Blancpain tels les modèles sertis, nacrés, opalins, saphir ou en or blanc à l'instar de celui du Carrousel pour une prochaine édition des Lettres du Brassus.

Quoi qu'il en soit, les deux pièces retenues pour notre leçon du jour composent une parfaite introduction. Pour la Fifty Fathoms, les 40 étapes mentionnées par le designer de Blancpain peuvent être légitimement considérées comme un seuil inférieur incompressible. En réalité, ce cadran noir requiert non moins de 52 étapes de travail ! Et leur nombre est encore plus élevé pour son pendant havane.

Que le lecteur nous autorise à ce point une mise en garde. N'essayez pas de procéder à ces opérations minutieuses dans le confort de votre salon. L'une des premières phases de fabrication nous a rappelé cette évidence sans la moindre équivoque. Afin de réaliser cette élégante bordure en dégradé

**QUI SONT LES CADRANIERS ?
DES ARTISTES,
DES TECHNICIENS OU
DES ARTISANS ?**



sur le guichet de date de la Fifty Fathoms, les disques de laiton sont placés dans d'immenses machines à étamper où des tambours géants impriment une rotation très précise à un volant horizontal vissé à un axe vertical dont la force est précisément étalonnée pour délivrer un coup d'une pression de 160 tonnes destiné à façonner l'ouverture. En alternance avec des traitements thermiques, de nombreux passages dans la presse sont encore nécessaires avant que le disque ne soit prêt pour la découpe finale du guichet.

Une fois achevées les étapes initiales consacrées à la forme raffinée de la face de la pièce, l'attention se porte désormais sur le côté que ne voit jamais le propriétaire de la montre. Les cadrans sont fixés au mouve-

ment par des pieds tellement petits qu'ils doivent être soudés manuellement, l'un après l'autre, sur le verso du cadran. Dès qu'ils sont fixés, le cadran est découpé à son diamètre définitif et tous les regards convergent à nouveau sur la face de la pièce, avec un polissage en deux étapes, la première pour éliminer les grandes rayures et la seconde pour obtenir une apparence douce et lisse.

Un simple polissage donnerait au cadran une apparence uniforme et peu intéressante. La suite des événements se compose donc d'une série d'étapes complexes destinées à conférer à la surface une texture particulière. En premier lieu, un processus appelé giclage permet d'obtenir un fini mat. À partir de cet instant, le cadran de la Fifty Fathoms

À gauche, soleillage du cadran.

À droite, l'éventail des brosses utilisées pour réaliser diverses textures de surface.





À gauche, giclage des cadrans.
À droite, application manuelle de chaque chiffre et de chaque index.

IL N'EXISTE AUCUNE RECETTE POUR CRÉER UN CADRAN RAFFINÉ.

arbore un revêtement à l'aspect laiteux. Il est suivi par une technique de décoration connue sous le nom de soleillage, obtenue par la mise en rotation du cadran sous des brosses rotatives. Dès lors, la surface antérieurement mate arbore un motif en formes de rais à peine perceptibles qui prennent naissance au centre du cadran. Même si cette description semble enfin s'apparenter à une formule simple – polissage, giclage et soleillage – la réalité s'empresse de nous rappeler à l'ordre. Les parois de l'atelier de soleillage, sont garnies d'une infinité de brosses à la dureté et à la grandeur différentes. Il convient de remarquer également que cadran de la Fifty Fathoms et celui de couleur havane connaissent des sorts divers au cours de ces étapes.

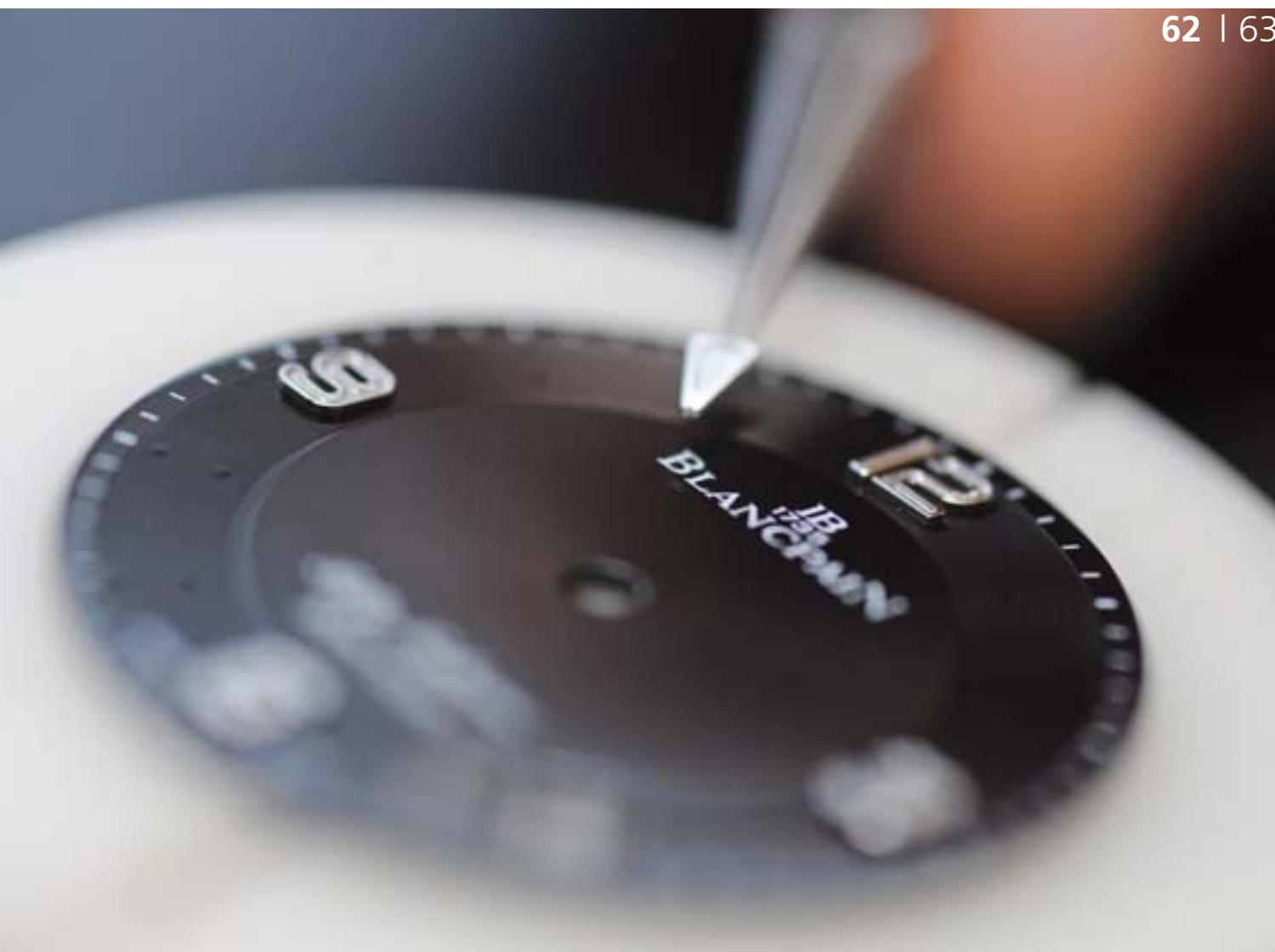
La dernière phase du soleillage se conclut par l'application d'une couche de protection. Il est temps désormais de graver la minuterie

extérieure sur le cadran de la Fifty Fathoms et de découper les emplacements des compteurs du chronographe et de la petite seconde sur le cadran brun havane. Ces opérations sont réalisées individuellement, à l'aide d'outils de précision en diamant, différents pour la minuterie et les compteurs. N'allez pas croire cependant que les cadrans puissent dès lors déclarer leur tâche achevée. L'apparence d'un cadran raffiné est encore rehaussée si la texture de surface de la minuterie et des compteurs contraste avec l'ornementation portée sur le reste du cadran. Aussi, l'étape suivante consiste en un broyage manuel. Comme vous l'avez sans doute pressenti, la nature de l'opération et la qualité de la brosse varient en fonction du cadran.

Après l'application d'une nouvelle couche de protection, il convient de procéder au perçage extrêmement précis des trous qui

serviront à fixer les chiffres et les index. Il serait nettement plus simple et moins onéreux de simplement coller ces repères sur la surface du cadran, mais un tel choix ne satisferait pas aux exigences élevées de Blancpain qui entend observer fidèlement les techniques traditionnelles. De ce fait, les index et les chiffres sont tous munis de pieds lilliputiens qui traversent les petites trous des cadrans et garantissent tant leur parfaite orientation que la sécurité de leur fixation.

Voici venu le tour de la coloration. Cette phase requiert à l'évidence une haute technicité car elle se fonde sur des processus de galvanisation. Cependant, nous ne sommes pas dans une fabrique de semi-finis où toutes les pièces subissent de la même manière des opérations identiques. Que vous préféreriez considérer les cadrans comme des tests techniques ou des artisans



d'art, ce qu'ils sont en réalité, les spécialistes de l'atelier de galvanisation évaluent chaque étape en fonction de leurs longues années d'expérience. À cet égard, le terme de cuisine revient à plusieurs reprises dans la description de leur activité. La durée de chaque bain, la vitesse de rotation des cadrans dans la solution, la température – autant de facteurs qui composent cette cuisine. Le cadran est simplement « cuit » à point. L'observateur s'en rend rapidement compte avec le cadran havane. Quelques secondes de trop et la pièce arbore un étonnant rouge pourpre plutôt que la teinte brune désirée. D'ailleurs, lors de notre visite, les spécialistes de Rubattel & Weyermann ont impitoyablement rejeté quelques exemplaires car leur couleur ne correspondait pas exactement à la nuance requise.

Après l'application d'une couche de protection finale, il est temps de reporter les ins-

criptions et autres indications sur la surface. Ces opérations sont minutieusement réalisées par un encre manuel. En fonction des motifs à reproduire, les cadrans sont généralement déposés dans de petites boîtes entre deux opérations d'impression.

Les efforts ne touchent pas encore à leur fin, car il reste encore à appliquer les chiffres et les index. L'un après l'autre, chaque repère est inséré à la main dans son logement. Imaginez que vous souhaitiez réaliser un cadran comme le brun havane, qui possède de petits chiffres romains. Chaque lettre de la désignation du chiffre, à l'exemple du VIII, est montée et fixée individuellement. Et, comme le cadran de la Fifty Fathoms, qui revendique ses origines nautiques et sportives, est doté d'index luminescents, il faut encore remplir de Superluminova les minuscules creusures effectuées à cet effet sur les index et les chiffres à l'aide d'un « stylo » de précision.

La pièce arbore enfin son aspect définitif. À l'évidence, au cours de ce voyage initiatique où nous avons suivi les cadrans à travers les six étages du bâtiment, nous avons assisté à un nombre encore bien plus élevé de bains, séchages, inspections, tests et contrôles, qui ne possèdent pas un attrait irrésistible pour un amateur d'horlogerie, mais restent indispensables pour en assurer la parfaite réalisation.

Il est donc question d'alchimie à La Chaux-de-Fonds. Que vous considériez ces artisans comme des artistes, des techniciens ou comme de grands chefs, ainsi que nous l'avons parfois entendu dans l'atelier de galvanisation, il est évident que la confection d'un cadran raffiné exige bien davantage que la simple mise en œuvre d'une formule. Sans conteste, l'art des cadraniers recèle une grande part de magie.





Bruges est célèbre pour ses canaux, appelés « reien » en flamand. A gauche, le clocher de l'église Notre-Dame.



De Karmeliet Modernité et histoire

COMMENT SE LIVRER À DES **ACTIVITÉS SÉRIEUSES**
DANS UNE CITÉ RENOMMÉE POUR SON CHARME
ET ATTEINDRE LA RECONNAISSANCE ?

PAR JEFFREY S. KINGSTON

Voici un dilemme, qui ne vous obsédera probablement pas, mais qu'avec un peu d'imagination, vous pourrez ajouter sans peine à la liste des lancinants problèmes en attente d'une solution : comment se livrer à des activités sérieuses dans une cité renommée pour son charme et forcer la reconnaissance ? En effet, la tentation est grande dans une ville où le pittoresque a

incontestablement droit de cité – décor de conte de fées, éléments romantiques et séduction prenante – de se détourner du naturel pour se laisser glisser sur la pente de l'esbroufe. Pourquoi le charme devient-il donc source de difficultés ? Simplement parce qu'il est l'aimant qui agit en premier lieu sur les visiteurs. Mettez trop lourdement sur le pittoresque et vous tomberez dans



Une balade en calèche, mode de transport apprécié pour découvrir Bruges.

l'excès. Ou, autre erreur fatale, ne misez sur rien, maintenez-vous dans la superficialité et contemplez votre propre version de Disneyworld ou, pire encore, de Las Vegas. Elle sera probablement agréable à regarder, les enfants s'amuseront certainement, les oh ! et les ah ! fuseront, le succès sera peut-être au rendez-vous, mais le résultat de vos efforts ne sera ni authentique, ni sérieux et, en tous les cas, parfaitement digne d'être passé sous silence.

Ces pensées me plongeait dans un abîme de réflexions alors que je déambulais dans les rues de Bruges, assurément l'une des plus ravissantes cités historiques de toute l'Europe. Son attrait est encore amplifié par sa situation, à quarante-cinq minutes à peine en train de Bruxelles. Quel bonheur d'abandonner la rue de la Loi et ses tristes édifices de béton à l'architecture Bauhaus dépourvue de toute inspiration et leurs cohortes de bureaucrates,

pour parvenir en moins d'une heure dans un idyllique paysage de canaux paresseux bordés de parterres floraux, de saules pleureurs, d'anciennes demeures à redents et de ravissantes places où s'élèvent encore les sièges des guildes traditionnelles. Bruges recèle aussi un hôtel de ville et des brasseries séculaires, un vénérable marché aux poissons à ciel ouvert toujours en activité et d'étroites venelles surmontées d'une arche. De temps à autre, un char tiré par des chevaux passe encore dans les rues pavées et l'écho des sabots résonne à travers la ville. Même en faisant abstraction de la proximité de Bruxelles et de son cortège de bâtiments administratifs qui expliquent aisément la faveur dont Bruges bénéficie, il est indéniable que la ville ne connaît guère de rivale en matière de charme dans cette partie de l'Europe.

Autant d'atouts naturels auraient pu sans doute entraîner Bruges dans le piège du pitto-



resque. Il aurait suffi de laisser cette image s'imprégner dans l'esprit des responsables de l'industrie touristique, et la cité se serait rapidement transformée en un repaire de boutiques de souvenirs de mauvais goût à l'intention des foules de touristes arrivés en car au pays des merveilles. Venise mise en scène par Las Vegas à la manière flamande !

Non, Bruges a fermement défendu ses valeurs et conservé ses traditions sans les dénaturer. Ainsi, les anciennes demeures sont amoureusement restaurées et entretenues. Les ornements dorés brillent sur les façades et les jardins débordent de fleurs. Bien sûr, il y a des échoppes qui proposent de la dentelle et des chocolats, mais leur présence s'accompagne d'une discrétion qui ne rompt pas l'atmosphère des lieux.

Ainsi, Bruges a trouvé un équilibre : elle a gardé le charme qui attire les visiteurs dans la

ville, sans l'avilir, ni le laisser choir dans la désolation. Et il s'agit là d'un signe encourageant dès lors qu'il est question du restaurant emblématique de Bruges, De Karmeliet.

Si les règles qui s'appliquent à d'autres cités pittoresques étaient appliquées, De Karmeliet n'existerait pas à Bruges. Car De Karmeliet est un grand restaurant à part entière, parfaitement sérieux et exempt de toute compromission. Le guide Michelin a récemment fait preuve d'une grande sévérité dans son jugement sur les restaurants belges. Deux anciens établissements couronnés de trois étoiles viennent d'en perdre une. D'autres qui se trouvaient naguère en tête d'affiche avec une triple distinction n'en conservent plus une seule. De Karmeliet est aujourd'hui l'un de deux restaurants trois étoiles qui restent dans tout le pays, et c'est le plus ancien des deux.

D'une certaine manière, De Karmeliet n'est

pas parfaitement à sa place à Bruges. Dans une ville qui dégage le charme d'une époque depuis longtemps disparue, De Karmeliet offre une sophistication lisse. Des vases sombres et élancés accueillent des fleurs sur la cheminée. Des œuvres contemporaines, d'une parfaite sobriété, ornent les parois aux teintes pastel, alors que des sculptures modernes soulignent l'épure du décor. Pour les cocktails, un atrium de verre prolonge le jardin vers l'intérieur. Même les tables sont dressées selon un goût très actuel. J'ai toujours considéré ces touches de raffinement comme l'affirmation que De Karmeliet ne cédaient aucunement à la tentation du kitsch dans l'une des villes les plus pittoresques d'Europe.

Le bon génie du restaurant est le chef Geert Van Hecke. Depuis vingt-quatre ans, il officie devant ses fourneaux à Bruges, dont seize à son adresse actuelle au 19 de la Langestraat.

BRUGES EST ASSURÉMENT L'UNE DES PLUS RAVISSANTES

VILLES HISTORIQUES DE TOUTE L'EUROPE.

Le charme des canaux se dévoile lors d'une promenade en bateau.







Le chef Geert Van Hecke.

LA PALETTE DE VAN HECKE COMPREND DES **EXPRESSIONS DE FRAÎCHEUR PURE** COMME DES ASSOCIATIONS CÉRÉBRALES DONT LE DÉCODAGE S'APPARENTE À UN MODE DE COMMUNICATION.

Avant d'ouvrir son propre établissement, il a suivi une formation parfaitement classique auprès d'Alain Chapel à Mionnay, près de Bourg-en-Bresse, et à la Villa Lorraine à Bruxelles, pendant ses années de gloire alors qu'elle arborait fièrement ses trois étoiles.

Sous de nombreux aspects, c'est Bruges qui représente la principale difficulté pour un grand cuisinier. À l'évidence, sa beauté exceptionnelle attire de nombreux visiteurs dans cette partie de Belgique. D'un autre côté, le réservoir des notes de frais qui permettent aux établissements à la mode de prospérer à Londres ou à Paris, se tarit rapidement dans une ville de moyenne importance. Ainsi, Bruges contraint De Karmeliet à se surpasser. Comme Geert Van Hecke le souligne : « La cité est trop grande pour un petit restaurant et trop petite pour un grand restaurant. »

Ces légères contradictions dans les dimensions l'incitent à composer une carte d'une sélectivité innovante. S'il propose toujours un grand menu de dégustation avec un éblouissant éventail de préparations presti-

gieuses, il offre aussi un menu plus modeste, intitulé « Le Plat Pays », composé d'apprêts exceptionnels réalisés à partir d'ingrédients simples, à l'exemple d'un porc fumé aux épices mexicaines. Il considère en effet que ce menu est le plus difficile des deux. Ainsi qu'il l'a dit lorsque nous devisions il y a quelques mois : « Il n'est pas difficile de servir un excellent turbot, assurez-vous simplement d'acheter les meilleurs poissons du marché. »

Avec le grand menu, son style correspond parfaitement à la grande cuisine française. Là aussi, le terrain est ardu et Michelin s'y est montré récemment impitoyable. Aujourd'hui, les honneurs semblent réservés aux cuisiniers qui élaborent de véritables feux d'artifice avec des préparations et des combinaisons exotiques, souvent bizarres. Van Hecke apprécie les efforts déployés par d'autres dans ce domaine et se rend avec plaisir dans des établissements tels qu'El Bulli en Espagne, le leader actuel de la cuisine moléculaire et déconstructive, mais il tourne le dos à ces directions dans son propre restaurant. J'ai su que je m'apprêtais à dégus-

ter un grand repas quand il a fait l'éloge de trois de mes chefs préférés, Lameloise, Rochat et le Pont de Brent. Mais, son admiration pour les autres mise de côté, il préfère laisser venir son inspiration de l'intérieur.

La meilleure manière d'apprécier l'étendue de son talent est son grand menu, « Brugge Die Scone ». Je n'ai eu aucune difficulté à prendre cette décision à l'issue de notre conversation dans l'atrium qui fait régner une atmosphère presque japonaise dans la salle dévolue aux cocktails et s'ouvre de part en part sur le jardin.

Le menu Die Scone commence par une brillante armada d'amuse-bouche pour accompagner le champagne maison, un Lamandier-Bernier Premier Cru Vertus : une tartelette à la tomate et au basilic, un biscuit rustique aux olives noires, des rouleaux de saumon mariné sur un lit de lentilles, une huître emplie de mirepoix et un verre de cocktail à la construction verticale, composé de deux mousses d'asperges blanches et de brocolis, d'un œuf de caille et d'une tuile de parmesan. Cette appro-

LE REPAS ENTIER ÉTAIT UNE DÉMONSTRATION EN TOUS POINTS CONVAINCANTE QUE GEERT VAN HECKE MÉRITE SON STATUT DE DOYEN RÉGNANT DES CHEFS BELGES.

che était doublement intéressante car elle n'a pas uniquement offert un impressionnant éventail de saveurs qui se mariaient harmonieusement à l'heure de l'apéritif. Comme je suis foncièrement français dans mon approche, c'est-à-dire que j'ai besoin d'un plan d'attaque, d'un ordre raisonné, logique et précis, elle m'a donné le plaisir additionnel de déterminer méticuleusement la hiérarchie de la dégustation.

À l'issue de l'apéritif, j'ai été conduit à table. Nous étions au début du printemps et Geert Van Hecke a parfaitement saisi l'esprit de la saison avec le premier apprêt, Asperges de Malines et œuf poché, homard bleu cuit à basse température. Alignés sur un ovale allongé, l'œuf, les asperges et le homard était reliés par des pois étincelants de fraîcheur et une mousse de pois. Servi froid, c'était la manière parfaite pour savourer les premiers petits pois et les premières asperges de l'année.

Si le mets inaugural a proposé des plaisirs simples dans diverses expressions de fraîcheur, le plat suivant incarnait un vigoureux contre-

point. Il se présentait sous la forme d'une association intensément cérébrale qu'il était impossible d'attaquer simplement : une profonde réflexion était requise. Geert Van Hecke a réalisé une symphonie d'antithèses avec sa Ventrèche de cochon « Duke of Berkshire » laquée aux épices « Hot Chocolate », langoustine royale à la noix de coco, yaourt au curry. Des convives prudents pourraient y voir un péril : cet apprêt n'allie pas uniquement la terre et la mer, mais son nom s'étend sur deux lignes entières ! La disposition sur l'assiette a cependant fait fondre mes craintes : la langoustine était déposée d'un côté, la ventrèche de cochon sur un lit de poireaux de l'autre, tous deux séparés par le yaourt au curry. Au premier abord, on pouvait penser qu'il s'agissait de deux apprêts, voire de deux plats différents, servis simultanément. Mais tel n'était pas le cas. Il s'agissait de l'interprétation de Geert Van Hecke de deux saveurs réunies par le curry qui servait de pont au centre. Lorsque la lumière s'est faite dans mon esprit, j'ai pu apprécier ce mets comme un ensemble car il

répondait à une progression. La noix de coco et la langoustine conduisaient parfaitement au curry. À partir de là, il était facile de glisser vers les poireaux confits et, de là, vers la viande de porc douce avec ses notes de chocolat. Aucun livre de cuisine n'apprend de telles merveilles. À l'évidence, j'étais très content de moi, pour avoir compris le code de cette merveilleuse alliance.

Après ce défi lancé aux gourmets, l'apprêt suivant de Geert Van Hecke a mis dans le mille. Il n'y a pas de combinaison plus classique que des morilles fraîches et des asperges vertes et voilà qui définissait le Pavé de bar de ligne en croûte de tapioca, morilles fraîches et asperges vertes. Le bar de ligne, avec sa fine croûte de tapioca rouge a servi de base neutre et douce pour la saveur terrienne des morilles et une onctueuse sauce aux morilles. Un plat qui m'a pleinement satisfait.

Pendant longtemps, j'ai soutenu que les préparations au thon s'accompagnaient de préférence de vin rouge. De Karmeliet propose un parfait exemple d'un tel type de mets, avec son Dos de thon pané aux épices,

Asperges de Malines avec homard, œuf poché et petits pois.



Madame Van Hecke.





rôti à la plancha, escalope de foie d'oie, crème de patate douce, oignons grelots, huile d'olive aux aromates. La description suffit à affirmer que cet apprêt sera servi avec du vin rouge : si le thon n'est pas un indice suffisant, le foie gras, les patates douces et les oignons le confirmeraient. Il était naturellement merveilleux. Le foie gras et le thon étaient faits l'un pour l'autre, produisant un parfait substitut de poisson au tournedos Rossini. Cette combinaison n'a pas été inventée par De Karmeliet, contrairement à l'adjonction des patates douces et des oignons. Je suis resté un peu perplexe au début par l'addition d'un autre ingrédient, qui n'était pas nommé sur le menu, un grand morceau de calamar élégamment ciselé. En premier lieu, j'étais tenté de le mettre de côté pour le dévorer après le reste du plat. Puis, le code est à nouveau apparu. Il y avait une troisième note « carnée », tout était sur la texture, trois délices à mâcher distinctement.

Le moment était venu de déguster le plat principal et c'était l'un de mes favoris. J'avoue librement ma prédilection pour le pigeon. Aussi étais-je ravi de constater que le menu proposait un Suprême de pigeon de Bresse, épeautre au fromage fumé et condiments, la cuisse confite comme un pot-au-feu.

L'interprétation de Geert Van Hecke ne m'a pas déçu. Deux qualités définissent un parfait pigeon – la texture et l'absence de toute note de foie. Celui-ci a rempli brillamment les deux conditions. À ses côtés se trouvait un gâteau d'épeautre, avec son « glaçage » de fromage fumé et une décoration de champignons. Geert Van Hecke a découvert une solution géniale pour la cuisson. Souvent, les pigeons s'accompagnent d'une sauce plutôt lourde, avec les abats ou le foie gras en contraste avec la poitrine à peine saisie. Il a choisi ici la direction opposée avec sa cuisse et son pilon à la fois plus légers et délicats que la poitrine.

Madame Van Hecke préside au choix des fromages. Il est intéressant de remarquer que si l'éventail des fromages belges est plutôt restreint, j'ai trouvé un fromage de vache local, le Fleuron de Bruges, qui s'est révélé très plaisant et idéal pour achever le vin rouge.

Le dessert chez Karmeliet se déroule en quatre actes, qui comprennent les petits fours, un large éventail de desserts fruités, un dessert au chocolat et finalement les chocolats eux-mêmes. Ils étaient tous irréprochables. Chacun des desserts aux fruits personnifiait un pur délice : une raviolle aux pommes – caramélisée à l'extérieur et

farcie de compote de pomme et de crème vanille – mariée avec un sorbet à la pomme, une compote innovante de fraises et de rhubarbe, accentuée par du basilic et de la mousse au basilic, et un blanc-manger avec des framboises qui faisaient contraste avec un sorbet à l'estragon et à la verveine. Le dessert de chocolat était constitué d'une étroite brique de praliné, qui supportait une gelée d'abricot concentrée, avec un sorbet au chocolat et des framboises.

Le repas entier était une démonstration en tous points convaincante que Geert Van Hecke mérite amplement son statut de « doyen régnant » des chefs belges. Il se distingue par son impressionnante capacité à composer à la fois des combinaisons classiques et audacieuses pour donner naissance à des plaisirs gastronomiques simples comme à de véritables défis intellectuels. Et chacun d'eux était couronné d'une absolue perfection.

RESTAURANT DE KARMELIET

LANGESTRAAT 19, 8000 BRUGES

Tél +32 (0)50 33 85 59

Fax +32 (0)50 33 10 11

Fermé dimanche et lundi



**QUE SE PASSE-T-IL LORSQUE L'UN DES RALLYES D'AUTOMOBILES
DE COLLECTION LES PLUS CONNUS,
LES MILLE MIGLIA ITALIENNES, EST TRADUIT EN CALIFORNIEN ?**

L'Océan Atlantique métamorphose les choses. Malgré la mondialisation et le phénomène de compression et d'homogénéisation des cultures que Thomas Friedemann du New York Times, ardent défenseur de cette vision du monde, appelle « la terre est plate », il se produit quelque chose quand un événement est déplacé sur un autre continent. Il peut porter le même nom, se dérouler à la même époque de l'année, nombre de ses aspects peuvent être similaires, mais il n'en sera pas moins différent de part et d'autre de l'Atlantique. George Bernard Shaw l'avait déjà perçu avec pertinence en affirmant que les Américains et les Britanniques étaient deux peuples divisés par une langue commune. Un océan produit cet effet, même s'il est parcouru par des réseaux de fibres optiques qui relient deux continents à l'instar d'une colonne vertébrale.

Aussi, tentons d'imaginer ce qui se produit lorsque l'un des rallyes d'automobiles de collection les plus connus, les Mille Miglia italiennes, est transposé en Californie, ou pour le dire de manière plus abrupte, traduit en californien. Blancpain a souhaité cerner ces différences en sponsorisant et en participant à l'édition américaine des Mille Miglia, qui s'est tenue en avril dernier. Si vous figurez au nombre des lecteurs qui se précipitent sur les conclusions, nous pouvons vous épargner le souci de parcourir les prochaines pages en vous déclarant tout de go que ce fut une réussite totale. Un événement inoubliable qui méritait assurément la meil-

leure note absolue sur l'échelle de l'amusement. Cependant, il n'était pas identique au vénérable rallye italien. Il suffit de songer que les différences ont été apportées par la traduction – Found In Translation – pour paraphraser le titre du film de Sofia Coppola. À l'évidence, pour savourer chaque nuance des deux événements, il convient de disposer d'une Jaguar Type C ou, si vous avez un penchant pour les belles italiennes, d'une Ferrari 250 Testarossa sur chaque continent, deux semaines de liberté de part et d'autre de l'Atlantique, sans omettre peut-être l'aide précieuse d'un ami influent qui puisse appuyer discrètement, mais fermement votre candidature auprès des organisateurs... Vous aurez dès lors le loisir de parvenir à vos propres conclusions. Cependant, conscients que ces exigences semblent difficiles à satisfaire pour la majorité de nos lecteurs, nous allons choisir la seconde meilleure option, en l'occurrence la publication des notes prises dans le feu de l'action par notre intrépide correspondant qui n'a pas hésité à prendre part au rallye californien au volant d'un véhicule au prestige moins évident que ceux que nous venons de mentionner, une Alfa Spider Normale de 1956.

Préambule. Les actuelles Mille Miglia d'Italie ont pris la succession de vingt-quatre compétitions qui se déroulèrent entre 1927 et 1957. Il s'agissait de courses à plein régime qui ne se tenaient pas sur un circuit, mais sur des routes normales, en traversant villes et villages, le long

FOUND IN TRANSLATION

PAR JEFFREY S. KINGSTON

PHOTOGRAPHIES JEFFREY S. KINGSTON ET JOHN FULTON

d'un parcours de mille miles au départ de Brescia, en passant par Ferrare avant de descendre jusqu'à Rome et de revenir à travers la Toscane jusqu'au point de départ. À la suite d'un terrible accident, provoqué par la Ferrari d'Alfonso de Portago, au cours duquel onze spectateurs trouvèrent la mort, la course de Mille Miglia fut suspendue pendant vingt ans avant de réapparaître sous la forme d'un rallye. Cependant, même si son apparence actuelle ne comporte plus le caractère impitoyable qui fut naguère le sien, elle reste une compétition qui suit fidèlement son tracé historique. Une cohorte de 375 automobiles d'époque (auxquelles se joignent parfois quelques automobilistes friands d'un moment de diversion) se lance sur le trajet Brescia-Rome-Brescia pour un périple de trois jours. En Californie, le parcours s'étend également sur mille miles. Mais, contrairement à l'Italie, l'itinéraire change tous les ans et l'aventure se déroule sur quatre jours au lieu de trois, en hommage peut-être à la célèbre décontraction californienne. Une petite formation de 65 véhicules et 130 pilotes prennent part à la course. Le règlement stipule expressément que toutes les automobiles doivent présenter des caractéristiques « intéressantes et remarquables » et avoir été construites avant 1957. Cette date est importante, car c'est l'année où s'est tenue la dernière édition de la course originale italienne. Autre différence, les Mille Miglia californiennes ne sont pas une compétition.

JOUR 0

Aucun rallye digne de ce nom ne fait que commencer. On prend place dans une automobile et l'on démarre pour se rendre à son travail. Un grand rallye qui réunit des vétérans est une célébration de l'automobile comme une forme d'art, et de la conduite comme d'un sport. En bonne logique, les Mille Miglia de Californie débutent par une cérémonie. À San Francisco, toute cérémonie est synonyme de fête. Et il n'est nullement question ici d'une réception qui se borne à souhaiter la bienvenue aux 130 pilotes, sinon d'une fête qui s'étend sur une journée entière et à laquelle



Une Ferrari 212 franchit la ligne de départ.

Une Jaguar SS-100 de 1939.

Les six carburateurs d'une Cunningham de 1952.





toute la population de San Francisco est invitée. Sur le coup des dix heures du matin, une première automobile gravit en crachotant la côte de Nob Hill (oui, celle de la chanson de Tony Bennett où il chante le « little cable cars climb halfway to the stars »), traverse le tapis rouge déroulé à travers la chaussée pour l'occasion et se range devant le Fairmont, imposant doyen des hôtels de San Francisco. Si les vénérables représentantes des automobiles allemandes de prestige sont nombreuses parmi les équipages au départ, les notes de musique qui résonnent dans la rue ne le laissent pas deviner. En effet, le choix des organisateurs s'est porté sur des chansons américaines et italiennes des années 1950, avec des chanteurs tels que Frank Sinatra, Dean Martin (quand avez-vous entendu Dean Martin chanter « That's Amore » pour la dernière fois ?), Tony Bennett ainsi que quelques œuvres orchestrales siciliennes.

Soudain, j'avais l'impression d'être revenu à mes années d'adolescence alors que je rêvais en feuilletant les magazines automobiles (c'est normal, car les ados ne s'extasient pas sur un seul genre de revues) avec des photographies de Gullwing 300 SL. Et il y en avait cinq, rangées les unes à côté des autres. Je n'en avais jamais vu autant en même temps. La présentation de splendides carrosseries n'était pas cependant l'apanage de la seule Allemagne. Les regards se tournaient aussi vers une douzaine de Ferrari, qui

n'avaient nul besoin de musique italienne pour attirer l'attention générale. Sans oublier les deux Jaguar Type C, deux SS-100 des années 1930, deux XK120 et plusieurs 140, venues directement des grandes heures de l'histoire automobile britannique. Les Français n'étaient pas en reste avec deux splendides Talbot-Lago.

Les habitants de San Francisco peuvent entonner le mantra anti-automobiliste à chaque fois que la situation politique le demande, mais leurs émotions ne laissent aucun doute sur leurs inclinations. Dix mille personnes sont venues contempler les vénérables représentantes d'un âge d'or automobile.

Et Blancpain était au cœur de l'événement. Avec la collection Fifty Fathoms et l'édition spéciale du chronographe Pékin-Paris produite en série limitée. Un horloger de la manufacture expliquait patiemment le fonctionnement de la réserve de marche de 100 heures de la 1150, ainsi que le mouvement chronographe 1185, à la foule qui se pressait sous la tente Blancpain.

D'heureuses perspectives se font jour lorsque le représentant de la marque pour les États-Unis ouvre une boîte emplies de nouveautés Blancpain et demande : « Laquelle souhaitez-vous porter pendant le rallye ? » Comme une mouette qui fonce en piqué sur un poisson, j'ai plongé la main dans la boîte et saisi une Fifty Fathoms en or rose. Dès cet instant, l'Alfa 56 commençait à m'apparaître sous un jour meilleur.

PREMIER JOUR

Une aube parfaite point sur San Francisco. Aucun nuage à l'horizon.

8h30. Voilà à quoi devaient ressembler les stands des 24 Heures du Mans il y a soixante ans. Des vrombissements, des cris, des rugissements et des encouragements. Première mission, trouver une solution au problème du siège trempé par la rosée. Pensez-vous que l'hôtel Fairmont s'offusquerait si quelques-unes de ses serviettes de lin du petit

LE PLUS IRRÉDUCTIBLE CONTEMPTEUR DE L'AUTOMOBILE NE PARVIENDRAIT À RETENIR UN SOURIRE S'IL CONTEMPLAIT NOTRE PROCESSION.



La clôture du ranch de Hubcap.

déjeuner étaient utilisées pour une fin plus noble que de retenir quelques miettes de pain ? Certes non. Problème résolu. Note personnelle : voilà pourquoi ces automobiles sont dotées de bâches disposées à l'arrière.

Martin Swig, la cheville ouvrière et l'âme des Mille Miglia de Californie et propriétaire de notre Alfa, se penche pour nous donner des instructions sur le fonctionnement de l'automobile. « C'est l'accélérateur manuel. Utilisez-le. » « Ah, encore un détail, appuyez sur les freins. Ferment, avec beaucoup de fermeté même. » Et, après avoir prononcé ces mots, il se dirige vers sa flambante Lancia Lambda 1925 afin de prendre la tête de notre cortège du Fairmont au pont du Golden Gate. Deux représentants de Blancpain brandissent deux grandes horloges, fidèles répliques du cadran de la Fifty Fathoms. Un joli geste, même si le rallye californien des Mille Miglia n'est pas chronométré, qu'il est dépourvu de tout élément de compétition et servira peut-être à raconter les anecdotes les plus drôles pendant les cocktails.

En maintenant notre moteur strictement au nombre de tours par minute recommandé par le manuel, nous prenons place sur le tapis rouge pour notre départ. Appuyer sur les freins. Rien ne se passe. Fortement. C'est n'est pas une plaisanterie. Plus fort. Encore. L'arrière d'une spectaculaire Gullwing 300 SL se rap-

proche dangereusement. La sensibilité acquise pendant tant d'années à conduire des Porsche modernes dotées de feins à disques ventilés capables de ralentir la rotation terrestre, si tel est votre bon plaisir, ne sert plus à rien. Martin Swig nous a dit « appuyez fortement ». Il aurait pu dire : « Écrasez les freins. » Ce n'est qu'en jetant toutes nos forces dans la bataille que l'imminente fusion entre les automobiles allemande et italienne est finalement évitée.

Même l'être le plus revêche, irréductible contempteur de l'automobile, ne parviendrait à retenir un sourire, ne fût-ce qu'un rictus, à contempler notre procession qui occupe toute la longueur du Golden Gate en cette matinée lumineuse et ensoleillée. Tous les cabriolets roulent avec la capote abaissée (ainsi que les véhicules à qui l'absence de capote ne laisse d'autre choix), une colonne de Ferrari, Jaguar, Mercedes, Porsche, Lotus... aussi loin que porte le regard. Je me sentais comme un athlète lors du défilé inaugural des Jeux Olympiques, à recevoir les hommages empreints de respect en échangeant de sympathiques coups de klaxon des autres usagers de la route.

Après avoir traversé Sausalito, la procession rencontre la première difficulté sur la route qui serpente sur les flancs du Mount Tamalpais en direction de la côte vers Stinson Beach et Bolinas. La pression augmente à chaque fois que je regarde dans le rétroviseur. Une Ferrari Testarossa 250 jaune est encastrée dans la malle arrière – c'est du moins ce je crois discerner. Pire, je me sens comme un enfant avec ma casquette de baseball en voyant l'équipage de la Testarossa porter des casques en cuir véritable (sans oublier naturellement les gants). Avec une expression d'un sérieux imperturbable, le volant bien en mains, Seigneur, c'est Juan Manuel Fangio en personne qui est sur nos talons. Capitule. Range-toi sur le côté. Nous le faisons souvent, pas uniquement pour Fangio dans sa Testarossa. Nous avons même laissé passé nos

amis Alfistes. Peut-être avons-nous été trop accommodants. Bientôt, l'inquiétude nous taraude, où sont-ils donc ? Un peu plus tard, une réflexion plus utile : « Nous ne les voyons pas parce que nous nous sommes égarés en suivant aveuglément la route côtière après Bolinas. » (Ne vous rendez jamais à Bolinas et, surtout ne vous y arrêtez JAMAIS. Les habitants y nomment leurs enfants « Crasse », « Ciel », « Champignon vénéneux » et détestent les étrangers. Ils éprouvent un tel mépris pour le reste du monde qu'ils arrachent les panneaux de signalisation routière à peine l'État de Californie les a-t-il posés).

En fin de compte, nous ne sommes pas les seuls à avoir perdu notre chemin. Trois ou quatre autres concurrents naviguent au hasard, dans un sens ou dans l'autre, à la sortie de Bolinas. Martin est un génie. Il a pensé à tout, y compris aux nuls incapables de lire une carte. Un motard de son équipe apparaît soudainement sur une moto, il nous rassemble et désigne la route derrière nous à travers les montagnes en direction de Fairfax. Voilà ce qu'est un service d'assistance ! Et nous n'avons pu éviter de nous arrêter pour demander notre route à « Champignon Vénéneux ».

Toutefois, une nouvelle épreuve nous attendait. Après avoir parcouru la côte californienne aux environs de Stinson Beach davantage que l'itinéraire ne le prévoyait, il était temps de faire le plein. La leçon de Martin était peut-être un peu trop brève. Comment remplir le réservoir d'une Alfa 56 ? Le bouchon n'apparaît sur aucun des côtés du véhicule. Piteusement, nous avons connu l'humiliation de nous donner en spectacle en faisant le tour de la voiture pour chercher l'orifice du réservoir, et pire encore, de le faire devant quatre autres concurrents du rallye qui avaient fait halte à la même station-service. Par





Une Jaguar XK-140 de 1955 conduite par son premier et unique propriétaire.



Une pose parfaite : une Jaguar Type C de 1953 sur la côte de Mendocino.



chance, il n'y a pas tellement d'endroits où placer un bouchon de réservoir sur une automobile et, après avoir décrit deux ou trois tours, nous l'avons découvert caché dans le coffre.

Sous une chaleur caniculaire, nous sommes finalement arrivés à l'étape du déjeuner, dans la région des vignobles de Carneros, dans la Napa Valley. Rafraîchie par le brouillard et les brises marines, cette partie de la vallée, qui forme la frontière méridionale avec la région de la Baie, produit certains des meilleurs crus de chardonnay et pinot noir de la Vallée. Nous sommes arrivés lamentablement, les derniers. À ce moment, la conversation tournait intensément sur les pannes que les voitures avaient connues pendant la matinée.

Animés par la ferme ambition d'améliorer nos performances, nous sommes repartis avec le groupe pour gravir les montagnes de la partie orientale de la Napa Valley. En conduisant de manière plus agressive et, naturellement en freinant con molto gusto, les rythmes de l'Alfa sont progressivement devenus plus évidents. J'ai eu une révélation aveuglante alors que nous suivions notre chemin en serpentant vers le sommet des montagnes : cette automobile ne possède pas de microprocesseur, pas même un seul ! Sans intermédiaire électronique entre le conducteur et la machine, nous sommes forcés de communiquer directement entre nous. Sans traduction. Sans bits ni bytes pour dissimuler les erreurs. En outre, cette automobile ne cache pas ses sentiments mécaniques et ces émotions exigent qu'elle soit conduite selon ses propres règles. Entre la première et la deuxième, une brève pause est de rigueur, car vous êtes déjà au moins à 5000 tours/minute. Si vous ne faites pas de pause, le régime est trop élevé et la boîte grince. Et pour rétrograder, des souvenirs d'une quarantaine d'années remontent à la mémoire. Bien sûr, le double débrayage ! La voiture de sport anglaise que je conduisais il y a trente-cinq ans à l'université l'exigeait. Par chance, le muscle de la mémoire est intact. Enfin, l'Alfa et moi étions en paix l'un avec l'autre. Tout changeant vers une vitesse inférieure était salué par

un « clic » satisfait du levier de vitesses. Si j'oubliais le double débrayage, la réponse était un terrible grincement désapprouvateur. Nous avons donc poursuivi notre route sur les contreforts qui conduisent à la Pope Valley dans une mutuelle sérénité. Nous n'étions peut-être pas encore prêts à défier Fangio et la Testarossa, ni la Gullwing pour le moment, mais nos arrêts sur le bas-côté pour laisser passer d'autres concurrents devenaient moins fréquents. Salutations au groupe quand nous

surface, sous la forme de coups de klaxon répétés, suivis par d'évasives formes de négation, jusqu'au moment où la police nous a laissé la voie libre.

La journée s'est achevée le long de la fameuse route de Silverado Trail, qui serpente à travers certains des plus grands vignobles cabernet de la Napa Valley. Nous nous rendons à l'hôtel à Oakville où notre arrivée est récompensée par une coupe de champagne, en point d'orgue de notre grande journée de conduite.

Talbot-Lago qui appartient à l'acteur Jeffrey Jones (*La folle journée de Ferris Buehler*, *Beetlejuice*, *Amadeus* figurent parmi ses films les plus connus), la Lancia Lambda 1925 de Martin, une splendide Lotus 11 (qui était déjà hors compétition avant d'avoir passé le Golden Gate) et, de manière plus tragique, une Briggs Cunningham très rare qui n'a pas uniquement rendu l'âme, mais a glissé du camion d'assistance pour atterrir sur son propre coffre sous les yeux horrifiés de son propriétaire.



Le tableau de bord de la Testarossa.

Une très rare Alfa SVZ de 1957, suivie par une Mercedes 300 SL.



avons fait une pause dans le ranch de Hubcap, l'unique monument des États-Unis à être entourés d'enjoliveurs qui se trouvaient jusqu'il y a peu dans un cimetière automobiles.

C'est alors qu'une pluie gelée s'est mise à tomber (de manière figurée naturellement, car le thermomètre dépassait allègrement les 30 degrés). Nous avons presque perdu le contrôle de l'Alfa dans un virage et avons manqué de finir contre un chêne. Connaissez-vous meilleure manière de torpiller une parfaite après-midi à conduire une voiture de sport, dont le moteur finit par émettre une mélodie harmonieuse, qu'un grotesque house-boat, sous escorte policière, roulant à 10 kilomètres par heure et occupant toute la largeur de la chaussée ? L'Alfa n'était pas plus heureuse de se trouver derrière que je ne l'étais. Finalement, les habitudes de conduite urbaine ont refait

C'était en effet un « premier jour » tel qu'il n'en existe qu'en Californie. Au cours d'un périple de huit heures, nous avons traversé une grande ville (San Francisco) et les montagnes côtières, longé la route qui borde le Pacifique et les collines couvertes de chênes desséchés au-dessus de Central Valley, parcouru des vignobles de deux régions de culture différente. Particulièrement festif, le dîner a été célébré par Blancpain dans le Domaine Chandon. Il s'agit de l'avant-poste californien de la grande maison française Moët & Chandon et il offre, naturellement, du vin blanc mousseux de Californie (les propriétaires français ne peuvent à l'évidence l'appeler champagne, même s'il est confectionné selon la méthode champenoise). Pendant le repas, le premier sujet de conversation fut la liste des pertes de cette première journée : les victimes étaient une superbe

2e JOUR

C'est désormais le tour de Marc Junod, représentant de la marque pour les États-Unis, de découvrir les états d'âme de l'Alfa. Après avoir traversé la partie orientale de la Napa Valley le jour précédent, nous remontons la vallée par son autre flanc, jusqu'à Calistoga, la petite ville qui en commande l'entrée septentrionale. En tournant vers l'est, en direction des monts de Cobb, les vignobles cèdent instantanément la place à des forêts de pins. Il est difficile de croire que deux microclimats aussi différents puissent coexister à une distance aussi faible.

Avec la même rapidité que les pins ont remplacé les vignes, le soleil brillant de la matinée s'est transformé en lourds nuages de pluie. Avec un regard d'effroi, Marc et moi avons alors réalisé que la leçon accélérée de Martin n'avait pas uniquement omis de nous indiquer



quantité limitée de va-et-vient. Faites-en un usage parcimonieux, avec un seul passage à la fois, si vous souhaitez qu'ils vous durent toute la journée. Mais, vous pouvez aussi les mettre en marche, les laisser fonctionner pendant dix minutes et ensuite... à vous de voir ! »

Sous la pluie, nous descendons vers la côte de Mendocino. La mission essentielle du copilote réside dès lors de la redoutable tâche de gérer les essuie-glaces. Toute la conversation se concentre sur la question de savoir si la

Une Auburn 1936 sur la sinieuse Avenue des Géants.



QUATRE JOURNÉES POUR SAVOURER LA DIVERSITÉ DE LA CALIFORNIE.

l'emplacement du bouchon de réservoir, mais aussi les secrets du maniement de la capote. De la même manière que le motard s'était matérialisé le premier jour au moment le plus opportun, Martin est apparu en personne à nos côtés moins d'une minute après nos premiers pincements d'angoisse.

Plusieurs années à conduire des automobiles sportives anglaises des années 1960 m'avaient préparé à imaginer un complexe assemblage de tiges, lanières, crochets et rabats. (Je ne parviens toujours pas à comprendre quel trait de caractère avait pu inciter les Britanniques de ces années-là à concevoir des structures aussi alambiquées et archaïques). Ah, mais nous sommes dans une auto-

mobile italienne. Et personne n'avait dit aux ingénieurs d'Alfa qu'une capote digne de ce nom devait comporter une trentaine de composants complexes destinés à être assemblés désespérément sous une pluie battante. Il suffit de libérer la partie arrière et la capote de l'Alfa pivote simplement dans son intégralité vers l'avant pour être maintenue en place par une simple pression. C'est fait !

Martin nous donne un nouveau conseil alors que l'averse redouble. Je concentre toute mon attention car j'ai compris que ses rares paroles, à l'instar de ses conseils sur les freins, sont emplies de messages profonds et essentiels. Il nous fait part de sa grande sagesse sur les essuie-glaces. « Le système ne permet qu'une

situation est suffisamment mauvaise pour mériter un passage des essuie-glaces. Puisse Dieu nous protéger de perdre la tête et de les laisser fonctionner deux fois de suite !

Mendocino, l'avant-poste russe il y a deux siècles, est un phare touristique sur la côte septentrionale de Californie. Cependant, la route des Mille Miglia, malgré l'éclat de son étape du jour, était sombre. Réellement sombre. Mes pensées se tournaient vers le rallye Pékin-Paris, sponsorisé par Blancpain, alors que nous ne cessions de monter et de descendre, de virage en virage, sur l'une des routes les plus oubliées de Californie. Si les ressources limitées de mon imagination ne m'ont pas permis d'atteindre un résultat probant, une

matinée sur ce type de route laisse entrevoir l'épopée vécue par les concurrents, ou plutôt les guerriers, du rallye Pékin-Paris sur 12 000 kilomètres de routes en pires conditions.

Après le déjeuner, le plaisir m'échoit d'étonner Marc Junod par ma désormais totale maîtrise du double débrayage, à mesure que nous entrons dans le pays des séquoias en direction d'Eureka, la pointe la plus septentrionale de la côte californienne. Une pluie torrentielle. Il nous faut doubler des camions chargés de grumes qui projettent des murs d'eau avec leurs trains de roues géantes. Avec toujours la lancinante question : « La situation justifie-t-elle un va-et-vient des essuie-glaces? » Il est surprenant de constater à quel point le désir exprimé par le pilote d'un petit passage des essuie-glaces sur le pare-brise et la volonté du copilote d'en gaspiller le moins possible peuvent s'inscrire en opposition. Sans oublier une autre merveille de la capote de l'Alfa. Le dégivreur. Il possède l'extraordinaire efficacité d'une serviette. Mais le prix d'honneur de cet après-midi revient sans conteste à ceux qui roulent à découvert, les Jaguar C, quelques Ferrari (dont la Testarossa), les MG Special. Certes, nous avons les pieds dans des flaques sur le sol de l'Alfa, mais au royaume des aveugles, les borgnes sont rois. Nous avons un toit !

Le dîner est un délice. Gino Munaron de Valenza, en Italie, nous a régales d'anecdotes sur les éditions anciennes et modernes de Mille Miglia italiennes.

3e JOUR

Tout au long de l'histoire, les armées levées par l'humanité ont toujours été prêtes à livrer un dernier combat. À notre départ d'Eureka, Marc Junod et moi étions préparés pour défier la mousson de Ranchipur. Toutes nos possessions avaient pris place dans des sacs en plastique. En ce qui me concerne, des doubles sacs pour l'ordinateur, l'appareil photographique 5D et les objectifs. Et naturellement les

anoraks, les pulls, etc. Aucune inquiétude en revanche pour nos montres, comme Marc et moi portions encore la Fifty Fathoms de plongée, un garde-temps plus qu'approprié pour tout ce que les cieus pouvaient administrer.

Les dix premières minutes de route, un soleil radieux. Et il n'a pas cessé de briller pendant tout le reste de la journée.

Notre premier poste de contrôle, le petit village forestier de Ferndale. Les écoles étaient fermées et les élèves s'étaient alignés le long de la route en brandissant des drapeaux italiens et en saluant chaque automobile qui passait. La Coccinelle Volkswagen de 1956 a reçu le même accueil enthousiaste que les Ferrari cotées à plusieurs millions de dollars.

Après avoir répondu aux enfants avec la meilleure imitation dont j'étais capable d'un salut royal de Windsor, il était temps de passer au véritable objectif de la journée, Mattole Road, qui traverse les montagnes côtières et nous conduit jusqu'à l'océan. Martin nous avait avertis que cette route était ardue et que nous serions bien avisés d'avoir des pensées d'encouragement pour nos automobiles le long du parcours. En pleine connaissance de son goût pour la litote et avec l'équivalent du col de Khandahar que nous avons passé le jour précédent, nous nous sommes préparés pour une journée difficile. Et elle le fut. Des nids-de-poule capables de dévorer une Fiat entière parsemaient la route. Des parties revêtues d'asphalte frais apparaissaient aussi de temps à autre. Connaissant la mesure de ce qu'il nous restait à déguster, il m'était impossible d'imaginer à quoi ces sections avaient pu ressembler avant que quelqu'un se sente suffisamment motivé pour les faire réparer.

Un autre point de repère dans le chemin est apparu avant midi, Honeydew, Californie. Niché dans les séquoias, la localité a gagné la réputation d'être le lieu où la loi est la moins appliquée dans tout l'État. C'est la région des plantations de marijuana. Et le renforcement

de la loi ne les effraie pas. Personne ne les effraie. Au moment d'acheter un café au Honeydew store, j'ai arboré une expression qui signifiait clairement : « Je n'ai rien vu et je vais tout oublier aussitôt. »

En laissant derrière nous cette version hard de centre agricole, nous nous dirigeons vers l'Avenue des Géants qui reste malheureusement à l'écart des grands itinéraires touristiques. Le jour devient nuit au moment où la route pénètre dans ces imposantes forêts de cèdres géants, âgés de plusieurs milliers d'années. Avec les phares allumés, nous suivons la route qui décrit des tours et des détours pour éviter de blesser l'un de ces arbres monumentaux. Il n'existe aucune forêt semblable à celle-ci sur toute la planète. L'après-midi a été consacrée à foncer le long de la côte en direction de la Little River Inn, située au sud de Mendocino.

4e JOUR

Victoire. Marc Junod et l'Alfa ont fini par se comprendre. Ses doubles débrayages sont désormais d'authentiques merveilles et chaque changement de vitesse est récompensé par un délicat « clic » d'assentiment. Les virages en épingles et les nids-de-poule des jours précédents sont derrière nous. C'est une journée idéale pour rouler à toute vitesse. Et un nouveau jour pour apprécier la diversité offerte par la Californie. Par ordre d'apparition, nous parcourons les plaines côtières salées, puis les falaises abruptes qui tombent de plus d'une centaine de mètres dans le Pacifique (pensez à un multiple de la Côte Sauvage de Bretagne), avant les montagnes côtières recouvertes de chênes et, enfin, les vignobles de l'Alexander Valley, au nord et à l'ouest de la célèbre Napa Valley.

Après un splendide déjeuner en plein air sur le domaine du Clos du Bois, le programme prévoit un trajet facile à travers la Vallée de Sonoma et notre destination finale, la Sonoma Mission Inn. Tout ira pour le mieux, si notre

S'IL N'Y A NI VAINQUEURS, NI PERDANTS, LE GENTLEMAN À LA JAGUAR DE 1955 A PARFAITEMENT SAISI L'IDYLLE ENTRE UN HOMME ET SON AUTOMOBILE.



À Ferndale, les écoliers sont venus saluer les automobiles et les pilotes.



Une Jaguar XK-120 sur la route côtière.



Alfa ne se décidait à se mettre en grève. Le moteur expire, de manière totalement imprévisible et répétitive. Heureusement, cette manifestation est davantage un signe de colère, car la voiture, à chaque fois, revient à la vie et nous reprenons la route.

Le dîner final était une grande célébration pour les conducteurs et les voitures. Je retire mon chapeau devant le conducteur de la Jaguar 55 XK-140. Cette automobile qui arbore toujours sa couleur lavande d'origine, était pilotée par son premier et unique propriétaire (!) qui l'a conservée pendant les cinquante-deux années qui ont suivi son acquisition. Agé aujourd'hui de quatre-vingt-quatre ans, il nous a fièrement raconté sa destinée, depuis son lointain débarquement dans le port de San Francisco.

Alors que je réfléchissais à l'histoire de la Jaguar de 1955, des quatre jours et 1000 milles parcourus sur quelques-unes des routes les plus intéressantes de Californie septentrionale, je m'amusais une fois encore de cette thérapie représentée par une totale immersion automobile. Si vous sentez battre votre pouls et que avez rêvé un jour ou l'autre de splendides voitures, n'hésitez pas à prendre part à un rallye tel que celui-ci. Dans cette nuée de pensées, même le jour de pluie s'est transformé en un souvenir radieux, un jour faste, rendu plus mémorable encore par la découverte de la personnalité de l'Alfa. Une dernière pensée : les Mille Miglia de Californie ne sont pas une compétition. Il n'y a ni gagnants, ni perdants. Cependant, dans mon esprit, il existe sans conteste un formidable gagnant, le gentleman à la Jaguar de 1955. Plus que n'importe lequel d'entre nous, il a réussi à capter parfaitement l'idylle qui peut se nouer entre un homme et son automobile. ■

HISTOIRES COURTES 2008

PETIT TOUR D'HORIZON DES NOUVEAUTÉS PRÉSENTES
DANS LES VITRINES DE NOS CONCESSIONNAIRES.

EXPRESSION LIBRE

Si le lecteur daigne se souvenir de l'histoire de la Fifty Fathoms et de sa première apparition au titre d'équipement pour la plongée militaire, et plus précisément d'instrument conçu pour les Nageurs de combat, il ne sera guère surpris de constater qu'au cours de son demi-siècle d'existence, elle a affiché les codes esthétiques caractéristiques de ce milieu – lunette noire, cadran noir, chiffres et index luminescents sur un bracelet imperméable noir (à la légère exception de bracelets en métal apparus récemment). Présentés en 2007, les nouveaux modèles de Fifty Fathoms et leur proche parente, l'Air Command, ont

logiquement suivi les traces de leurs prédécesseurs et continuent d'arborer les thèmes sobres des pièces originales. Cependant, comme l'engouement suscité par la Fifty Fathoms ne se réduit pas au cercle des hommes-grenouilles appelés à remplir de périlleuses missions, mais s'étend désormais aux activités et aux plaisirs offerts par la vie de tous les jours, pourquoi la collection se limiterait-elle à exprimer un état d'esprit uniforme ? Parfaitement consciente que les heureux détenteurs des nouveaux modèles Fifty Fathoms sont tout autant enclins à apprécier une virée au volant d'un coupé sport, déguster un curry relevé dans un restaurant animé ou faire entendre leurs convictions par de grands gestes dans une salle de réunion au sommet d'un building, Blancpain a décidé qu'il était temps d'élargir la palette des couleurs et de doter la collection de nouvelles expressions.

Caractérisée par une lunette, un cadran et un bracelet blancs, la nouvelle Fifty Fathoms Automatique annonce clairement la libéralisation des lignes Fifty Fathoms et Air Command. Si le nuancier a gagné en couleurs, la protection antimagnétique a été retirée pour équiper cette version de la Fifty Fathoms d'un fond saphir et offrir au regard le mécanisme du Calibre 1315. Cette transparence a incité Blancpain à remplacer l'usuelle masse oscillante à la décoration soleillée présente sur l'édition initiale par une masse en forme de nautilus. Immortalisé par des coquilles fossiles, cet étonnant céphalopode marin appartient aux créatures les plus mystérieuses et les plus anciennes de la nature. Le nautilus qui vit dans la région indo-pacifique descend vers les abysses marins en mélangeant gaz et liquide dans un siphon qui passe à travers sa coquille, divisée en plusieurs chambres. Ce système particulier, auquel Blancpain rend hommage en conférant sa forme caractéristique au rotor et en le baptisant « nautilus », ne permet pas uniquement au nautilus de conserver sa position verticale à des profondeurs qui peuvent atteindre 650 mètres, mais de s'élever vers les eaux de surface pendant la nuit.

Intégrant le public féminin à l'équation, Blancpain a présenté deux nouvelles Fifty Fathoms Automatique blanches. Les modèles pour femmes remplacent les index et repères du cadran et de la lunette verts luminescents par des touches de rose ou de bleu pastel. Pour ajouter une pincée de féminité, ces deux nouveaux modèles se distinguent par un chatoyant cadran de nacre.

Intégrant le public féminin à l'équation, Blancpain a présenté deux nouvelles Fifty Fathoms Automatique blanches. Les modèles pour femmes remplacent les index et repères du cadran et de la lunette verts luminescents par des touches de rose ou de bleu pastel. Pour ajouter une pincée de féminité, ces deux nouveaux modèles se distinguent par un chatoyant cadran de nacre.

Le rotor en forme de nautilus, une exclusivité Blancpain.





DANS L'AIR DU TEMPS



Si la Fifty Fathoms entièrement blanche est l'expression la plus exubérante de la nouvelle palette, le noir se situe à l'autre extrême. Sur cette version, le blanc luminescent utilisé pour les aiguilles et les index du cadran et le gris perle des repères de la lunette sont remplacés par une variété de noir spécifique. Contrairement aux matériaux fluorescents habituels, cette teinte de Luminova apparaît noire à la lumière, mais luit avec éclat dans l'obscurité. En harmonie avec cette composition noire, le boîtier en acier et la boucle sont recouverts d'un revêtement poli, le DLC (Diamond-like carbon), qui ne s'inscrit pas uniquement dans l'esprit de la pièce, mais lui confère une meilleure résistance aux rayures. À l'instar des versions blanches, le modèle noir possède un fond saphir et un rotor en forme de nautile.

Le Fifty Fathoms Chronographe Flyback en or rouge se présente également sous de nouveaux accords chromatiques. Une subtile nuance de gris pour le cadran et la lunette s'harmonise avec le boîtier en or rouge. Le contraste ludique entre l'or rouge et le gris est poursuivi dans les détails du cadran, avec des accents portés sur les aiguilles, les index et le pourtour des compteurs. Le mouvement flyback est visible à travers le fond transparent ainsi que la masse oscillante en forme de nautile.

Dévoilés en 2008, les modèles Speed Command s'inscrivent tout naturellement dans la collection Sport. Ils reflètent l'esprit des courses motorisées et arborent deux couleurs audacieuses : l'orange et le jaune. Sur un fond composé d'un cadran noir, d'une lunette tournante bidirectionnelle en saphir noire de type « count down » ainsi que d'un boîtier et d'une boucle revêtus de DLC noir, les Speed Command se déclinent en jaune ou orange pour les chiffres arabes, les repères sur la lunette et les chiffres des compteurs. La surpiqûre du bracelet en cuir Barénia noir doublé caoutchouc fait également écho à l'un ou l'autre de ces thèmes chromatiques. Les détails du cadran et des aiguilles proclament leur appartenance au sport automobile. Le cadran est réalisé en fibre de carbone et la



La Speed Command aux accents jaunes.

BLANCPAIN A DÉCIDÉ QU'IL ÉTAIT TEMPS D'ÉLARGIR LA PALETTE DES COULEURS ET DE DOTER LA LIGNE FIFTY FATHOMS ET LA COLLECTION SPORT DE NOUVELLES EXPRESSIONS.

forme des chiffres arabes évoque l'univers de la vitesse. Le rehaut du cadran est doté d'une échelle de tachymètre, complément indispensable d'un instrument destiné à chronométrer des exploits. Adoptant un caractère inspiré par le tableau de bord d'une automobile sportive,

les aiguilles noires sont revêtues de Luminova rouge. Le revêtement DLC pour le boîtier et la boucle ardillon se présente dans un fini mat alors qu'une dernière touche de sport motorisé est donnée par la masse oscillante, ciselée à l'image d'une jante en aluminium. ■



Léman Chronographe Flyback Grande Date.



Léman Réveil GMT.

DE SUBTILS CHANGEMENTS

Souvent, les changements les plus heureux sont ceux qui passent inaperçus au premier regard et suscitent la question « Mais de quoi parlez-vous donc ? ». Pour certains esthètes, de telles modifications sont l'essence du raffinement car elles incarnent un perfectionnement qui préserve l'âme d'une création.

La présentation de la collection Blancpain lors de la foire horlogère Baselworld 2007 a mis en évidence deux changements d'une telle subtilité, sur les nouveaux Léman Chronographe Flyback Grande Date et Léman Réveil GMT. Si ces modèles conservent parfaitement l'esprit de leur design antérieur, de légères retouches leur insufflent un air de fraîcheur.

Véritable icône de Blancpain, le Chronographe Flyback représente l'un des piliers de la collection. Le modèle Grande Date figure dans la ligne Léman depuis 2005 et arbore un diamètre légèrement plus important que la Flyback originale, 40 mm contre 38 mm. Sur cette version, la grande

date s'affiche dans un guichet double à 6 heures tandis que les indications du chronographe restent identiques. Ce garde-temps vient de connaître trois changements d'une exquise délicatesse. En premier lieu, le boîtier se présente désormais dans une finition brossée, en acier ou en or rouge. Autre raffinement, le cadran noir, naguère ponctué de chiffres arabes, arbore désormais le style « Aqualung » composé d'un harmonieux mélange de chiffres et d'index appliqués. Enfin, le Chronographe Flyback Grande Date 2007 est doté de la nouvelle boucle déployante initialement présentée dans la collection Blancpain Women, dont les bras ouverts affichent le logo « JB » alors qu'elle prend l'apparence d'une boucle ardillon classique une fois refermée.

Depuis son lancement en 2004, le Léman Réveil GMT occupe une place de choix sur le podium des créations Blancpain. Cette montre à complications offre aux voyageurs exigeants toutes les fonctions requises pour s'orienter à travers le dédale temporel de notre planète : affichage simultané de deux fuseaux horaires (heure de référence et heure

locale), une date qui avance ou recule lorsque l'ajustage de l'heure locale passe le cap de minuit, une simple couronne pour régler l'heure locale en avant ou en arrière par sauts d'une heure, un réveil remonté à la fois par la couronne et le système de remontage automatique, un affichage on/off pour la fonction réveil et un indicateur de réserve de marche qui permet de consulter le niveau de remontage de la sonnerie. Pour intégrer l'ensemble de ces informations, il est nécessaire de disposer de trois affichages sur le cadran, l'heure locale (avec les grandes aiguilles), l'heure de référence (un affichage plus discret) et le réglage de l'heure de réveil.

Sur les modèles antérieurs du Léman Réveil GMT, l'heure de référence s'affichait dans un compteur situé à 9 heures. En 2007, un perfectionnement visuel a retiré cette indication afin d'éliminer le compteur et offrir en lieu la place la lecture de l'heure de référence par une longue et fine aiguille dont la flèche pointe une échelle de 24 heures située sur le rehaut du cadran. Autant de changements subtils qui confèrent une apparence de simplicité à cette pièce d'une grande complexité. ■

MORCEAUX CHOISIS DE L'UNIVERS BLANCPAIN

PRIX D'EXCELLENCE POUR LA BOUTIQUE BLANCPAIN DE GENÈVE

En association avec l'agence Reflection Marketing, le magazine économique suisse « Bilan » a décerné en avril dernier son premier et meilleur prix, le Trophée d'Excellence, à la Boutique Blancpain de Genève. Cette distinction lui a été remise à l'issue d'une enquête exhaustive consacrée à l'accueil réservé à la clientèle, conduite auprès des magasins actifs dans l'horlogerie, la joaillerie et les vêtements de luxe, établis sur la célèbre Rue du Rhône, la prestigieuse artère commerciale de Genève. Dans cette évaluation fondée sur les avis des consommateurs, Blancpain a brillamment remporté la première place avec une note de 4,9 points sur un total possible de 5.

Aux fins de ce sondage, de mystérieux clients potentiels se sont rendus dans chacun de ces commerces sans faire état de leur statut d'enquêteur. Vincent Dübi de Reflection Marketing a relevé à ce propos : « Aussitôt qu'une personne passe la porte de la bouti-

que, les collaborateurs de Blancpain l'aident à retirer son manteau, l'invitent à prendre place et lui servent un café ou un rafraîchissement. Les vendeuses écoutent réellement les clients afin de pouvoir les conseiller de la meilleure manière possible. Ce n'est malheureusement pas le cas dans de nombreux autres magasins où le personnel manque souvent d'arguments convaincants et a rarement proposé un choix judicieux au client. »

Marc A. Hayek, Président de Blancpain et Nadia Constantin, directrice de la Boutique de Genève, ont été heureux et honorés de se voir remettre le Trophée d'Excellence. Dans son allocution, M. Hayek a souligné que Blancpain consent de grands efforts pour former et perfectionner ses collaborateurs afin que chaque Boutique de la marque dans le monde soit en mesure d'offrir la compétence et le sens de l'accueil récompensés par le magazine « Bilan ».



ÉDITION LIMITÉE FIFTY FATHOMS CHRONOGRAPHE FLYBACK « CALIFORNIA MILLE MIGLIA »

Pour célébrer le second parrainage par la marque de l'édition californienne du rallye des Mille Miglia (voir notre reportage dans l'article Found In Translation en pages 72 à 81), Blancpain a présenté une édition spéciale de sa Fifty Fathoms Chronographe Flyback en l'honneur de cette course automobile. D'une extrême rareté, cette version en acier qui arbore un exceptionnel cadran en fibre de carbone et un fond gravé de l'inscription « California Mille » ne sera réalisée qu'à 20 exemplaires numérotés. Ce modèle reprend toutes les caractéristiques de la Fifty Fathoms Chronographe Flyback, telles que les poussoirs de chronographe étanches qui permettent ainsi leur manipulation sous l'eau, la lunette unidirectionnelle en saphir, la protection anti-magnétique et le bracelet en toile de voile. Cette édition limitée sera disponible exclusivement dans les boutiques Blancpain autour du monde.



La boutique de Genève et son bar en zinc.

MORCEAUX CHOISIS DE L'UNIVERS BLANCPAIN

LE CÉLÈBRE HORLOGER VINCENT CALABRESE A REJOINT BLANCPAIN

La carrière de Vincent Calabrese s'étend désormais sur un demi-siècle ! Après avoir commencé son parcours par un apprentissage d'horloger à l'âge de 14 ans dans sa ville natale de Naples, il s'est forgé une renommée exceptionnelle qui ne connaît guère d'équivalent dans la profession. Il n'a pas uniquement créé il y a une trentaine d'années sa propre marque de montres essentiellement représentée par des pièces uniques d'une très haute créativité, mais n'a cessé de travailler dans les coulisses afin d'imaginer, développer et produire des mouvements et des complications pour un nombre impressionnant de marques célèbres. Hélas, la majeure part de cette



inventivité est restée dans l'ombre car nombre de ses clients ont préféré taire l'apport décisif de Vincent Calabrese dans la conception de leurs prouesses horlogères.

À l'issue de ses récentes retrouvailles avec l'équipe de Blancpain pour la mise au point du Carrousel, il est apparu clairement à Marc

A. Hayek, Président de Blancpain, et à Vincent Calabrese que l'harmonie et la magie étaient trop fortes pour que leurs rapports restent ceux d'un consultant et de son client. Ainsi que la marque l'avait annoncé lors de la dernière foire horlogère Baselworld, Calabrese a désormais rejoint Blancpain au titre de collaborateur à plein temps du département Recherche et Développement. Même si les secrets sont précieusement gardés, de nouveaux projets façonnent déjà les futurs calibres Blancpain. Car si les leçons de l'histoire présagent de l'avenir, il ne fait aucun doute que de passionnants développements inédits verront bientôt le jour.

LES MERCURY ET ASTRID AWARDS COURONNENT LES LETTRES DU BRASSUS

La bienséance et, pour le dire sans ambages, un certain savoir-vivre imposent à un lauréat de garder le silence sur la récompense qui lui a été remise. La distinction suffit en elle-même à appeler toute l'attention requise. Cependant, comme le monde de l'édition, à l'inverse de celui du cinéma, décerne ses honneurs en privé, loin des feux des projecteurs, nous sommes convaincus que cette brève mention à l'intention de nos lecteurs ne constituera pas une offense à une modestie de bon aloi.

Les International Mercury Awards sont unanimement considérés comme les récompenses les plus prestigieuses destinées à couronner la qualité générale de la presse d'entreprise alors que les Astrid en récompensent le design. Les deux prix, Mercury et Astrid, sont

octroyés par la même association de professionnels de l'édition, Mercom. Cette institution a distingué Blancpain à quatre reprises lors de sa cérémonie de remise des prix 2007 en lui remettant trois Mercury Awards, le Grand Prix d'Écriture (pour toutes les catégories de publications), la Médaille d'Or d'Écriture (dans la catégorie magazines), le Prix d'honneur en Design ainsi qu'un Astrid Award, la Médaille d'Argent en design.

L'an dernier, près d'un millier de publications, en provenance de 23 pays, avaient pris part à la compétition des Mercury et des Astrid Awards. Le jury du concours a minutieusement évalué chaque publication pour déterminer si elle parvenait à atteindre ses objectifs, la manière dont elle communiquait avec son public, son degré d'inventivité et de créativité, l'utilisation du matériel iconographique et l'expression globale du message. Blancpain est profondément honoré d'avoir été récompensé par quatre prix, y compris le Grand Prix, compte tenu du niveau particulièrement élevé des concurrents venus du monde entier.

Les distinctions ont été remises lors de la cérémonie des Mercury Awards qui s'est tenue le 13 mars à New York. Même si Les Lettres du Brassus n'existent que depuis deux ans, les trois Mercury Awards et l'Astrid Award portent à cinq le nombre des récompenses reçues par le magazine édité par Blancpain. L'an dernier, la plus ancienne marque horlogère au monde a remporté la médaille d'argent du concours européen Best of Corporate Publishing, qui s'est déroulé en Allemagne, dans la catégorie « Relations avec les consommateurs ».



lettres

DU BRASSUS

Éditeur

BLANCPAIN SA

Le Rocher 12

1348 Le Brassus

Suisse

Tél.: +41 21 796 36 36

www.blancpain.com

pr@blancpain.com

Management de projet

Christel Räber

Rédaction en chef

Christel Räber

Jeffrey S. Kingston

Auteurs

Dietmar Fuchs

Jeffrey S. Kingston

Didier Schmutz

Adaptation française

Jean-Pierre Ammon

Conception, Graphisme Design, Réalisation

thema communications ag,

Francfort, Allemagne

Direction Artistique

Frank Dillmann

Photolithographie

Karpf Kreative Bildbearbeitung,

Aschaffenburg, Allemagne

Goldbeck Art, Francfort, Allemagne

Impression

Caruna Druck, Kleinheubach, Allemagne

Photographies

Blancpain, Office de Tourisme de Bruges,

John Fulton, Jeffrey S. Kingston,

Andreas Koschate, Willy Moret,

Thierry Parel, Jos Schmid,

Hugues de Wurstemberger

Imprimé en août 2008

JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE



«Fifty Fathoms Automatique»
(réf. 5015-1130-52)

WWW.BLANCPAIN.COM

TROPHÉE
D'EXCELLENCE
BOUTIQUE DE LUXE
2008

BOUTIQUES BLANCPAIN

BANGKOK • BEIJING • CANNES • DUBAÏ • GENÈVE • HONG KONG • MACAO
MADRID • MANAMA • MUMBAI • MUNICH • NEW YORK • PARIS
SHANGHAI • SINGAPOUR • TOKYO • ZURICH