

JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

lettres

DU BRASSUS





*Cher amateur d'horlogerie,
J'ai le plaisir de vous présenter le treizième numéro
des Lettres du Brassus.*

La Fifty Fathoms fête son 60^e anniversaire ! Dans l'histoire de l'horlogerie, combien de modèles peuvent prétendre à une longévité aussi exceptionnelle ? De ses humbles débuts au titre de montre de plongée personnelle de Jean-Jacques Fiechter, alors directeur de Blancpain, et de ses instructeurs à l'instrument choisi par les armées française, américaine, allemande, israélienne pour équiper leurs nageurs de combat et au garde-temps porté par le Commandant Jacques-Yves Cousteau pour ses légendaires explorations sous-marines, la Fifty Fathoms n'a cessé, jusqu'à nos jours, de définir les caractéristiques des montres de plongée pour l'ensemble de l'industrie horlogère.

Dans ce numéro, nous célébrons de deux manières le 60^e anniversaire de la Fifty Fathoms. D'une part, nous évoquons les jalons décisifs d'une évolution haute en couleur qui s'est étendue sur six décennies. De l'autre, nous nous intéressons à la Bathyscaphe récemment dévoilée par Blancpain et inspirée par une variation de la Fifty Fathoms qui a également vu le jour au cours des années 1950.

Nos traditionnels articles œnologique et gastronomique ne nous éloignent guère de nos racines, car nous dressons le portrait du chef Edgard Bovier qui officie au Lausanne Palace & Spa, alors que nous mettons simultanément à l'honneur les vins de Lavaux, dont le vignoble commence à quelques kilomètres à peine de notre bâtiment administratif.

Je vous souhaite une agréable lecture !

Marc A. Hayek
Président et CEO de Blancpain

Numéro 13



6

6 *Fifty Fathoms* BATHYSCAPHE

Renaissance d'une icône historique dans la collection Fifty Fathoms.



Télécharger gratuitement l'application Blancpain pour iPad. Rechercher Blancpain dans l'App Store d'Apple.



En couverture : Reconstitution d'une plongée du bathyscaphe Trieste au fond de l'océan.



18



44

18 LE DÉZALEY *au cœur* de LAVAUX

Après des décennies de silence dans la presse œnologique, le Dézaley se retrouve sur la liste dressée par Robert Parker des meilleurs vins de l'année 2012.

44 *Histoire et légende de* LA FIFTY FATHOMS

La naissance de la célèbre Fifty Fathoms est entourée de mythes. Son créateur Jean-Jacques Fiechter, ancien directeur de Blancpain, rétablit la vérité historique.



62



84



110



76



90

62

La Table D'EDGARD

La cuisine méditerranéenne et la passion pour l'huile d'olive ont désormais droit de cité à Lausanne.

76

SECONDE Rétrograde

Même si elle peut paraître simple, cette complication exige des trésors d'ingéniosité.

84

Chronographe GRANDE DATE

Le chronographe, complication sportive par excellence, exprimé sous un jour féminin.

90

La flotte BELLE ÉPOQUE

Des bateaux à vapeur qui naviguent sur le lac Léman depuis plus de cent ans.

110

Ici prennent vie LES TOURBILLONS ET LES CARROUSELS de Blancpain

Dans cet atelier, des horlogers aux doigts d'or donnent vie aux complications les plus emblématiques de l'art horloger.



JB
1735
BLANCPAIN
Fifty Fathoms

BATHYSCAPHE

SWISS

MADE

31

30



PAR JEFFREY S. KINGSTON

Fifty Fathoms

BATHYSCAPHE

La version Bathyscaphe, qui doit son nom à l'appareil utilisé pour explorer les grandes profondeurs marines, est intimement liée à l'histoire de la Fifty Fathoms.

Un cercle à l'intérieur d'un cercle. Une intrigue secondaire dans une intrigue principale. Une légende au cœur d'une légende. Tel est le rôle historique de la Bathyscaphe de Blancpain. Désormais entrée dans sa soixantième année, la Fifty Fathoms s'entoure de multiples éléments qui ont forgé un mythe – le garde-temps lui-même, les circonstances de sa création et sa primauté au titre de montre de plongée choisie par l'élite des forces armées et des plongeurs aussi célèbres que le Commandant Cousteau. Pourtant, il existe une autre légende, indissociable de ce mythe, qui témoigne assurément d'une proche parenté, mais possède un patrimoine distinct : la Bathyscaphe de Blancpain.

Les plongeurs passionnés, les connaisseurs horlogers et les aficionados de Blancpain sont familiarisés avec le récit de la naissance de la Fifty Fathoms. Jean-Jacques Fiechter, alors directeur de la marque et fervent adepte lui-même des explorations sous-marines, a créé un instrument fonctionnel, avant tout destiné à remplir l'objectif pour lequel il avait été réalisé. Oubliez tous les attributs des montres de plongée actuelles qui, malgré leurs aptitudes à réaliser des performances extrêmes, servent davantage, en règle générale, à souligner

et à affirmer le style sportif de leur propriétaire. En 1953, la montre originale était conçue pour répondre aux nécessités des plongeurs en conditions réelles, de sorte qu'elle était vendue dans les magasins spécialisés ou remise aux nageurs de combat comme un élément essentiel de leur équipement. L'un des traits caractéristiques du modèle initial et de ses variantes ultérieures concernait sa généreuse dimension. À cette époque, les montres-bracelets arboraient généralement une taille réduite qui variait entre 32 et 34 millimètres. En comparaison avec les habitudes contemporaines, ces mesures apparaissent petites, même pour des modèles de dame. Cependant, la Fifty Fathoms n'avait pas vu le jour pour parader dans les salons et son diamètre se situait entre 40 et 41 millimètres, une dimension monstrueuse pour une montre à cette époque, mais rendue nécessaire par sa fonction d'instrument de plongée. Une pratique commune à de nombreuses unités de marine souligne l'importance qui lui était accordée, car les Fifty Fathoms étaient distribuées aux plongeurs avec le masque, les bouteilles, les palmes et le profondimètre au début d'un exercice ou d'une opération pour être de nouveau retirées et conservées avec le reste de l'équipement à l'issue de la plongée.





Au fil des ans, Blancpain a édité diverses versions de la Fifty Fathoms, toutes fidèles à son usage professionnel en conditions subaquatiques. En 1956 ou en 1957, Jean-Jacques Fiechter a cependant songé à proposer une version aux dimensions plus réduites et plus conformes aux préférences des amateurs horlogers de l'époque. En bref, une montre dont la taille serait adaptée à un port quotidien. C'est ainsi que la Bathyscaphe a vu le jour.

Le choix du nom de « Bathyscaphe » pour ce garde-temps destiné à un large public semble toutefois quelque peu paradoxal. Si la mission de la Fifty Fathoms consistait à devenir l'instrument indispensable à un membre d'une unité de combat qui réalisait de périlleuses plongées nocturnes dans un port ennemi afin de couler des navires de guerre, la Bathyscaphe

semblerait appelée pour sa part à explorer les lieux les plus profonds de la Terre, les abysses insondables de la fosse des Mariannes, un univers où règne un noir d'encre, à plus de 10 000 mètres au-dessous du niveau de la mer. Aussi, le terme de « Bathyscaphe » aurait dû logiquement désigner un instrument dédié à la plongée de manière plus radicale encore, plutôt qu'un garde-temps qui se portait avec un égal bonheur sous l'eau et lors d'une garden-party.

Toutefois, que le nom de « Bathyscaphe » implique ou non un instrument plus extrême que la ligne générale de la Fifty Fathoms, il n'existe aucun doute sur les exceptionnelles propriétés de l'engin qui lui a servi de source d'inspiration, le bathyscaphe – alors un sous-marin à la pointe du progrès – ni sur la connexion évidente entre cette invention et une montre de plongée d'avant-garde. Le bathyscaphe avait été conçu par Auguste Piccard, un scientifique suisse avec lequel Jean-Jacques Fiechter a noué contact après l'avoir rencontré lors d'une conférence consacrée aux explorations sous-marines. D'une certaine manière, le bathyscaphe de Piccard était un croisement entre une cloche de plongée et un sous-marin, avec certaines des caractéristiques spécifiques à chaque espèce, mais également de substantielles différences. Contrairement à une cloche de plongée, le bathyscaphe était en effet capable de se déplacer par lui-même tandis que, à l'inverse du sous-marin, il n'était pas en mesure d'utiliser l'air pour se propulser vers le haut, de sorte que le retour à la surface était commandé par la libération d'une certaine quantité de grenaille de fer qui

LA NOUVELLE BATHYSCAPHE *enrichit la collection Fifty Fathoms, comme sa devancière historique, au titre de montre de sport à la taille plus réduite.*



était abandonnée sur le fond marin. Les prouesses accomplies par cette curieuse invention ont connu un retentissement international lorsque sa troisième version, baptisée *Trieste* et achetée par l'US Navy, a atteint le point le plus profond de la surface de la Terre, connu sous le nom de Challenger Deep, dans la fosse des Mariannes, au large de l'île de Guam, au cœur de l'océan Pacifique.

La désignation de « Bathyscaphe » était pourtant parfaitement adaptée à l'extension de la ligne Fifty Fathoms de Blancpain, car les deux garde-temps illustrent les fantastiques efforts entrepris pour explorer les profondeurs sous-marines. Au cours des trois décennies pendant lesquelles Jean-Jacques Fiechter a présidé aux destinées de Blancpain, il a fait évoluer en parallèle la Fifty Fathoms et la Bathyscaphe, en réservant ce dernier terme aux modèles d'un diamètre plus petit (à l'exception de quelques Bathyscaphes produites pour la compagnie horlogère française LIP qui portaient le logo de la marque en lieu et place du nom « Bathyscaphe »).

La Bathyscaphe dévoilée par Blancpain en 2013, lors du salon de Bâle, a renoué avec la tradition lancée par Jean-Jacques Fiechter. À l'instar du modèle original, la nouvelle Bathyscaphe comporte une grande part du patrimoine génétique de la Fifty Fathoms, mais dans un diamètre plus réduit. Dans l'actuelle collection Fifty Fathoms, tous les modèles possèdent un diamètre de 45 millimètres, à l'exception de la X-Fathoms, alors que la version pour homme de la Bathyscaphe se singularise par une taille de 43 millimètres. Pour la première fois, une variante pour dame, d'une dimen-

sion plus modeste, fait son entrée dans la ligne Fifty Fathoms avec un diamètre de 38 millimètres.

L'esthétique des nouvelles Bathyscaphes révèle pleinement l'appartenance à une même lignée tout en s'imposant par des caractéristiques spécifiques. Les aiguilles possèdent une forme unique, accentuée par des éléments rectangulaires qui évoquent les aiguilles dont étaient dotées les Bathyscaphes de la décennie 1950. Cette influence historique se retrouve aussi dans la forme du verre qui présente un profil fortement bombé. Les liens avec les versions antérieures se manifestent également sur le design du cadran, dépourvu de chiffres, mais ponctué par des traits ou des points en guise d'index.

Tous les modèles de la collection actuelle Fifty Fathoms sont équipés de lunettes tournantes unidirectionnelles en saphir. Si les lunettes des Bathyscaphes tournent également dans un seul sens, elles sont réalisées en céramique avec des repères creusés et remplis de Liquid Metal®, un alliage breveté produit en utilisant une formule complexe qui ne dépend pas seulement de la proportion entre les différents métaux, mais aussi de

*Tant les MODÈLES POUR HOMME
QUE POUR FEMME sont dotés
de spiraux amagnétiques en silicium.*

Le modèle féminin est animé par le calibre 1150 doté d'un balancier à inertie variable.





la manière dont ils sont chauffés et associés. Hormis son aspect unique, cette lunette complexe est extrêmement robuste, elle résiste remarquablement aux rayures et ne court pratiquement aucun risque de se briser.

Le mouvement qui anime les modèles masculins de Bathyscaphe est dérivé du calibre de manufacture 1315. Il possède trois barillets, un balancier à inertie variable et cinq jours de réserve de marche. Par rapport au mouvement qui a fait ses débuts dans la X-Fathoms il y a une année, il présente l'avantage de comporter un spiral en silicium, qui apporte de nombreuses améliorations en matière de performances. En premier lieu, il accroît la précision de marche de la montre en raison de sa forme parfaite. En second lieu, il agit de manière tout aussi favorable sur l'isochronisme. L'isochronisme mesure les variations de performances d'un garde-temps au fur et à mesure du désarmage du barillet, généralement par comparaison entre trois moments : lorsque le remontage est complet, après 24 heures et après 48 heures de fonctionnement. Plus le résultat demeure constant alors que la réserve en énergie diminue, plus l'isochronisme est bon. L'utilisation du silicium présente d'autres atouts de taille, à l'instar de sa résistance à la magnétisation. Les spiraux métalliques d'usage courant sont sensibles aux champs magnétiques. Si leur intensité est suffisam-

ment élevée, les spiraux peuvent se magnétiser et conserver leur charge même lorsque la montre a été soustraite à cette influence. Ce magnétisme résiduel modifie les propriétés du spiral, car les segments adjacents du ressort peuvent s'attirer ou se repousser réciproquement et provoquer ainsi une altération de la précision de marche. La réponse classique au risque de magnétisation consiste à enfermer le mouvement dans une boîte interne en fer doux. La Fifty Fathoms originale de 1953 et de nombreux modèles de la collection actuelle de Fifty Fathoms adoptent cette approche. En effet, l'environnement de plongée et, dans le cas d'un usage militaire, le théâtre des combats, sont parcourus de forts champs magnétiques. Cependant, de tels boucliers sont devenus superflus pour un mouvement doté d'un spiral en silicium, un matériau amagnétique et, de ce fait, non sujet au magnétisme résiduel. En outre, il présente un avantage supplémentaire. Si une cage en fer doux est utilisée pour protéger le mouvement du magnétisme, il serait absurde de proposer un fond transparent pour un garde-temps dont le mouvement est entièrement dissimulé aux regards à l'intérieur d'une boîte en fer doux. *Circulez, il n'y a rien à voir.* Auparavant, il convenait donc de trancher entre une protection contre les champs magnétiques et un fond transparent. Là aussi, le silicium offre les meilleurs aspects des deux solutions :





la résistance au magnétisme et une vue dégagée sur le mouvement. En conséquence, la nouvelle Bathyscaphe a été dotée d'une masse oscillante en or massif revêtu de NAC (un alliage de platine) et sculpté en sorte de composer le logo Blancpain en relief.

Pour les modèles masculins, deux boîtiers sont disponibles, l'un en acier inoxydable et l'autre en titane céramisé, un traitement de surface qui confère au titane les propriétés emblématiques de la céramique en accroissant sa robustesse et sa résistance aux rayures.

Dans la collection Fifty Fathoms, Blancpain n'a jamais proposé précédemment de modèle pour femme avec un diamètre réduit. La nouvelle Bathyscaphe répare cette omission. Sous une apparence toujours aussi audacieuse et sportive, la version pour dame, parfaitement fidèle aux racines de la Fifty Fathoms masculine, arbore néanmoins des touches typiquement féminines, telles que le recours à la couleur blanche pour la lunette en céramique, le cadran et le bracelet. Son mouvement de manufacture est dérivé du calibre classique 1150 de Blancpain à deux barilletts et quatre jours de réserve de marche. Sur la Bathyscaphe pour femme, il est équipé d'un balancier à inertie variable et d'un spiral en silicium.

Tous les nouveaux modèles Bathyscaphes sont dotés de bracelets NATO ou en toile de voile. Ces deux matériaux sont extraordinairement robustes et leurs propriétés ne subissent aucune altération, même après de nombreuses utilisations en milieu aquatique. Selon une tendance récente, le bracelet n'est pas attaché aux cornes à l'aide de barrettes à ressort, mais glissé sous les tiges qui les relient afin de passer sous le fond du boîtier. Ce style sportif et décontracté assure en outre un exceptionnel confort au porter. •

*La Bathyscaphe est le PREMIER
MODÈLE FÉMININ de petit format
dans la collection Fifty Fathoms.*

PAR JEFFREY S. KINGSTON ET PIERRE THOMAS
PHOTOGRAPHIES : YVES JUNOD

LE DÉZALEY

au cœur de

LAVAUX

Après des décennies de silence dans la presse œnologique, un vin du Dézaley figure sur la liste dressée par Robert Parker des meilleurs vins de l'année 2012.





Les pentes vertigineuses du Dézaley nécessitent des moyens ingénieux, monorail ou funiculaire, pour assurer les travaux de la vigne comme les vendanges.



En haut :
Un des villages emblématiques de Lavaux, Saint-Saphorin.

En bas :
Le vignoble de Villette; 80% du vin produit en appellation d'origine contrôlée (AOC) Lavaux est du vin blanc tiré du cépage chasselas.

Laissez libre cours à votre imagination. Songez à un monde idéal de viticulture aristocratique. Imaginez un imposant château aux dimensions légèrement plus réduites que celles de Versailles (car il aurait été peu avisé de vouloir ravir la vedette au monarque à l'époque où la France était encore gouvernée par des rois), un vignoble facile à entretenir qui s'étend à perte de vue sur un terrain parfaitement plat, des caves étincelantes où s'affaire une armada de collaborateurs zélés, une structure de distribution aussi performante que le réseau commercial d'IBM et dont les fines ramifications parviennent jusqu'aux lieux les plus éloignés, la visite annuelle de Robert Parker qui rend hommage aux crus du chai par des notes de dégustation mirobolantes qui embrassent déjà de nombreux millésimes. Sans oublier, naturellement, un chapitre entièrement consacré au domaine dans la bible œnologique du célèbre critique américain. Pourrait-il exister félicité plus absolue ?

Puis, représentez-vous la viticulture telle qu'elle est pratiquée en Lavaux, sur les bords du lac Léman et

plus particulièrement dans le vignoble grand cru du Dézaley. Les vignes de Lavaux partent à l'assaut des collines depuis la fin de l'agglomération lausannoise jusqu'aux abords du château de Chillon, près de Montreux, alors que le vignoble du Dézaley se situe à mi-hauteur, autour du petit village d'Épesses. N'y cherchez aucun château, car vous ne découvrirez que de simples demeures rurales. Bannissez toute idée de paisible balade automnale dans les vignes pour admirer les coloris des feuilles car, en de nombreux endroits, les pentes vertigineuses sont entrecoupées de terrasses soutenues par quelque 10 000 murets dont la longueur atteint 400 kilomètres pour une hauteur totale qui ne dépasse pas 300 mètres. Souvent, les terrasses contiennent si peu de terre qu'elles n'autorisent la plantation que d'une seule rangée de vignes. Dans de telles conditions, il n'est d'autre choix que d'effectuer l'ensemble des travaux à la main, en passant de l'un de ces nids d'aigle à l'autre, au prix d'un labeur pénible et à la rentabilité incertaine, compte tenu du coût extrêmement élevé de la main-d'œuvre en Suisse. Quant à la distribution, aucune bouteille ne quitte

*Dans le Dézaley, la viticulture remonte au
XII^e siècle et aux premières terrasses
construites par les MOINES CISTERCIENS.*

jamais la Suisse. Et ce chapitre dans le livre de Robert Parker ? Il n'a pas encore été écrit. Ainsi, si la reconnaissance accordée à un vin par les critiques œnologiques ou les revues gastronomiques dicte vos choix, le Dézaley, où la vigne prospère depuis un millénaire, vous restera toujours inconnu. Quelle est donc la récompense qui vient couronner autant de difficultés – la déclivité, les murets, un périlleux travail manuel ? Aucune, le silence des journalistes et des critiques spécialisés est assourdissant.

Jusqu'à une date très récente.

En effet, au mois de janvier, le guide Parker 2013 a fait entrer le Dézaley Haut de Pierre 2010 du domaine Blaise Duboux sur la liste des meilleurs vins de 2012. Robert Parker, le faiseur de rois qui déclenche de véritables frénésies d'achat pour les scores les plus élevés (et à l'inverse scelle la ruine des crus aux notations les plus basses) a ainsi condamné Blaise Duboux à ne connaître aucun instant de répit avant d'avoir déniché un importateur américain pour ses vins.

Pendant trois décennies, Robert Parker a régi à lui seul le marché mondial des vins de qualité. Même si le chasselas du Dézaley a échappé à son attention pendant presque tout ce laps de temps, les Suisses apprè-

cient de longue date ces vins blancs d'une tenue exceptionnelle. Car c'est ici que le chasselas connaît un parfait accord entre le sol et le climat.

Dans le Dézaley comme dans le reste de Lavaux, les origines de la viticulture remontent au XII^e siècle. Des moines cisterciens (qui s'étaient installés dans la région vers le XI^e siècle en provenance des abbayes de Cîteaux et de Vougeot en Bourgogne) commencèrent à terrasser les terrains qui dominent le lac Léman. La culture de la vigne fut soumise à la juridiction des évêques de Lausanne par l'entremise de deux abbayes cisterciennes, l'abbaye d'Hauterive et l'abbaye de Haut-Crêt. Moines et manants construisirent des terrasses et des chemins à travers la région. Cependant, toute administration requiert des réglementations et cet axiome se vérifiait déjà au XII^e siècle. Un document de l'époque, consacré à l'art et à la manière d'édifier les terrasses, stipule qu'elles arboreront une largeur de 10 à 15 mètres (même si nombre d'entre elles sont beaucoup plus étroites) et seront soutenues par des murets en pierre de 5 à 6 mètres. En outre, les vignerons devaient assurer l'entretien des murs et veiller au bon écoulement de l'eau. Au cours des huit cents années suivantes, la viticulture en Lavaux s'est progressivement subdivisée dans un ensemble de petites parcelles, dont l'exploitation était tout à la fois onéreuse

Vendanges manuelles en cagettes, pour préserver la qualité du raisin, dans les vignes de Luc Massy (lire son portrait en page 35).





LE TRAVAIL MANUEL DES MOINES pour édifier des terrasses en pierre a créé des conditions idéales pour des vins exceptionnels. Après de nombreux siècles, le Dézaley est enfin devenu l'un des deux premiers vins vaudois à recevoir l'appellation d'origine contrôlée Grand Cru.



Le paysage de Lavaux (ici à Saint-Saphorin), classé au patrimoine mondial de l'UNESCO le 28 juin 2007, doit beaucoup à l'homme : c'est lui qui a aménagé des terrasses, construit des escaliers ou dressé des murs maçonnés, et non en pierres sèches comme en Valais.



De nombreux domaines de Lavaux sont historiquement rattachés à des collectivités publiques, souvent hors du périmètre de la région viticole, comme le Domaine de Montagny (à droite), appartenant à la Commune de Payerne.





Le Dézaley a été défriché, puis planté en vignes, par des moines venus de Bourgogne au début du XII^e siècle. Plus tard, après la Réforme (1536), la Ville de Lausanne, chef-lieu du canton de Vaud, héritera de deux domaines prestigieux, le Clos des Moines (au milieu de la photo), relevant de l'ancien couvent de Haut-Crêt, et le Clos des Abbayes (à droite), de l'ancien couvent de Montheron. Leurs vins sont proposés en mise aux enchères publiques depuis 1803, au mois de décembre.



Vendanges au Domaine des Faverges, à Saint-Saphorin, la plus vaste entité viticole d'un seul tenant (15,4 hectares) de Lavaux, appartenant à l'État (canton) de Fribourg. C'est un des plus anciens domaines de la région, cité dans un parchemin daté du 25 février 1138.

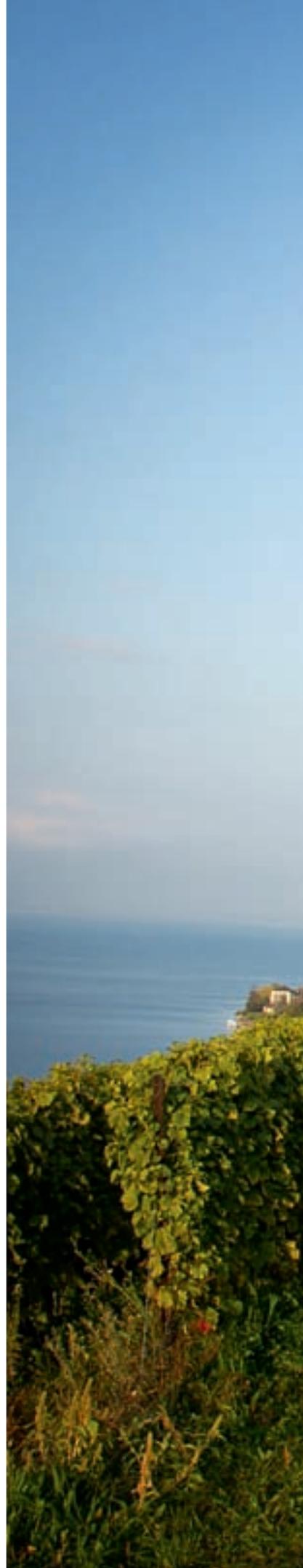
et délicate. Un important changement survint après 1803 avec l'élévation de la ville de Lausanne au rang de capitale du canton de Vaud. Cette centralisation a conduit non seulement à une amélioration des terrasses et des routes qui favorisèrent la liaison entre les villages viticoles, mais aussi à la construction d'un réseau ferroviaire. Cette histoire unique ainsi que la beauté du paysage ont incité l'UNESCO à inscrire Lavaux sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité.

À l'évidence, nul ne peut affirmer de manière irréfutable que le choix de ce terrain par les moines pour y cultiver la vigne était l'effet d'un heureux coup de chance ou le résultat d'une remarquable perspicacité. Toutefois, quelles qu'aient été leurs motivations, leur travail de terrassement sur les pentes abruptes qui s'élançaient à l'assaut des collines a donné le jour à une recette incomparable pour produire des vins de qualité. Sur les pentes escarpées, le sol lui-même est unique, car il est issu d'une activité glaciaire qui a insufflé de l'oxygène au cœur des roches. Avec une exposition tournée vers le sud-ouest, le Dézaley n'est pas seulement baigné par les rayons du soleil au cours de l'après-midi, mais il bénéficie également de la chaleur réfléchi par le vaste plan d'eau qui le borde et des brises lacustres. Comme le climat de la région n'est

pas particulièrement chaud, n'oublions pas qu'elle constitue l'une des portes d'accès aux Alpes, l'orientation et la réflexion permettent de laisser mûrir longtemps les grappes avant la vendange et favorisent le développement d'un nombre de phénols plus élevé que pour tout autre chasselas.

Il n'importe guère que les moines cisterciens aient entièrement compris leur remarquable association de sol, pente, orientation et réflexion. Les vigneronnes suisses se sont rendu compte au fil du temps qu'ils possédaient un authentique trésor. Il est probable que la reconnaissance la plus remarquable des vertus du Dézaley s'est produite au moment où, après des siècles de viticulture, un système de classification des vignobles, semblable à celui en usage en France, a vu le jour à la fin des années 1980. Les 53,8 hectares du Dézaley ont été l'une des deux premières appellations à recevoir le titre convoité de « Grand Cru », qui correspond à la plus haute distinction.

Nous sommes heureux de présenter à nos lecteurs l'article de Pierre Thomas, célèbre expert suisse en œnologie, qui dresse le portrait de quatre des meilleurs vigneronnes du Dézaley : Blaise Duboux, Louis-Philippe Bovard, Luc Massy et Les Frères Dubois et Fils.





LA RÉGION DE LAVAUX *est exposée au soleil
de l'après-midi et aux brises du lac Léman.*





Vignes au-dessus de Saint-Saphorin. À Lavaux, la vigne, dit-on, bénéficie des « trois soleils » : celui qui brille dans le ciel, celui qui se reflète dans le lac Léman (avec, dans le fond, les montagnes de la Savoie, sur la rive française) et celui que les rochers et les murs réverbèrent.



Un quatuor DU DÉZALEY

Avec moins de 54 hectares et une soixantaine d'étiquettes, le Dézaley est un Grand Cru, redevenu appellation d'origine contrôlée (AOC) du canton de Vaud au printemps 2013, après trois ans dans le rang de l'AOC Lavaux (809 hectares). Si un seul cépage, le chasselas, est dominant (à 90%), le sous-sol, l'exposition, en haut ou en bas du coteau, la haute densité de plantation, etc. sont des paramètres que chaque vigneron maîtrise à sa façon. Comme il choisit ses méthodes de vinification dans le secret de sa cave. Pour illustrer ce cœur de Lavaux, Pierre Thomas, pour *Les Lettres du Brassus*, a choisi de brosser le portrait de quatre domaines emblématiques du Dézaley.



En haut :
Vue d'Épesses et du Dézaley, en second plan. On distingue, à gauche, avec son peuplier, le Clos du Boux, demeure de la famille Massy.

En bas :
Grandvaux honore la mémoire du dessinateur Hugo Pratt, créateur du personnage de bande dessinée statufié, Corto Maltese.

Luc Massy

UNE LOCOMOTIVE

En Suisse, et en Allemagne comme au Japon, le Dézaley Chemin de Fer est un des (rares) vins blancs suisses connus. Et depuis longtemps. Car si les Massy ne sont établis à Épesses que depuis 1903 – une paille en regard de la lignée d'autres vigneron... –, ils ont été les premiers à mettre en bouteilles leur vin, dès les années 1920. Et non à l'écouler en vrac, dans des tonneaux, chez les cafetiers et les restaurateurs des environs...

Le premier des « Massy vigneron », après avoir voyagé en Afrique et contracté la malaria, avait travaillé à la vallée de Joux, dans une fabrique de pierres d'horlogerie fondée par un de ses ancêtres – voilà qui ne manque pas de sel pour *Les Lettres du Brassus*. Puis, en quête d'un meilleur avenir économique, il s'en vint tenter sa chance sur les bords du Léman. Après son mariage avec une fille d'Épesses, explique Luc Massy, « mon grand-père a tout de suite pensé à la marque : sa force a été d'imposer le Chemin de Fer ». Soit une parcelle acquise sur un lieu-dit baptisé ainsi parce que la ligne du Paris-Simplon venait d'être achevée.

Aujourd'hui, les quelque 35 000 bouteilles de Chemin de Fer sont toujours issues de cette combe de 3,5 hectares, non loin du Vinorama, la vitrine et le bar à vins des crus de Lavaux, sur la route du lac, menant de Lausanne à Vevey, en retrait de la ligne ferroviaire. Quand on demande au président en charge de la Baronnie du Dézaley ce qui, depuis son grand-père, il y a 110 ans, s'est modifié en cave, il répond du tac au tac : « On n'a rien changé ! Entre la fermentation alcoolique et la malolactique, notre vin reste sur la même lie ; on ne bouge pas le vin. Ainsi, le vin est avec sa mère nourricière d'octobre à mars. » Ensuite, le vin est préfiltré en mars, puis mis en bouteilles à

trois moments de l'année, à fin mai, en juillet et en septembre.

Autre caractéristique, un tiers, seulement, séjourne en grand fût. À la cave, naturellement fraîche, creusée dans le rocher, à l'entrée du village d'Épesses, Luc Massy est fier de montrer « son » tonneau : « Je me le suis offert en 2002, pour mes 50 ans. Un cadeau à 45 000 francs suisses ! » Avec une ironie à peine déguisée, le maître du Chemin de Fer décrète : « Le Dézaley, c'est la locomotive des vins vaudois ! Le consommateur ne comprend pas toujours qu'il a plus de goût et qu'il est plus cher que les autres chasselas. Pour moi, le Dézaley a toujours été un vin à part, grâce à la conjugaison du terroir et du climat. Et la Baronnie du Dézaley a été créée en 1994 pour taper sur ce clou ! »

Vendu 24 francs au domaine, ce grand vin blanc, dont on découvre aujourd'hui qu'il est apte non simplement à vieillir, mais à évoluer sur le modèle des « vieux champagnes », paraît, pour un Grand Cru, une formidable « affaire ». « C'est un manque d'audace, dû au défaut d'image du Dézaley », confesse Luc Massy, qui a, disponibles en cave, tous les millésimes depuis 2001. La quatrième génération est en place : après des études vitivinicoles et des stages à l'étranger (en Argentine, à Colomé), Benjamin, 29 ans, est revenu à la maison il y a quelques mois.

www.massy-vins.ch



*Les Massy ont réussi à imposer
LEUR MARQUE, LE DÉZALEY
CHEMIN DE FER.*



Domaine Louis Bovard

TRADITION ET IMAGINATION

Ses 75 ans, en 2010, Louis-Philippe Bovard les a fêtés en inaugurant une cave-bijou dans le vieux village de Cully, au bord du lac Léman. Elle est équipée pour élaborer de nombreux vins en petits volumes. Car, s'il est un des défenseurs du chasselas, Louis-Philippe Bovard, esprit bouillonnant derrière ses lunettes sévères et sous sa casquette de marin, est d'abord un infatigable précurseur.

En « gentleman farmer », dans ce domaine remontant à 1684, il a su s'entourer de professionnels, à la vigne comme en cave. Prometteur, l'Alsacien Philippe Meyer (de la famille Josmeyer, voir *Les Lettres du Brassus* N° 12), est devenu, début 2013, « œnologue cantonal », pour conseiller des vigneronnes de tout le pays de Vaud. Il a été remplacé par Caspar Eugster, à l'expérience internationale (domaines Hess).

De tous les vins signés Bovard, le Dézaley « La Médinette » (35 000 bouteilles par an) reste le porte-drapeau. Cette marque intrigue même les francophones : son nom est tiré d'un temple de Louxor, en Égypte, et « colle » à la silhouette androgyne d'un Bacchus, presque une jeune fille (« midinette ») de la Fête des vigneronnes de Vevey, en 1905. Depuis, cette étiquette, que le grand-père de Louis-Philippe avait soulignée d'une phrase en lettres d'or, « le plus fin des vins suisses », n'a pas changé. Tout au plus, dans les années 1990, sont apparues des vignettes colorées, de bleu, de rouge, de vert ou de jaune, à la Andy Warhol, pour distinguer les millésimes. Car Louis-Philippe Bovard, s'il est attaché à la notion de terroir, l'est plus encore aux caractéristiques propres à chaque année. Demandez-lui comment la vigne s'est comportée, au hasard en 2001, et il sort son carnet : « Année tardive, chaud l'été, pluie avant les vendanges, octobre ensoleillé et

chaud. » Si le Domaine Bovard élabore un chasselas sans fermentation malolactique et même un chasselas élevé en barriques de chêne, « La Médinette » est fidèle à une vinification traditionnelle, avec élevage sur « fines lies », dans de grands fûts.

On trouve Louis-Philippe Bovard à l'origine de la hiérarchisation des vins vaudois, après l'étude des terroirs, sur le modèle des grands crus d'Alsace. Au-dessus de Rivaz, il a ouvert un « Conservatoire mondial du chasselas », où sont plantés 19 types de ce cépage, dont 5 clones, à raison de 400 pieds. Il est aussi un des fondateurs de la Baronnie du Dézaley, qui entend valoriser ce Grand Cru dans le temps. Formée de dégustateurs reconnus, une commission qualifie les millésimes avec du recul (dernier millésime jugé : 2004) et leur attribue des étoiles – corrigées tous les deux ans, en fonction de l'évolution. « Au vieillissement, le Dézaley se comporte comme la marsanne de Tain-l'Hermitage ; ça n'est plus du tout un chasselas comme on peut l'apprécier jeune. Les éléments gustatifs se modifient et se fondent dans un nouvel équilibre », juge le patriarche. Le domaine propose à la vente treize millésimes depuis 1999 – et il lui reste de 200 à 2000 bouteilles de chaque année.
www.domainebovard.com
www.baronnie.ch



De tous les vins signés Bovard, le Dézaley « LA MÉDINETTE » reste le porte-drapeau.

DÉZALEY... WOOD avec ses grandes lettres peintes en blanc découpées dans le ciel (en haut). Vendanges au-dessus du village de Saint-Saphorin.

Les Frères Dubois

UNE DYNASTIE FAMILIALE

Les « Frères Dubois » sont une véritable « pyramide » familiale : d'abord, le grand-père, Marcel, puis Christian et ses deux fils, Frédéric et Grégoire. Ces derniers sont aussi « tonneliers » : les Vaudois nomment ainsi les « œnologues conseils » qui effectuent des « travaux de cave » pour d'autres domaines que le leur. En l'occurrence, les Dubois élaborent aussi les vins des domaines de Lavaux appartenant à la Ville de Lausanne, dont les deux clos réputés du Dézaley, le Clos des Moines et le Clos des Abbayes. Ces deux noms rappellent la filiation historique avec les moines cisterciens.

L'œnologie moderne a aussi fait des ravages à Lavaux: dans les années 1980, plusieurs caves ont renoncé aux grands fûts de chêne. Et les ont remplacés par des cuves en inox, plus faciles à nettoyer, pour éviter d'éventuels « faux goûts » à un cépage, le chasselas, le plus délicat qui soit. Pour leur Dézaley- Marsens de la Tour, les Dubois ont remis au goût du jour l'élevage sur fines lies en « foudre » (grand fût). Dans la cave, située sous la maison de maître appelée Le Petit Versailles, – aujourd'hui agrémentée d'une belle œnothèque ! –, à l'entrée du village de Cully, ce tonneau figure comme Vase N° 4, le « vase » étant ici synonyme de tonneau. Jusqu'en 2008, le fût contenait 3700 litres, l'équivalent de 5285 flacons de « sept décis » (70 cl), soit un « demi-pot vaudois », que la législation suisse a permis de conserver, malgré l'uniformisation des mesures européennes (à 75 cl). Tombant en douves, ce Vase N° 4 de la première génération a cédé sa place à un « nouveau » de 6300 litres, soit l'équivalent de 9000 bouteilles. Ce vin n'est pas mis sur le marché avant deux ans d'âge.

Membres de la Baronnie du Dézaley, les Frères Dubois proposent de vieux millé-

simes de Dézaley depuis 1971, pour un prix allant de 138 à 28 francs suisses la bouteille, du plus coté au plus jeune. Le chasselas du Vase N° 4 est récolté autour d'un symbole de Lavaux, la Tour de Marsens, qui dresse sa couronne crénelée dans le ciel. Seules les meilleures grappes, sur une surface cultivée de 2,5 hectares, sont choisies pour cette « réserve spéciale ». Les vendanges ont lieu le plus tard possible en automne : une seule fois, entre 2002 et 2012, elles ont débuté avant le 1^{er} octobre, en 2003, année de la canicule.

À propos de la « deuxième fermentation » (malolactique, ou « malo » en abrégé), recherchée sur le chasselas, Christian Dubois note : « Sans la malo, on n'aura que l'expression du cépage ; avec la malo, celle du terroir. » Le domaine cherche volontiers la reconnaissance des concours. Et ça lui réussit ! Le 2009 a été consacré 2^e meilleur chasselas vaudois, coup de cœur du Guide Hachette 2013, médaille d'or au concours Expovina, à Zurich, et au Mondial du Chasselas, à Aigle, organisé pour la première fois en 2012, pour mettre en valeur les vins de ce cépage, dont le canton de Vaud, avec 2320 hectares (61% du vignoble) est le « leader » planétaire. Et lors de la deuxième édition, le Dézaley-Marsens de la Tour 1984 a obtenu le « meilleur classement toutes catégories » du Mondial du Chasselas (93,8 points sur 100).

www.lesfreresdubois.ch

www.mondial-du-chasselas.com



Le Dézaley-Marsens de la Tour 1984 est le vin LE MIEUX NOTÉ DU CONCOURS MONDIAL DU CHASSELAS 2013

La famille Dubois, de gauche à droite, Grégoire, son père Christian, son frère Frédéric (au premier plan) et, à droite, son grand-père Marcel.



La Tour de Marsens, édifée au début du XIII^e siècle (attestée en 1272), emblème de Lavaux et du Dézaley, entièrement située sur la commune politique de Puidoux.



Vendanges, à Lutry,
au lieu-dit Le Châtelard.

Blaise Duboux LE PURISTE « PARKÉRISÉ »



SES DÉZALEYS, ÉLEVÉS SUR FINES LIES EN CUVES, ne connaissent pas le fût de chêne, encore moins la barrique...

À 48 ans, Blaise Duboux est fier d'annoncer qu'il représente la 17^e génération de vignerons de sa famille établie à Épesses. L'ancêtre qui a donné son nom à la famille était un notable de la cathédrale de Lausanne, Leopardo de Bosco, venu de Turin en 1242, pour gérer les vignes de Saint-Saphorin.

Si les trois autres domaines présentés ici sont plus vastes, celui-ci ne représente que 5 hectares. « C'est la limite de ce qu'on peut faire seul. Je n'ai qu'un employé à plein temps et des intérimaires aux effeuilles et aux vendanges. » Ingénieur-œnologue diplômé de Changins, seule école d'œnologie de Suisse, entre Lausanne et Genève, il est propriétaire dans les deux Grands Crus, de Calamin (un demi-hectare) et du Dézaley (un hectare et demi).

Au domaine familial, ce fils unique – père de trois filles adolescentes – a repris la vinification en 1988 et l'entier de l'exploitation en 2011. Cet ancien collaborateur de l'organisme de conseils viticoles Prométterre est incollable sur les qualités intrinsèques du Dézaley. « Le mot terroir est encore ce qui le définit le mieux. Avec l'interaction d'un sol, de la roche-mère, du régime des eaux, de la pente et du climat. Et ce qu'on appelle les « trois soleils », soit l'astre lui-même et la double réverbération du lac et des murs des terrasses, est une véritable pile atomique ! »

Blaise Duboux élabore deux Dézaleys. Son Haut de Pierre représente une sélection parcellaire d'un demi-hectare, de vieilles vignes, « le cep le plus âgé a 47 ans et le plus jeune, 26 ans ». Bon an, mal an, la parcelle donne 3000 bouteilles. L'autre Dézaley, tiré à 12 000 bouteilles, s'appelle Corniche, du nom de la route panoramique, qui surplombe le Dézaley, du village d'Épesses à Chexbres. « Sa réputation, le Dézaley la doit

aux moines cisterciens. Ce sont eux qui ont choisi de défricher le terrain le plus en pente ! » Et son Haut de Pierre est issu, précisément, de vignes plantées là où le terrain est le plus raide. Là où la moraine a glissé et où le sol est « rubéfié ».

Puriste, le vigneron dit travailler « dans le sens d'une viticulture organique et renouvelable ». Au fil du temps, Blaise Duboux a affiné sa vinification. Il s'efforce de se passer de levures industrielles, au pire des cas, d'utiliser « une levure générique » garantissant des « vins secs ». Ses Dézaleys, élevés sur fines lies en cuves, ne connaissent pas le fût de chêne, encore moins la barrique...

S'il n'est pas membre de la Baronnie du Dézaley, Blaise Duboux préside l'association Arte Vitis, qui regroupe, depuis dix ans, treize domaines parmi les plus réputés du canton de Vaud, et, depuis le printemps 2013, de la Communauté de la vigne et des vins de Lavaux. Que le « Wine Advocate » ait distingué son Dézaley Haut de Pierre lui va droit au cœur : « Depuis le XIX^e siècle, à chaque génération, une femme de notre famille s'en est allée aux États-Unis, à New York, à Los Angeles ou en Floride. »

www.blaiseduboux.ch

www.arte-vitis.ch

Notes de DÉGUSTATION

Lors de plusieurs sessions, Pierre Thomas (PT) et Jeffrey Kingston (JK) ont dégusté des Dézaleys, le millésime le plus récent des quatre producteurs et deux plus anciens.

MÉDINETTE 2011,
DOMAINE LOUIS BOVARD, CULLY

Jaune soutenu ; léger anisé au nez et fleurs blanches, pierre chaude ; ouvert ; attaque assez vive, du gras en milieu de bouche ; bonne longueur, de la souplesse ; finale sur les fruits jaunes, l'amande (PT).

Écorce de citron au nez, évoluant vers la pomme et l'ananas, avec des notes de vanille en bouche ; structure impressionnante ; finale longue et épicée (JK).

MÉDINETTE 2008,
DOMAINE BOVARD, CULLY

Jaune soutenu ; nez épicé (qui rappelle le 2011), notes de gingembre confit ; attaque déliée sur des arômes de citron jaune confit ; bonne finale sapide ; encore jeune et frais (PT). Nez d'ananas ; grande structure et acidité abondante ; un vrai danseur en bouche (JK) !

MÉDINETTE 2001,
DOMAINE BOVARD, CULLY

Doré profond ; nez confit, un peu de menthe, d'herbes sèches, avec des notes discrètes de champignon et de sous-bois ; en bouche, arômes d'écorce d'orange, citron vert ; puissant ; déjà sur les arômes tertiaires ; complexe, retour sur l'acidité, du nerf et une note finale de

mandarine (PT). Notes minérales et d'écorce de citron au nez ; un vin un peu sévère et racé, à la structure moyenne, avec des saveurs mélangeant le citron vert et des notes herbacées ; brillance et fraîcheur impressionnantes, en tenant compte du fait qu'il a 12 ans d'âge (JK) !

DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR
2009, VASE N° 4,
LES FRÈRES DUBOIS SA, CULLY

Jaune à reflets dorés ; nez ouvert, de belle intensité, avec des notes de fruits jaunes bien mûrs, de pêche ; attaque ample, suave ; du gras, avec une note beurrée ; un vin riche et mûr, racé et complexe ; finale persistante sur des notes miellées et minérales (PT).

DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR
2004, VASE N° 4,
LES FRÈRES DUBOIS SA, CULLY

Jaune doré ; arômes de fruits de la passion, de mangue mûre au nez, confirmée à l'attaque en bouche ; belle vivacité et magnifique volume, avec du gras et de la persistance ; note de mirabelle en fin de bouche ; un très beau vin, tiré d'une vendange tardive (20 octobre) (PT).

Vignoble au-dessus de la Tour de Marsens, l'hiver.



**DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR 2000,
VASE N° 4,
LES FRÈRES DUBOIS SA, CULLY**

Reflets dorés ; nez de verveine citronnée, de citron jaune confit ; attaque sur des notes légèrement toastées et épicées ; beau volume en bouche ; bel équilibre, avec des notes de réglisse et une pointe d'amertume finale ; très longue persistance (PT).

**CHEMIN DE FER 2011,
LUC MASSY, ÉPESSES**

Jaune soutenu ; nez beurré, lactique, puis arômes de mangue mûre ; attaque sur le caramel ; de la puissance, de l'originalité ; plein, large ; finale sur les fruits jaunes et l'amande (PT). Un peu fermé au nez ; pomme douce et chèvrefeuille parfaitement équilibré ; un vin élégant et subtil, avec une finale douce (JK).

**CHEMIN DE FER 2009,
LUC MASSY, ÉPESSES**

Robe très dorée ; nez mûr, solaire, avec des notes d'allumette frottée ; attaque souple, fruits confits ; riche, ample, gras ; peu d'acidité ; notes évolutives de miel d'acacia ; finale sur la confiserie, comme le calisson d'Aix (pâte d'amande et citron) (PT). Abondance de notes minérales et de chèvrefeuille qui explosent au nez ; riche et rond, avec une touche de surmaturité ; abricot sec ; finale impressionnante ; un vin concentré et massif (JK).

**CHEMIN DE FER 2000,
LUC MASSY, ÉPESSES**

Robe dorée soutenue ; nez de banane séchée, de noisettes grillées, de fruits secs ; attaque ample, grasse ; belle fraîcheur ; des notes empyreumatiques, de lait d'amande, de confiserie ; un magnifique vin, gras, plein de cohérence et d'une remarquable droiture (PT). Notes d'épices et de vanille au nez, sur

des arômes de melon ; merveilleux équilibre (JK).

**HAUT DE PIERRE 2011,
BLAISE DUBOUX, ÉPESSES**

Jaune doré ; nez minéral, impression de terre ; attaque fraîche ; du gras, de la sève (pas de bois !), de la minéralité ; fleurs blanches en bouche ; puissant, presque tannique, avec un bon maintien en bouche, et pointe saline, avec un peu de gaz carbonique (CO₂) en finale (PT). Nez minéral, avec des notes de fleurs de citron vert ; attaque sur la vanille ; rond en bouche avec un arôme merveilleux d'abricot sec ; intéressant contraste entre le nez, plutôt discret et sévère, et la bouche, ouverte et luxuriante ; extraordinaire richesse et maturité ; finale sur une douceur citronnée (JK).

**HAUT DE PIERRE 2010,
BLAISE DUBOUX, ÉPESSES**

Robe dorée ; beau nez, ample, arômes de gelée de coing, de fruits jaunes ; attaque ample ; poire fraîche ; mangue ; épices douces ; belle complexité ; léger CO₂ ; finale large et longue (PT). Nez minéral et épicé ; riche et rond en bouche, avec des notes de pêche douce et de vanille ; longue finale (JK).

**HAUT DE PIERRE 2003,
BLAISE DUBOUX, ÉPESSES**

Robe dorée ; nez ample, crémeux, de panettone, avec des notes de citron ; attaque sur le pain d'épices ; belle longueur, de la fraîcheur, des fruits confits et une note légèrement miellée, et des arômes de tarte aux poires (PT). Millésime de la canicule en Europe, dont le vin est le reflet ; nez de fruits exotiques (fruit de la passion), mélangé avec de la pêche de vigne et de l'abricot sucré ; riche, mûr et concentré (JK).



Dr GEORGE DERBALIAN

Le Dr George Derbalian, est l'expert en œnologie des *Lettres du Brassus*. En fondant la société Atherton Wine Imports établie en Californie septentrionale, il n'est pas seulement devenu l'un des principaux importateurs de grands vins aux États-Unis, mais il a également acquis la renommée parfaitement méritée de figurer parmi les meilleurs connaisseurs en vins du monde. Tous les ans, George Derbalian se rend dans les principaux vignobles d'Europe et des États-Unis afin de rencontrer les viticulteurs, les propriétaires des grands domaines, les chefs de chai et autres personnalités incontournables de l'univers vinicole. Au cours d'une seule année, George Derbalian goûte plusieurs milliers de crus, des premières productions de la nouvelle récolte aux anciens millésimes.

SITUATION



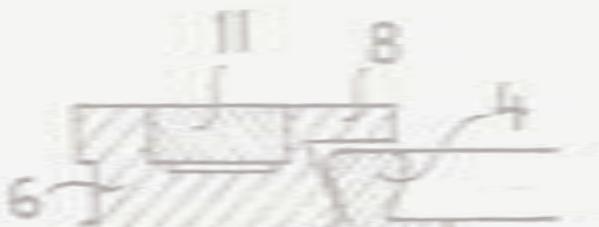


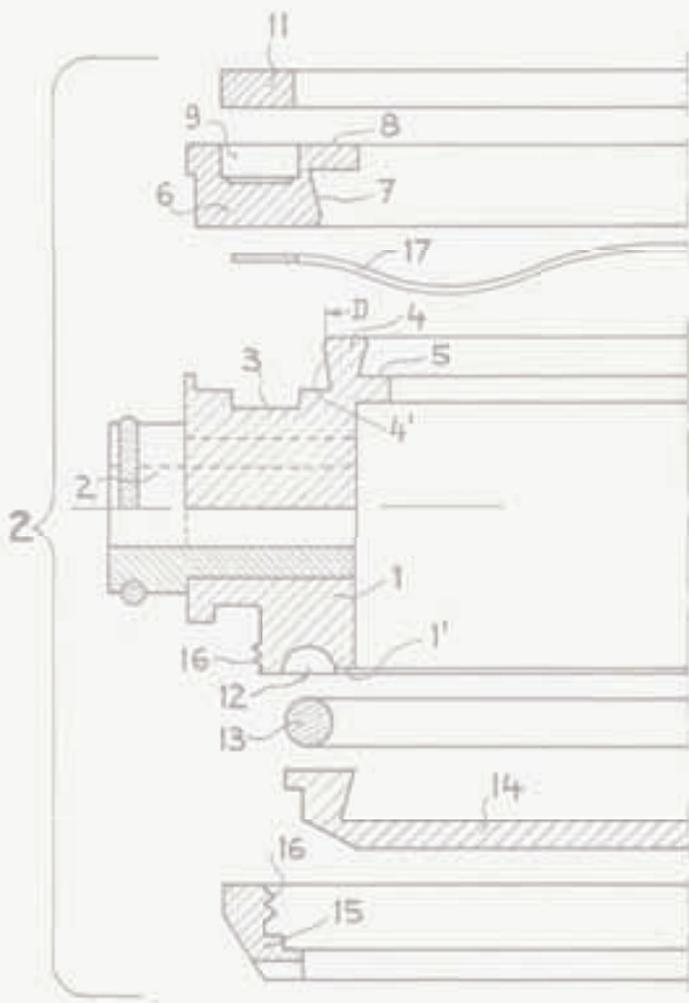


PAR JEFFREY S. KINGSTON

L'histoire et la légende de la
FIFTY FATHOMS

La naissance et l'évolution d'une légende.





Désormais dans sa soixantième année d'existence, la montre Fifty Fathoms de Blancpain est devenue une légende, profondément enracinée dans l'histoire. Cependant, cette histoire n'est pas simple, car la Fifty Fathoms possède une double lignée : celle de Jean-Jacques Fiechter, qui a dirigé Blancpain pendant trois décennies, de 1950 à 1980, lui-même un plongeur passionné, et celle incarnée par le capitaine Robert « Bob » Maloubier et le lieutenant Claude Riffaud, fondateurs des nageurs de combat français, qui étaient à la recherche d'une montre professionnelle pour leurs missions sous-marines militaires. Ces deux lignées ont fini par se rejoindre et donner naissance à une légende.

Blancpain ne faisait pas partie de l'équation lorsque Bob Maloubier et Claude Riffaud se sont mis en quête d'une montre adaptée aux expéditions subaquatiques dans les premières années de l'après-guerre. Les deux officiers envisageaient ce garde-temps comme un élément indispensable de l'équipement de leurs plongeurs et ils ont dressé conjointement une liste de critères, de spécifications si vous préférez, auxquels devait répondre l'instrument de plongée qu'ils recherchaient. Les tests qu'ils avaient conduits avec des montres achetées chez un grossiste parisien s'étaient révélés désastreux, les garde-temps étaient d'une taille ridiculement petite, leur cadran presque impossible à lire et, plus terrible encore, ils n'étaient pas étanches du tout...

De son côté, Jean-Jacques Fiechter était un fervent adepte de la plongée sportive et sa passion pour cette discipline stimulait son esprit inventif. Il s'est laissé guider par ses propres expériences sous-marines. Jean-Jacques Fiechter s'est donc penché sur les défis posés par la mesure du temps en milieu aquatique. Le premier point sur la liste répondait à une simple évidence, l'étanchéité. Cette exigence l'a amené (gardez à l'esprit les défauts des premiers modèles testés par Bob Maloubier et Claude Riffaud !) à concevoir une couronne munie d'un double joint. Comme cette dernière n'était pas vissée, il convenait de préserver la montre contre une éventuelle pénétration de liquide si la couronne était accidentellement tirée lors d'une plongée. Dans une telle circonstance, la présence d'un second joint intérieur assurerait l'étanchéité de la montre. Jean-Jacques Fiechter a déposé un brevet pour son invention. Il a également porté son attention sur la lunette tournante destinée à faciliter la mesure du temps de la plongée. Son idée consistait à la faire tourner pour placer l'index du zéro en face de l'aiguille des minutes au début d'une plongée afin de pouvoir consulter le temps passé sous l'eau à l'aide de l'aiguille des minutes et des repères temporels disposés sur la lunette. Une fois encore, la sécurité figurait au centre de ses réflexions. Comme il se rendait compte que tout déplacement involontaire de la lunette induirait des erreurs pouvant avoir des conséquences dramatiques,

En haut à droite :
Jean-Jacques Fiechter, directeur
de Blancpain de 1950 à 1980.

En haut à gauche :
Jean-Jacques Fiechter lors
d'un voyage de plongée dans
le sud de la France.



Jean-Jacques Fiechter a mis au point un mécanisme de blocage, pour lequel il a aussi déposé un brevet, afin de prévenir tout dérèglement accidentel. Son système se fondait sur la nécessité d'exercer une pression sur la lunette avant de lui imprimer un mouvement de rotation. Ce dispositif n'offrait pas uniquement une garantie contre tout déplacement involontaire, mais servait aussi à protéger la lunette contre la fâcheuse intrusion de sable ou de sel. Il a reçu un troisième brevet pour le pas de vis situé sur le fond du boîtier. Le problème récurrent posé par les solutions antérieures résidait dans le fait que le joint de type « O-ring » utilisé pour sceller le fond pouvait se tordre lors de la fixation du boîtier et s'écarter ainsi de l'alignement correct. Afin d'exclure ce risque, Jean-Jacques Fiechter a inventé un dispositif dans lequel le « O-ring » était inséré dans la rainure avec un disque métallique supplémentaire destiné à maintenir le joint en position.

En outre, la lisibilité représentait un facteur crucial, en particulier lors de plongées en eaux troubles. Jean-Jacques Fiechter a donc eu l'idée de doter la montre de plongée d'un diamètre important, d'un vif contraste de couleurs entre le noir et le blanc ainsi que d'aiguilles et d'index luminescents. Le remontage automatique du mouvement était un autre aspect essentiel de sa conception, car il permettait de réduire dans une large mesure l'usure de la couronne et de ses joints, provoquée par un remontage manuel. Enfin, comme Jean-Jacques Fiechter savait de source sûre que les éléments magnétiques faisaient partie de l'environnement de plongée,

il a décelé la nécessité d'équiper son garde-temps d'une boîte interne en fer doux, qui protégeait le mécanisme des effets pernicioeux du magnétisme résiduel.

Il est bien connu que les grands esprits finissent toujours par se rencontrer. Et cette observation s'applique parfaitement à la conception d'une montre de plongée élaborée par deux pôles qui travaillent séparément : Bob Maloubier et Claude Riffaud étaient à l'œuvre en France tandis que Jean-Jacques Fiechter poursuivait ses travaux en Suisse. De part et d'autre, ils développaient leurs propres idées pour définir la montre de plongée parfaite. Bob Maloubier et Claude Riffaud avaient minutieusement établi la liste des conditions requises pour les nageurs de combat de l'armée française et leurs missions secrètes. À partir de ses propres

LA PASSION DE JEAN-JACQUES FIECHTER *pour la plongée l'a amené à inventer les éléments essentiels de la Fifty Fathoms.*



Oct. 27, 1959

J. J. FIECHTER

2,909,893

WATCH CASE

Filed June 14, 1955

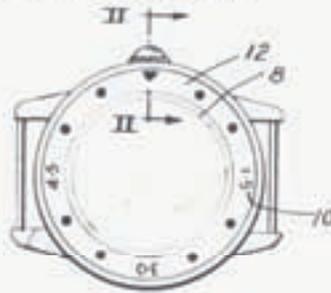


Fig. 1.

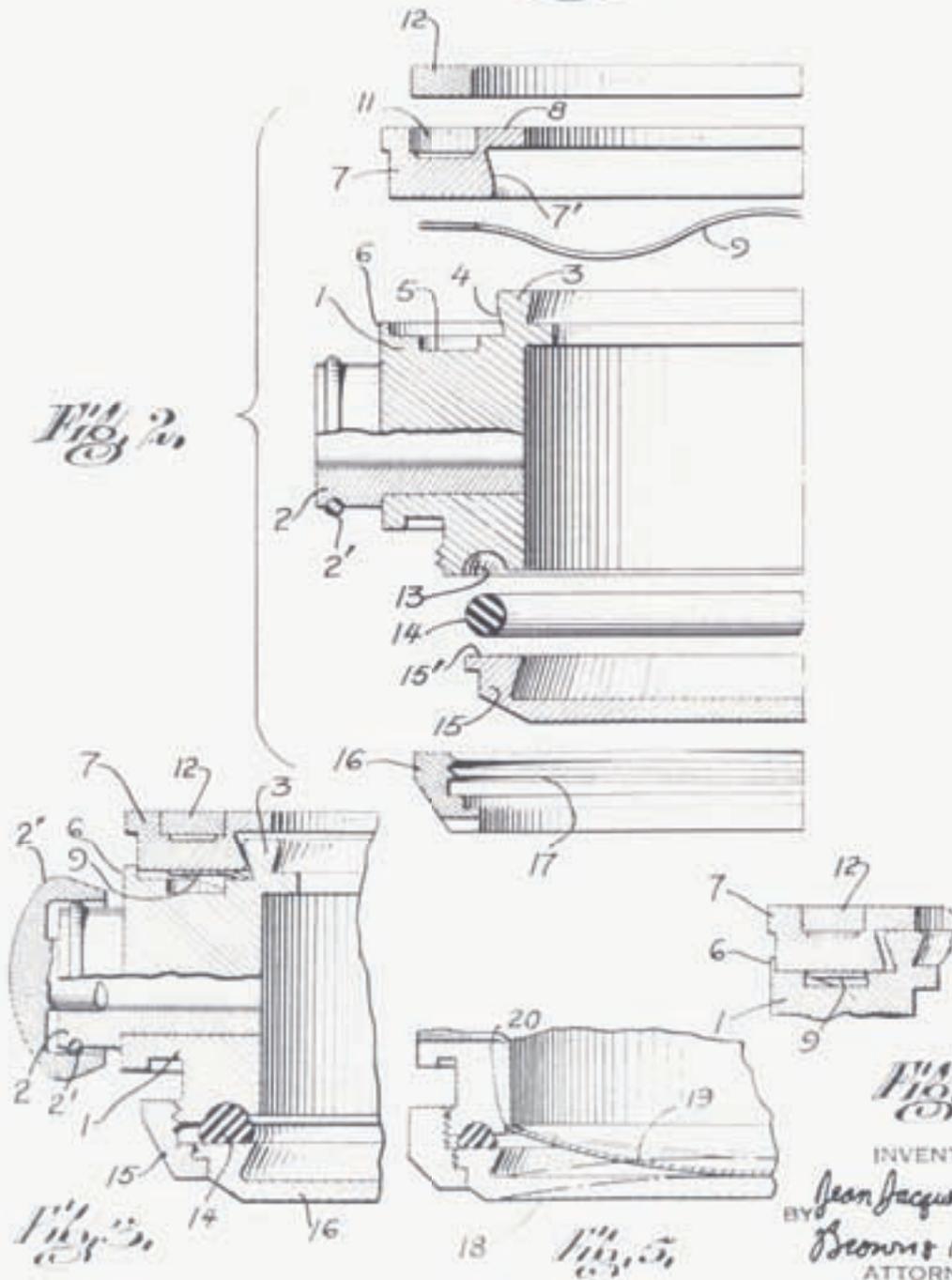


Fig. 4.

INVENTOR

Jean Jacques Fichter

BY

Brown & Neward
ATTORNEYS

expériences de plongeur, Jean-Jacques Fiechter avait suivi la même voie. En construisant une montre qui incarnait ses idées, Jean-Jacques Fiechter se trouvait en mesure de livrer aux Français un instrument qu'ils pourraient tester. Le garde-temps a brillamment surmonté toutes les épreuves et s'est bientôt imposé comme un composant essentiel de l'équipement de cette unité spécialisée de l'armée française et, ultérieurement, d'autres forces navales à travers le monde.

Jean-Jacques Fiechter a baptisé sa création du nom de « Fifty Fathoms », en mémoire du chant d'Ariel dans *La Tempête* de Shakespeare : « À cinq brasses sous les eaux ton père est gisant, ses os sont changés en corail. » La référence aux brasses (*fathoms* en anglais) shakespeariennes lui plaisait. Il a élevé le nombre à « fifty » (cinquante), car la dénomination de « five fathoms » n'aurait assurément pas fait naître l'image d'une plongée en eaux profondes. De surcroît, cinquante brasses cor-

respondaient à la profondeur maximale à laquelle les plongeurs pouvaient prétendre en cette époque de pionniers.

Pour l'armée française, il y avait cependant une difficulté d'origine. Même si la Fifty Fathoms avait brillamment passé tous les tests de Maloubier et de Riffaud, l'acquisition de la montre n'était pas une simple affaire. Le Gouvernement français stipulait que tout l'équipement des nageurs de combat, y compris les montres de plongée, devait être acquis auprès de compagnies françaises. Cette condition a conduit Blancpain à traiter avec Spirotechnique, une société de la holding française Air Liquide. Ces liens étaient évidents, car la filiale proposait un large assortiment de matériel de plongée. L'un des labels de Spirotechnique portait le nom « Aqualung » et il est devenu la marque utilisée pour les montres Fifty Fathoms vendues par l'opérateur français.

Les liens noués entre Blancpain et Spirotechnique ont amené un rapprochement avec un personnage illustre, Jacques-Yves Cousteau. Air Liquide appartenait en effet à la famille de l'épouse du Commandant Cousteau et cette circonstance a scellé le début d'une collaboration entre Jacques-Yves Cousteau et Spirotechnique qui avait pour objectif le développement de bouteilles de plongée optimisées, également vendues sous la désignation « Aqualung ». Jacques-Yves Cousteau a jeté son dévolu sur la Fifty Fathoms pour l'équipe qui filmaient les explorations subaquatiques du long métrage *Le monde du silence*, récompensé par un Oscar à Hollywood et la Palme d'Or à Cannes.

Des controverses divisent les aficionados au sujet des attributs de la *toute première* génération de montres Fifty Fathoms. À ce propos, Jean-Jacques Fiechter dresse la liste exhaustive des critères déterminants : un index triangulaire pour le zéro sur la lunette tournante (remplacé par un losange sur des modèles suivants), les mots « Rotomatic » et « Incabloc » sur le cadran (les versions postérieures omettraient ces indications) ainsi que la présence des chiffres arabes 12, 3, 6 et 9, sans oublier une couronne arrondie pour éviter qu'elle ne s'accroche à un filet, au risque d'être retirée, alors que des modèles ultérieurs se distinguaient par des flancs à la forme plus carrée.

Des collectionneurs passionnés ont justement observé que de nombreuses déclinaisons de la Fifty Fathoms ont suivi le modèle original au cours des trois décennies pendant lesquelles Jean-Jacques Fiechter a dirigé

Pourquoi le nom de « FIFTY FATHOMS » ? Reportez-vous à Shakespeare.



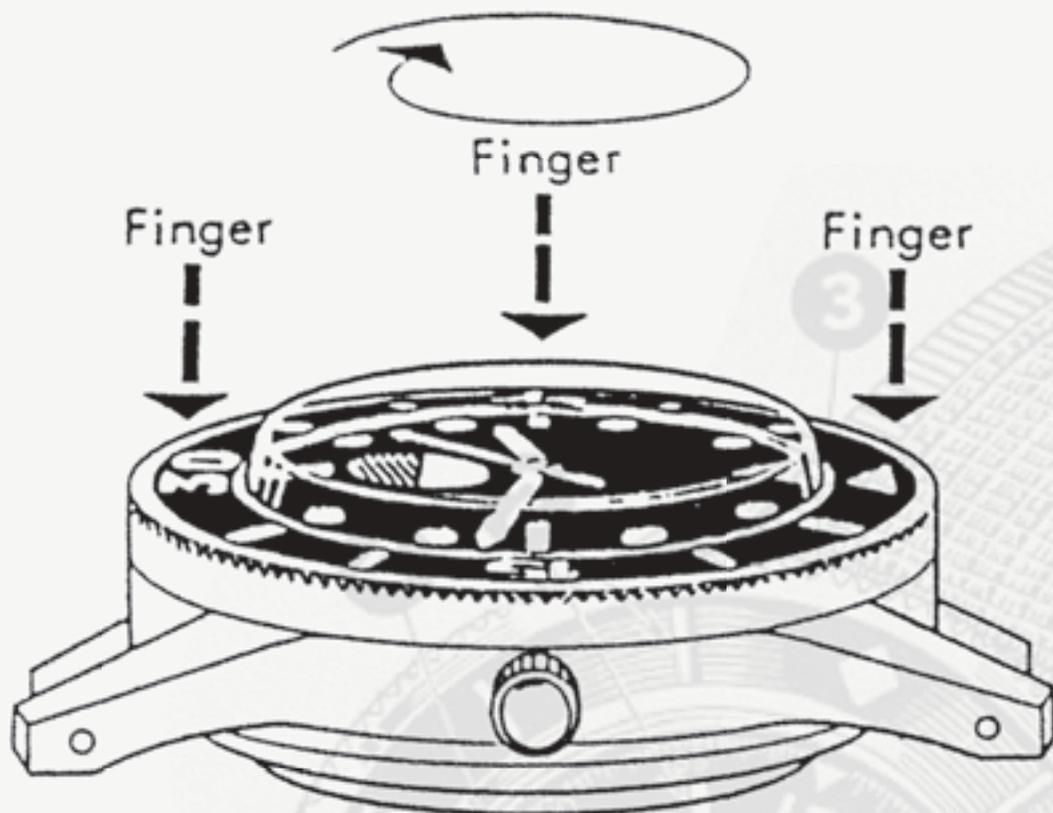


FIG. B



Blancpain. Même s'il est impossible de décrire en détail l'évolution de cette icône tout au long de cette période, il n'est pas inutile d'en rappeler quelques étapes décisives.

En bonne logique, nous ferons d'abord halte pour examiner la première fonction additionnelle incorporée à la montre, qui s'est concrétisée sous la forme d'une indication relative à l'humidité. Cette caractéristique complémentaire a vu le jour à la demande simultanée des marines française et américaine. Si un liquide quelconque avait réussi à se frayer un chemin à l'intérieur de la montre, un disque situé à 6 heures signalait le problème en passant du bleu au rouge.

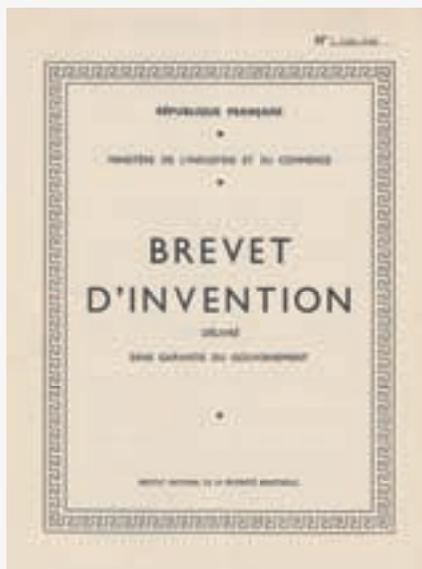
De manière quelque peu étonnante, une autre innovation marquante a provoqué une certaine confusion à son apparition parmi le noyau dur des plongeurs qui avaient adopté la Fifty Fathoms comme leur montre fétiche. Conscient à l'évidence qu'une indication de la date n'était pas réellement reliée au monde sous-marin, Jean-Jacques Fiechter a néanmoins résolu de faire figurer cette information utile sur ses garde-temps et ajouté un guichet de date sur de nombreux modèles de Fifty Fathoms. À la suite de cette décision, il a reçu une lettre d'un plongeur qui lui écrivit : *« Je suis très satisfait de ma montre de plongée. Mais je constate la présence d'un petit guichet avec un nombre qui change de temps à autre. »* Assurément, cette phrase décrit parfaitement le changement de l'indication de la date qui se produit toutes les vingt-quatre heures. Les débats sur l'introduction d'une fonction de date semblent assez comiques de nos jours. Dans l'univers contemporain des montres de plongée à la vocation élégante, les

complications qui ne sont pas strictement liées à la pratique de l'exploration sous-marine sont recherchées avec avidité par les amateurs qui considèrent à juste titre qu'elles apportent un complément appréciable à l'apparence générale de leur montre. Ainsi, dans sa collection actuelle de Fifty Fathoms, Blancpain ne propose pas seulement des indications de date, mais également des chronographes, des calendriers complets avec phase de lune et des tourbillons.

La fameuse version « No Radiations » de la Fifty Fathoms, réalisée au cours de la décennie 1950, est demeurée longtemps mal comprise. Selon la légende, le rond jaune avec le symbole atomique, le cercle barré et l'inscription « No Radiations » figurait sur les modèles civils de la Fifty Fathoms pour les distinguer des variantes militaires dont les aiguilles et les index étaient revêtus de matériaux radioactifs tels que le radium afin de leur permettre de luire dans l'obscurité. L'histoire exposée par Jean-Jacques Fiechter s'écarte de ce récit. En effet, l'inscription « No Radiations » était apposée sur la montre pour souligner que Blancpain employait du tritium fondamentalement non radioactif pour rendre les indications lumineuses dans la pénombre. Toutefois, Blancpain utilisait le tritium sur toutes les Fifty Fathoms, y compris les modèles militaires, et n'a jamais recouru au radium radioactif. Aussi, cette précision n'indiquait nullement une différence dans le matériau utilisé, mais signalait simplement l'absence d'un élément qui aurait pu susciter de légitimes inquiétudes auprès du public.

Une autre variante produite par Blancpain sous la direction de Jean-Jacques Fiechter était une Fifty

À gauche :
Instructions relatives
à l'utilisation de la lunette
tournante originale avec
son dispositif de blocage.



Fathoms avec un boîtier en forme de coussin dépourvu de cornes. La demande émanait de l'armée allemande et les nombreuses variations qui ont vu le jour au fil des années à partir de cet élément stylistique fondamental étaient proposées dans la ligne Fifty Fathoms pendant la décennie 1970. Les modèles fabriqués pour l'armée allemande portaient sur le cadran la mention « 3H » à l'intérieur d'un cercle. Une version particulièrement remarquable se singularisait par l'absence de lunette rotative, qui était remplacée par un anneau mobile sur le cadran.

Une histoire de la Fifty Fathoms ne serait pas complète sans un chapitre consacré à Allen V. Tornek, un négociant en diamants établi dans la 40^e rue de New York. Jean-Jacques Fiechter l'a rencontré par l'entremise de son frère René Fiechter qui vivait en Amérique. Même si Betty, leur tante, avait déjà commercialisé des mouvements Blancpain aux États-Unis avant la Seconde Guerre mondiale (les règlements douaniers posaient alors de sérieux obstacles à l'importation de garde-temps achevés), Blancpain n'a réellement prospéré aux États-Unis qu'au moment où se sont intensifiés les contacts entre Jean-Jacques Fiechter et Allen Tornek. En effet, ce dernier a immédiatement décelé la possibilité de vendre des Fifty Fathoms à la Marine américaine. Les spécifications de la Navy étaient complexes et aucune manufacture horlogère américaine n'était parvenue à les satisfaire (il semble difficile aujourd'hui de se souvenir que les États-Unis comptaient encore dans les années d'après-guerre une industrie horlogère vivace et florissante, qui engrangeait de nom-

breux succès). L'une des conditions stipulait que seules les sociétés établies aux États-Unis étaient habilitées à fournir l'armée américaine, un critère que Blancpain ne remplissait évidemment pas. Néanmoins, cette interdiction ne s'appliquait pas à Allen Tornek. À cet effet, il a créé un petit laboratoire qui lui permettait de tester et de certifier les montres sur le sol des États-Unis. La contre-attaque lancée par Allen Tornek et Blancpain a connu une réussite immédiate et la fameuse Fifty Fathoms « Milspec 1 » est rapidement devenue la montre de plongée des forces armées des États-Unis. Hormis la mention « Milspec 1 » qui figurait sur le cadran, cette édition de la Fifty Fathoms possédait un boîtier à la finition mate. La première commande de la Marine illustre les difficultés rencontrées pour prendre en considération des exigences tout à la fois bizarres et décourageantes : la Navy souhaitait recevoir très précisément 611 exemplaires de la montre et nul n'est jamais parvenu à comprendre comment les instances gouvernementales avaient déterminé ce nombre particulier.

À droite :
Un ancien modèle avec la mention « No Radiations ».

LES NOMBREUSES VARIATIONS DE DESIGN *apparues au cours des décennies n'ont jamais altéré SA FONCTION de montre de plongée.*

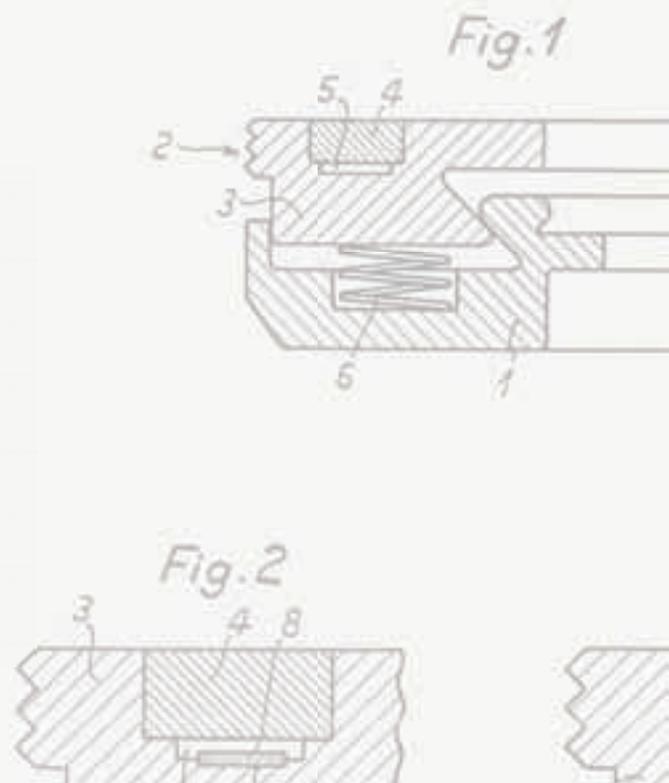
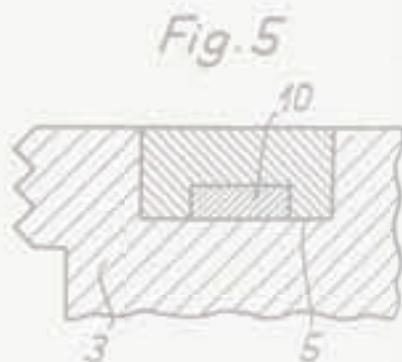
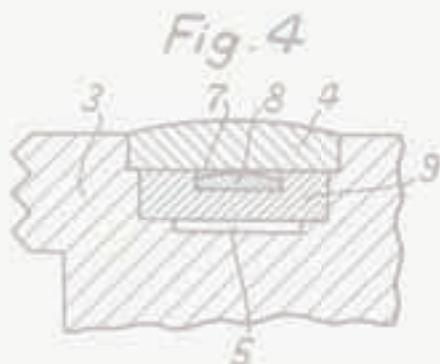




Fig. 3

4 7



Watch - Wrist Submersible
400 Foot Non-Magnetic

MIL-W-22176A(SHIPS)

OPERATING INSTRUCTIONS

TORNEK - RAYVILLE

DEPTH 400 FOOT  NON-MAGNETIC
SELF-WINDING

Setting Time & Synchronization

- 1 Fasten watch on wrist.
- 2 Wind stem 20 times.
- 3 When second hand reaches 12 o'clock position, pull stem into setting position. This stops second hand on marker.
- 4 Turn stem to set minute and hour hands exactly at time shown on master clock.
- 5 When master clock's second hand reaches 12, push stem on watch. This starts watch's second hand in synchronization with master clock.



FIG. A

Timing a Dive

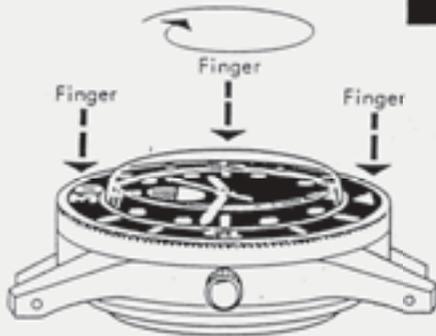


FIG. B

- 1 Push down outer dial with 3 Fingers. (picture left)
- 2 Turn outer dial to set its index opposite the minute hand at start of timing (picture right).



FIG. C

- 3 Number of minutes elapsed is read on outer dial (read "8 minutes" on picture below).



FIG. D

- 4 Humidity Indicator: As long as blue section can be distinguished from pink section, there is no humidity in the watch. When whole indicator is pink, water moisture has penetrated the watch and it should be returned for repairs.

WARNING:

This watch contains radioactive material. Personnel handling and using this watch should be cautioned against opening the watch or in any way exposing the compound the elapsed time ring, dial, or hands. If the watch becomes damaged or unserviceable, it should be returned to designated supply points for disposal or repair in accordance with existing instructions. Packaging and marking of damaged watches to be returned shall be at least equal to that specified for new watches. If radioactive material is exposed, carefully wrap the watch and seal all joints in wrapping and packaging, or seal the watch in a plastic bag to assure no leakage of radioactive material to the exterior of the package.

TORNEK - RAYVILLE
75 WEST 45TH ST., NEW YORK

Quelques années plus tard est apparue la « Milspec 2 ». Cette édition extrêmement rare était construite pour être amagnétique, c'est-à-dire que la quantité de matériaux magnétiques contenus dans la montre était réduite à un minimum pour éviter qu'elle ne désamorce les détonateurs disposés sur des bombes ou des torpilles. Le boîtier était confectionné dans un acier amagnétique à la formule spécifique tandis que les composants en acier du mouvement étaient fabriqués en béryllium, un matériau plus doux que l'acier, mais dont les caractéristiques servaient parfaitement des objectifs militaires pour lesquels la résistance aux rayures et la longévité du mécanisme revêtaient une importance secondaire. La discrétion de la « Milspec 2 » était en outre accrue par le fini sablé mat du boîtier qui minimisait le risque de réflexion. Ces versions portent sur leur cadran la simple inscription « Milspec ». Ce modèle hautement spécialisé, que certains seraient sans doute tentés de qualifier de « Milspec » ultime, baptisé TR-900 par Allen Tornek, n'a connu qu'une faible production. Les forces navales des États-Unis en ont uniquement commandé 780 exemplaires en 1964 et quelque trois cents pièces supplémentaires en 1966.

Jean-Jacques Fiechter a renoncé à ses fonctions de directeur général de Blancpain en 1980 et son départ s'est accompagné d'une interruption temporaire de l'évolution de la Fifty Fathoms. Ce n'est que près de vingt ans plus tard, en 1999, qu'un autre modèle est apparu, la Fifty Fathoms de la collection Trilogie, lancée pendant l'ère de Jean-Claude Biver.

Cependant, la véritable renaissance s'est produite sous l'égide de Marc A. Hayek. Elle a débuté par la présentation de la Fifty Fathoms Anniversary en 2003, dans une édition limitée de 50 montres qui sont aujourd'hui devenues des pièces très recherchées par les collectionneurs. Pourtant, l'Anniversary n'était qu'un prélude au nouveau lancement de la collection Fifty Fathoms, qui est intervenu en 2007. Depuis lors, elle s'est fermement imposée comme l'un des piliers de la manufacture Blancpain contemporaine et, année après année, ne cesse de s'enrichir de passionnants modèles. •

Lorsque MARC A. HAYEK a repris les commandes de Blancpain, il a insufflé un nouvel élan À L'ÉVOLUTION de la Fifty Fathoms.

Ci-contre :
L'édition Anniversary en
série limitée de 2003.

À droite :
Jean-Jacques Fiechter
aujourd'hui.







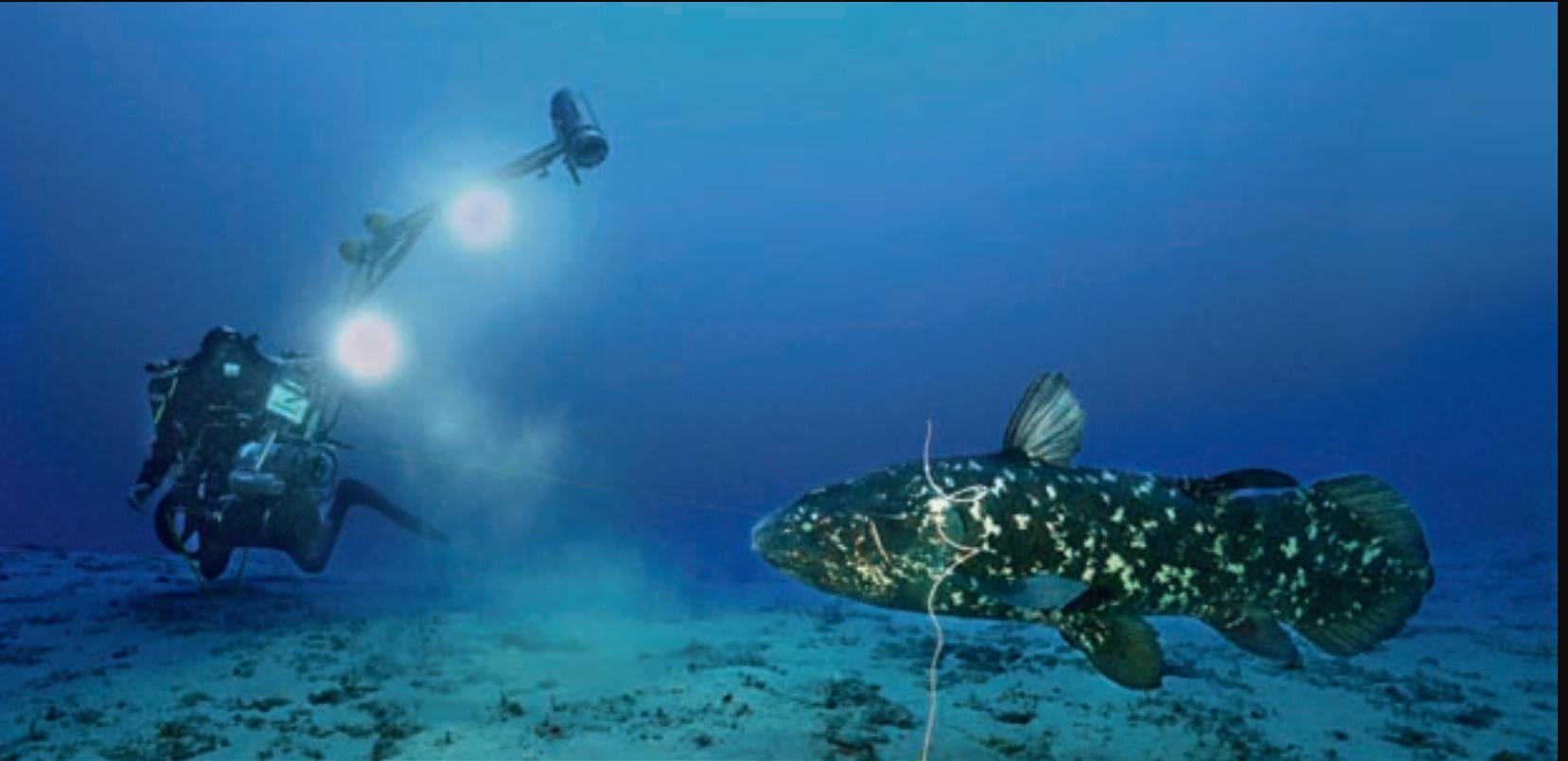
Gombessa

LE POISSON QUI DÉFIE LE

Temps

Blancpain parraine l'expédition de Laurent Ballesta

Avec l'appui de Blancpain, le célèbre plongeur français, biologiste marin et photographe Laurent Ballesta dirige cette année, en compagnie de scientifiques et de plongeurs, une expédition au royaume du coelacanthe, ce véritable « fossile vivant », au large des côtes sud-africaines. Voici les premières impressions, un reportage par le menu suivra dans la prochaine édition des *Lettres du Brassus*.



12 avril 2013, le zodiac dérive, monte et descend dans la houle d'Afrique du Sud. Assis sur les bords du pneumatique avec 80 kg sur le dos, ma détermination est aussi grande que mon équilibre est précaire. Par tradition, je regarde ma montre, règle sa couronne crantée sur zéro et ramène l'aiguille traînante de son profondimètre. Je suis prêt. Il me reste à peine un peu de salive, juste de quoi retirer la buée de mon masque. Le moment de la bascule est proche, direction la zone crépusculaire et ses envoûtantes lueurs, bien au-delà de 100 m, là où règne *Gombessa*, le coelacanthe, celui que j'aime appeler le plus vieux poisson du monde.

Quatre ans que je cherche à revenir ici. J'ai une boule sur l'estomac, c'est le prix à payer pour qui veut visiter ces profondeurs déraisonnables, mais je connais bien ce sentiment. Je l'ai vécu maintes fois, et même ici. D'abord en 2009, l'année de l'échec, puis en 2010, l'année du succès. 2013 sera-t-elle l'année de la consécration ?

Au moins, j'espère confirmer notre savoir-faire. Celui-là même dont nous avons prouvé la

maîtrise en 2010, en ramenant les premières images du face-à-face entre un homme et un coelacanthe. Aujourd'hui nous devons utiliser ce savoir-faire technique au service de la science et de la connaissance. Cette fois-ci, il ne suffit plus de trouver la légende, il faut aussi l'étudier. Mettre en place des protocoles scientifiques entre 120 et 145 m de fond n'est pas chose simple, mais c'est passionnant.

Pendant trois ans, avec les chercheurs du Muséum national d'histoire naturelle de Paris, nous avons imaginé les méthodes et conçu le matériel nécessaire. Aujourd'hui il est temps de vérifier si nous avons eu raison d'espérer. Est-ce que ça va marcher ?...

La réponse ne devrait pas tarder : à peine suis-je arrivé au fond que je les aperçois. Trois coelacanthes sont là, à l'endroit exact où je les ai laissés trois ans auparavant. Immuables depuis la nuit des temps, ils portent encore en eux les vestiges anatomiques de la sortie des eaux des vertébrés il y a 370 millions d'années. On les croyait disparus dans un filet de pêcheur. Cet événement allait bouleverser la communauté scientifique. Aujourd'hui encore, il reste la plus

grande découverte zoologique du XX^e siècle. Soulagement, émerveillement, fascination, sont des mots trop faibles pour décrire ce que je ressens.

Mais l'heure n'est plus à la contemplation. Place à l'action, je déploie les trois mètres d'envergure de la *caméra girafe* : deux bras articulés d'1 m 50 équipés à leur extrémité de deux caméras haute vitesse à 1000 images par seconde. Les deux caméras sont synchronisées et je contrôle le double cadrage grâce à deux écrans côte-à-côte, ramenés devant moi. Je m'approche et mets sous tension deux pointeurs lasers pour mieux matérialiser la direction des caméras. Bientôt je distingue les points verts des deux lasers qui glissent sur les écailles du coelacanthe, je déclenche...

Quarante jours vont se succéder ainsi avec bien d'autres expériences audacieuses. Nous étudions le coelacanthe dans son univers propre et nous sommes les premiers à le faire en plongée autonome. C'est un défi de plongeur, mais c'est aussi un rêve de naturaliste qui se réalise. •

Par Laurent Ballesta

La cuisine méditerranéenne et la passion pour l'huile d'olive ont désormais droit de cité à Lausanne.

La Table D'EDGARD

PAR JEFFREY S. KINGSTON





Mars à Lausanne. Dehors, l'hiver semble resserrer encore son étreinte. Sur la place Saint-François, les écharpes sont résolument nouées autour du cou, avec cette technique étudiée qui ne laisse passer le moindre souffle d'air. En grim pant péniblement la côte qui monte depuis la gare, les passants forment de petits nuages qui s'échappent de leur bouche à chaque respiration. Une gadoue gelée recouvre la rue du Grand-Chêne qui s'étend entre la place Saint-François et le Lausanne Palace. Une fois arrivé, entrez par la porte principale, effectuez un quart de tour à droite à l'extrémité du hall, puis prenez à gauche pour rejoindre la lumière du soleil. Alors que des températures glaciales sévissent à l'extérieur, le chef Edgard Bovier a créé dans son restaurant La Table d'Edgard une atmosphère chaleureuse où règne en maîtresse absolue une cuisine généreuse et méditerranéenne, fondée sur le recours à l'huile d'olive.

Cette affinité n'est assurément pas le fait d'un simple hasard, car Edgard Bovier a grandi dans le Valais central, au climat ensoleillé, même s'il demeure froid en hiver. Il a vu le jour dans une famille de restaurateurs. Son père et son grand-père ont officié comme chefs dans l'auberge familiale de Saint-Léonard, désormais dirigée par sa sœur, représentante de la troisième génération. Il possède des bases parfaitement classiques qui reflètent les préférences régionales pour le beurre et la crème. Ses premières expériences professionnelles ne se sont aucunement écartées de cette voie conventionnelle, tant à Sion, la capitale du Valais située à quelques kilomètres de Saint-Léonard, que dans la station grisonne de Saint-Moritz.

Le changement est intervenu dans son port d'attache ultérieur, l'île de Corfou en Grèce. C'est là qu'il a coupé net le cordon ombilical qui le reliait au beurre et à la crème. Il a découvert la cuisine méditerranéenne et son approche des produits a connu un bouleversement radical. Edgard Bovier a passé trois années à tester avec passion une nouvelle palette d'ingrédients.

*La PRÉDILECTION D'EDGARD BOVIER
pour les ingrédients de la CUISINE
MÉDITERRANÉENNE ne signifie pas qu'il a
tourné le dos à ses bases classiques.*

Cette expérience décisive a été suivie par de nombreux va-et-vient entre ses deux sources d'inspiration. Quelques années dans le célèbre hôtel Olden de Gstaad, à la cuisine en tous points classique, qui ont ouvert la voie à une heureuse période au restaurant étoilé de l'hôtel Negresco, à Nice, entièrement défini par son environnement méditerranéen. Toutefois, l'issue du combat que se livraient, en son for intérieur, l'huile d'olive et l'alliance de la crème et du beurre est apparue sans équivoque en 1990, alors qu'il a repris les fourneaux de l'Hermitage à Zurich. En effet, il a décidé d'imposer une cuisine méditerranéenne dans la plus conservatrice des villes suisses, une initiative qui se rapprochait d'un véritable coup d'éclat. À cette



époque, il s'agissait de la seule adresse à travers la Confédération helvétique à proposer une carte aux saveurs méridionales (à l'exception peut-être du canton du Tessin, limitrophe avec l'Italie).

La passion d'Edgard Bovier pour un mode de préparation et des ingrédients méditerranéens ne signifie aucunement qu'il a tourné le dos à ses bases traditionnelles. Ainsi qu'il le déclare volontiers, sa formation et sa conception classiques lui servent d'appui, « il suffit ensuite de se laisser inspirer ». Il est, cependant, une interrogation récurrente, qui s'estompe parfois pour réapparaître avec une insistance renouvelée dès que le convive a quitté le havre du Lausanne Palace pour se retrouver de nouveau dans les frimas d'un paysage hivernal : comment fait-il, aux portes des Alpes suisses, pour se procurer des ingrédients qui proviennent de contrées ensoleillées ? La réponse tient dans un réseau de fournisseurs de confiance, établis à Nice, Milan et en Provence. Les produits qui ouvrent la voie à son inventivité se trouvent à moins d'une demi-journée de route depuis Lausanne. Plusieurs fois par année, il entreprend le court voyage vers le Sud afin de flâner sur les marchés, en particulier celui du cours Saleya à Nice, à la recherche de nouvelles sources d'inspiration.

Sous un certain aspect, sa philosophie culinaire n'est pas exempte d'une touche de fusion. Même si sa patte réside incontestablement dans les ingrédients méditerranéens, il sait également tirer le meilleur parti de son environnement suisse. Du gibier, des champignons de saison sans oublier le beurre et la crème, lorsque l'occasion se présente, figurent régulièrement sur sa carte.

Néanmoins, l'une des caractéristiques emblématiques de la cuisine d'Edgard Bovier est la primauté accordée à l'huile d'olive. Il est souvent question d'une frontière invisible qui coupe l'Europe en deux, avec la moitié nord plus encline à employer le beurre et la crème alors que la partie méridionale ne jure que par l'huile d'olive. À cet égard, l'interprétation personnelle de cet impératif de la cuisine méditerranéenne apparaît dans le nombre d'huiles d'olive qui jalonnent le déroulement d'un repas. Il n'est pas inhabituel pour lui d'utiliser sept ou huit variétés, aux saveurs distinctes, dans l'assortiment des mets qui composent un menu de dégustation – une huile à la saveur affirmée avec un poisson à l'arôme intense, une huile élégante pour accompagner les Saint-Jacques, une huile fruitée pour les langoustines. Jamais, toutefois, l'huile verte et amère qui est parfois pressée en Toscane.

Un second signe distinctif de son approche réside dans sa quête de la simplicité sur l'assiette. Edgard Bovier observe une règle fondamentale qui limite strictement à trois le nombre des principaux ingrédients dans chaque apprêt. Il se déclare également inflexible dans son opposition à la cuisine moléculaire qui fait porter l'accent sur la transformation des aliments. À ses yeux, si le marché propose des Saint-Jacques parfaitement fraîches, il serait absurde de les transformer en quelque chose d'autre. Le produit doit ainsi demeurer au centre de l'attention, dans la forme même que la nature lui a donnée.

Sa recherche pour éviter toute intervention inutile se révèle immédiatement dans un assortiment d'amuse-bouche, baptisé « Côté Sud » par Edgard Bovier. Une simple et classique pissaladière est élevée à un niveau supérieur par l'utilisation d'une huile d'olive Taggiasco. Elle est servie avec une fougasse garnie d'artichauts, de thym et de tomates séchées au soleil qui font instantanément oublier que l'hiver gouverne en despote à l'extérieur. Un autre délicat hors-d'œuvre apporte des réminiscences de bruschetta, mais avec



Page de droite, en haut :
La salle à manger principale donne sur la cuisine ouverte. De l'autre côté, une vue splendide s'ouvre sur le lac Léman et les Alpes.

Page de droite, en bas :
La table contiguë à la cuisine.



une saveur incomparablement plus fine : une salade niçoise décomposée qui propose en couches superposées un carpaccio de thon frais, des artichauts, une tomate et un œuf poché, le tout baigné dans une huile d'olive claire. Le Côté Sud se permet quelques incursions dans le domaine de la fusion avec une *Tartine de jambon Ibérico aux truffes et ricotta*. Si le jambon *pata negra* espagnol proclame fièrement son patrimoine méridional, les truffes noires évoquent irrésistiblement le nord. D'une séduisante originalité, cette combinaison est magnifique, avec un bel ensemble d'arômes pleinement affirmés.

Le poisson occupe une place privilégiée dans son répertoire et, comme à l'accoutumée, le rouget incarne le meilleur test de cuisson. Par sa nature, le rouget amplifie la moindre erreur commise en cuisine et la plus légère maladresse peut suffire à le gâcher irrémédiablement. Le *Rouget à la plancha en salade d'artichauts barigoule et noisettes du Piémont, huile d'olive Taggiasche et vinaigre vieux de Modène* en offre une interprétation parfaite, grillé d'un côté pour lui conférer une peau croustillante alors que l'autre est simplement cuit sur la plaque chaude. D'une fraîcheur étincelante, le poisson est accompagné de cœurs d'artichauts découpés en dés et de comparses inattendus sous la forme de noisettes rôties, et le tout est lié par une vinaigrette balsamique. Un mets subtil sans être compliqué. Non seulement les noisettes ajoutent de la texture à la composition, mais elles propulsent à des niveaux de raffinement inédits les arômes du rouget et des artichauts.

La texture joue également un rôle prépondérant dans la préparation des langoustines proposée sous le nom de *Fleur de courgette soufflée, croustillant de langoustine, sauce au citron de Menton et câpres de Pantelleria*. Les vermicelles frits recouvrent un côté de la langoustine juste cuite au point où sa chair devient translucide avant d'être déposée sur une fleur de courgette avec une mousse de poisson à la consistance duveteuse. L'ensemble est accentué par une huile d'olive fruitée, des câpres, du citron confit et de fines lamelles de minuscules courgettes. Chaque bouchée apporte un accent différent à la langoustine, le salé avec les câpres, l'acidité avec le citron confit, l'aspect végétal avec la courgette.

Egdard Bovier accorde UNE PLACE PRÉPONDÉRANTE AU POISSON qu'il prépare de main de maître.

De temps à autre, Edgard Bovier régale ses convives avec une variation baptisée *Langoustines en brochette de romarin, linguine au pistou, condiment au citron de Menton*. La subtilité caractérise chaque élément de cette combinaison. Le brin de romarin parfume délicatement les langoustines, juste assez pour être présent, mais sans excès afin de ne pas s'imposer ou même rivaliser avec la douceur naturelle du crustacé. Différents accents sont donnés par des morceaux de citron de Menton ou des linguine au pistou qui alternent entre les deux, de sorte que la dégustation de ce mets suscite un ravissement sans cesse renouvelé.

Au printemps, il est aisé d'oublier les rigueurs d'une météo capricieuse avec le *Turbot grillé aux asperges de Nogaret et à la badiane, tapenade d'olives Taggiasche*. Edgard Bovier grille simplement le turbot, dans une intervention minimale, afin de laisser la chair de ce poisson délicat parler de sa propre voix. Il l'accompagne de deux variétés d'asperges, brièvement sautées, qu'il trempe dans la pâte en les frisant comme on le ferait d'une tempura. La sauce est représentée par un bouillon d'asperges avec du cerfeuil et un autre ingrédient surprise, l'anis étoilé, alors qu'une huile d'olive à la rare délicatesse lui confère la touche finale. La dextérité est la clé du succès pour cet apprêt, car l'anis

Page de droite, en haut :
Turbot grillé aux asperges de
Nogaret et à la badiane,
tapenade d'olives Taggiasche.

Page de droite, en bas :
Fleur de courgette soufflée,
croustillant de langoustine,
sauce au citron de Menton et
câpres de Pantelleria.





étoilé, qui aurait pu s'imposer sur le turbot comme sur les asperges, se décelait uniquement par une légère saveur en arrière-plan dans une sauce que sa simple présence rendait cependant plus profonde.

Nul ne s'étonnera non plus qu'Edgard Bovier propose régulièrement des pâtes sur sa carte. Un bon exemple est sa *Poêlée de pistes et ravioli à la Nissarde, olives picholines, tomate confite et basilic* composée de ravioles farcies aux bettes, une préparation d'une grande légèreté et d'une incomparable fraîcheur qui se distingue heureusement de ses équivalents au fromage et à la lourdeur de plomb, tomates séchées au soleil et basilic. L'huile d'olive choisie pour associer tous ces éléments était une Frantolio intensément fruitée. Naturellement, le confit de tomate avait été réalisé par le chef et offrait une saveur d'une remarquable intensité.

Le ris de veau, en particulier s'il s'accompagne de morilles, n'est généralement pas considéré comme l'une des pierres angulaires de la cuisine méditerranéenne, mais il dénote avec bonheur l'ouverture d'esprit démontrée par Edgard Bovier à l'instant de plier les règles à son bon plaisir. À cet égard, libre à vous de penser à la cuisine fusion. Comme nous étions au printemps, des primeurs d'un vert tendre complétaient ce *Ris de veau cuit en casserole aux fèves et petits pois, morilles farcies*. Le ris de veau présentait un extérieur grillé à point et un intérieur éthéré pour ce classique mariage entre morilles et légumes printaniers. La farce à l'ail des morilles, tout en maintenant l'appât dans le nord, accomplissait néanmoins un pas vers le sud.

Le printemps s'exprimait aussi dans l'*Agneau de lait des Pyrénées aux deux cuissons, artichauts piquants, oignons d'une pissaladière*. S'il vous prend l'envie de susciter un débat véhément avec des amis foodistas, proposez de trouver un accord sur le meilleur agneau de lait. L'agneau de Sisteron, l'agneau de pré-salé de



Il arrive fréquemment que SEPT OU HUIT HUILES D'OLIVE entrent dans la préparation d'un seul repas.

Pauillac, l'agneau d'Espagne, l'agneau des Pyrénées, tous possèdent leurs détracteurs et leurs fervents partisans. Toutefois, veillez à préciser qu'il serait sans doute une entreprise hasardeuse que de prétendre qu'il existe meilleur agneau que celui servi par Edgard Bovier. L'assiette déposée sur la table contient deux préparations, une côte délicate et une tranche de gigot avec sa peau croustillante.

L'un des points fixes de la carte est le *Pigeon de Vendée à la grille, jus goûteux aux abats, croustillant de blettes*. À l'évidence, le pigeon est cuit saignant à la perfection (quelques minutes de plus n'endommageraient pas uniquement sa chair, mais aussi l'éventail des saveurs de la volaille tandis que les précieux arômes naturels seraient recouverts par la forte présence du foie). La sauce se fonde sur une idée ingénieuse. Souvent, les abats sont servis séparément avec le blanc. Edgard Bovier, en revanche, les intègre à la sauce, un geste qui en renforce le goût et la texture. Pour sa part, la cuisse de l'animal apparaît sur un socle de navets rôtis.

En haut à droite :
Poêlée de pistes et ravioli
à la Nissarde, olives picholines,
tomate confite et basilic.

Page de gauche :
Ris de veau cuit en casserole
aux fèves et petits pois,
morilles farcies.

*Il N'Y A AUCUN ARTIFICE dans
la cuisine d'Edgard Bovier, il laisse les
ingrédients s'exprimer par eux-mêmes.*

Agneau de lait des Pyrénées aux
deux cuissons, artichauts piquants,
oignons d'une pissaladière.





La Table d'Edgard peut étendre de longues racines vers le Sud, il est pourtant un domaine où un simple triporteur suffirait amplement à se procurer les produits requis : les fromages proviennent de la région, notamment du canton de Vaud. Ce soir-là, le plateau présentait de la tomme de Rougemont, du rubloz et du gruyère caramel. Hélas, ces fromages sont rarement proposés hors des frontières de la Suisse romande et, pour ainsi dire, jamais à l'extérieur de la Suisse. Ils méritent pleinement une visite, en particulier la tomme de Rougemont et le très vieux gruyère caramel. J'ai pendant longtemps cultivé une faiblesse pour la tomme de Rougemont au titre de complément idéal pour achever le vin rouge. Si votre expérience du gruyère se limite aux morceaux préemballés dans un film plastique vendus en supermarché, oubliez vos récentes mésaventures, car cette petite production de gruyère caramel recèle une force intense et complexe.

Pour les gourmets qui ont choisi le menu dégustation, espérez que la *Trilogie glacée aux agrumes d'Amalfi, champagne rosé et filets d'agrumes* soit servie le jour de votre venue. Assurément, un dessert ne peut se targuer d'être un « aliment sain ». Cependant, Edgard Bovier n'offre pas uniquement une pause rafraîchissante à l'issue d'une généreuse portion de viande, mais

il le fait de main de maître. Comme le nom le suggère, il s'agit d'un trio de sorbets d'agrumes – citron, pamplemousse et orange – chacun d'eux ponctué par l'incorporation de champagne. À mes yeux, une nourriture parfaitement saine.

La brillance et la réduction à l'essentiel ou la complète absence de pâte marquent aussi deux autres desserts. La *Crème légère de mascarpone, cœur coulant aux cassis, meringue croquante* offrait un cylindre de chocolat blanc enfermant la mousse au mascarpone recouverte d'un sirop et d'un sorbet de cassis. De petits bâtonnets de meringue couronnaient la préparation. Les *Allumettes glacées à la rhubarbe et fraises Gariguettes, sorbet au yogourt grec* s'harmonisaient à l'atmosphère printanière avec la première apparition de la rhubarbe et de la variété de fraises la plus recherchée en France, la Gariguettes. Seule une mince gaufrette était disposée, essentiellement pour servir de support à la rhubarbe, et ne faisait nul obstacle à l'affirmation de la douceur naturelle de cette combinaison classique. De semblable manière, le sorbet au yogourt grec représentait une simple nuance, un subtil contrepoint à la saveur du fruit.

Une pâte minimaliste caractérise également le *Fin sablé aux framboises et à la vanille, croustillant au citron jaune, sorbet de lime* car, comme pour la rhubarbe, le sablé sert uniquement de base pour édifier une tour de framboises parfaites et leur coulis, relevées par les deux accents d'agrumes. Léger, brillant et rafraîchissant.

Au moment où Edgard Bovier a importé la cuisine méditerranéenne à Zurich, son action était sans conteste révolutionnaire. Aujourd'hui, à Lausanne, alors qu'il n'est plus considéré comme un excentrique, il offre une alternative stimulante à la cuisine vaudoise et un havre merveilleux pour échapper aux rigueurs de l'hiver ou, si la visite se déroule en été, une heureuse diversion propre à rendre les rayons du soleil plus torrides encore. •



Page de droite, en haut :
Trilogie glacée aux agrumes
d'Amalfi, champagne rosé
et filets d'agrumes.

Page de droite, en bas :
Allumettes glacées à la rhubarbe
et fraises Gariguettes, sorbet au
yogourt grec.







PAR JEFFREY S. KINGSTON

Villeret Seconde
RÉTROGRADE
DATE

Même si elle peut paraître simple, cette complication exige des trésors d'ingéniosité.

L'une des joies offertes aux collectionneurs d'horlogerie réside dans la découverte de garde-temps qui proposent une « action » visuelle sur le cadran. Les érudits en la matière seront sans doute prompts à rétorquer que *tous* les cadrans sont le théâtre d'actions palpitantes, à condition, naturellement, que leur mécanisme soit en fonction. Pourtant, la contemplation attentive de l'aiguille des minutes et de sa course autour du cadran incarne probablement une activité un peu monotone sauf, peut-être, pour les amateurs les plus aisés à combler. Quant aux passionnés dont le regard s'attache intensément au mouvement de l'aiguille des heures, ils échapperont difficilement à une mise sous tutelle alors que la montre, à l'instar de tous leurs biens terrestres, sera immédiatement saisie afin d'être placée sous le contrôle d'un curateur. Pour les adeptes de performances visuelles exceptionnelles, le Carrousel et les tourbillons de Blancpain occupent sans conteste le sommet de la pyramide, car leur cadran est le théâtre de nombreux événements. De l'action à l'état pur. Deux grandes complications.

Qu'en est-il à ce propos d'une complication moins imposante, mais néanmoins plaisante ? Citons à comparaître la Villeret Seconde Rétrograde Date. Elle apporte une fascinante animation grâce à une aiguille des secondes qui accomplit un mouvement rétrograde deux fois par minute. Pour les horlogers, le terme de « rétrograde » s'applique à une indication qui progresse le long d'un arc et revient instantanément à son point de départ afin de reprendre sa course. Même si la vitesse de déplacement correspond à celle d'une aiguille des secondes classique, l'attrait visuel est notablement accru par le retour de l'aiguille à sa position initiale et son redémarrage immédiat.

En concevant LA COMPLICATION DE LA SECONDE RÉTROGRADE, Blancpain a opté pour une architecture raffinée.

Blancpain n'est pas la première marque horlogère à créer une complication de seconde rétrograde pour une montre-bracelet, et diverses réalisations dotées de ce mécanisme particulier ont vu le jour au fil des années. Cette complication pose cependant des défis importants. Les précédentes illustrations de mouvements rétrogrades recouraient à des constructions sur lesquelles une roue est ajoutée au pignon de la petite seconde. Cette roue, à son tour, entraîne un rochet qui fait avancer l'aiguille le long de l'échelle des secondes. Une fois parvenu au terme de ce déplacement, le rochet doit se désengager de la roue de centre à la rotation constante, revenir immédiatement à zéro et se réengager. Cette succession d'opérations recèle deux épineux problèmes techniques. Le premier concerne le réengagement du rochet qui suit le retour à zéro. Lorsque les roues sont séparées à l'extrémité de la course de l'aiguille des secondes et réengagées au point zéro, la position relative des dents est entièrement aléatoire. Dans un monde parfait, les dents du rochet tomberaient dans les creux de la roue de centre et la vie serait agréable, car cette action assurerait un redémarrage en douceur et une grande délicatesse pour le mouvement de l'aiguille. Hélas, comme nous le savons, le monde n'est pas parfait et il est tout aussi

À droite :
Vue côté cadran du mouvement illustrant la petite came et le ressort en spiral, deux éléments essentiels du mécanisme de Seconde Rétrograde.



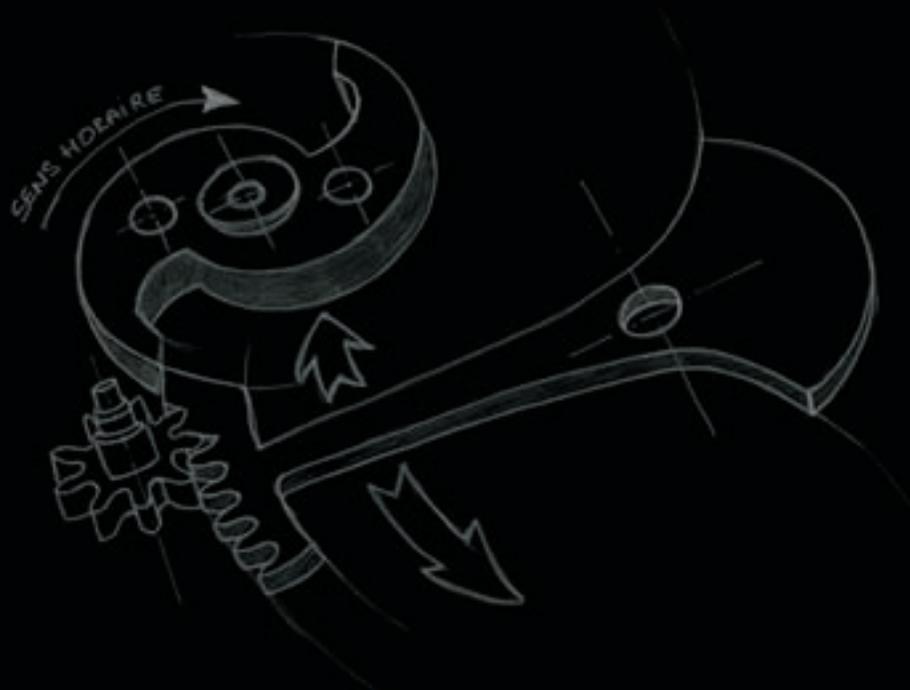


probable que, lors du retour à zéro, les dents du rochet soient en contact avec les dents de la roue de centre et finissent, après un saut ou deux, par s'ajuster dans l'un des creux adjacents dans lesquels elles sont destinées à s'insérer. La conséquence de cette action cahotante se traduirait par un tressaillement de l'aiguille dans la phase initiale de sa course. Naturellement, les dents peuvent prendre n'importe quelle position intermédiaire entre ces deux extrêmes et provoquer un bond d'une importance plus ou moins grande, elle aussi entièrement aléatoire.

La seconde difficulté était liée aux conceptions antérieures de seconde rétrograde. L'ensemble de ce processus quelque peu hasardeux d'engagement et de désengagement se produit sur l'axe qui est fixé à l'échappement de la montre et représente la partie la plus sensible du train de rouages. En effet, il s'agit du centre de la mesure du temps. Le réglage et la conservation d'une amplitude correcte pour les oscillations du balancier sont rendus plus épineux par ce type d'engagement et de désengagement directement connectés avec l'échappement. En bref, les mécanismes précédents de seconde rétrograde étaient à la fois délicats à fabriquer, difficiles à régler et, en tout état de cause, un peu brusques dans leur mode opératoire.

Aussi les constructeurs de Blancpain ont-ils développé une conception inédite et entièrement différente pour la Seconde Rétrograde qui abandonne le principe de l'entraînement direct d'un rochet par une roue et un arbre fixé sur l'échappement. En lieu et place d'une roue, le dispositif de Blancpain recourt à une came (plus précisément en ce cas à un colimaçon). Même si un rochet est utilisé, il reste constamment engagé avec la roue qui entraîne l'aiguille des secondes. Le colimaçon et le rochet demeurent en contact l'un avec l'autre par l'entremise d'un ressort qui assure un fonctionnement aussi précis que délicat et évite toute rencontre aléatoire entre les dents lors du réengagement qui suit le retour instantané à zéro.

Les CONSTRUCTEURS ONT SURMONTÉ de nombreuses difficultés pour réaliser un mécanisme robuste et parfaitement fonctionnel.



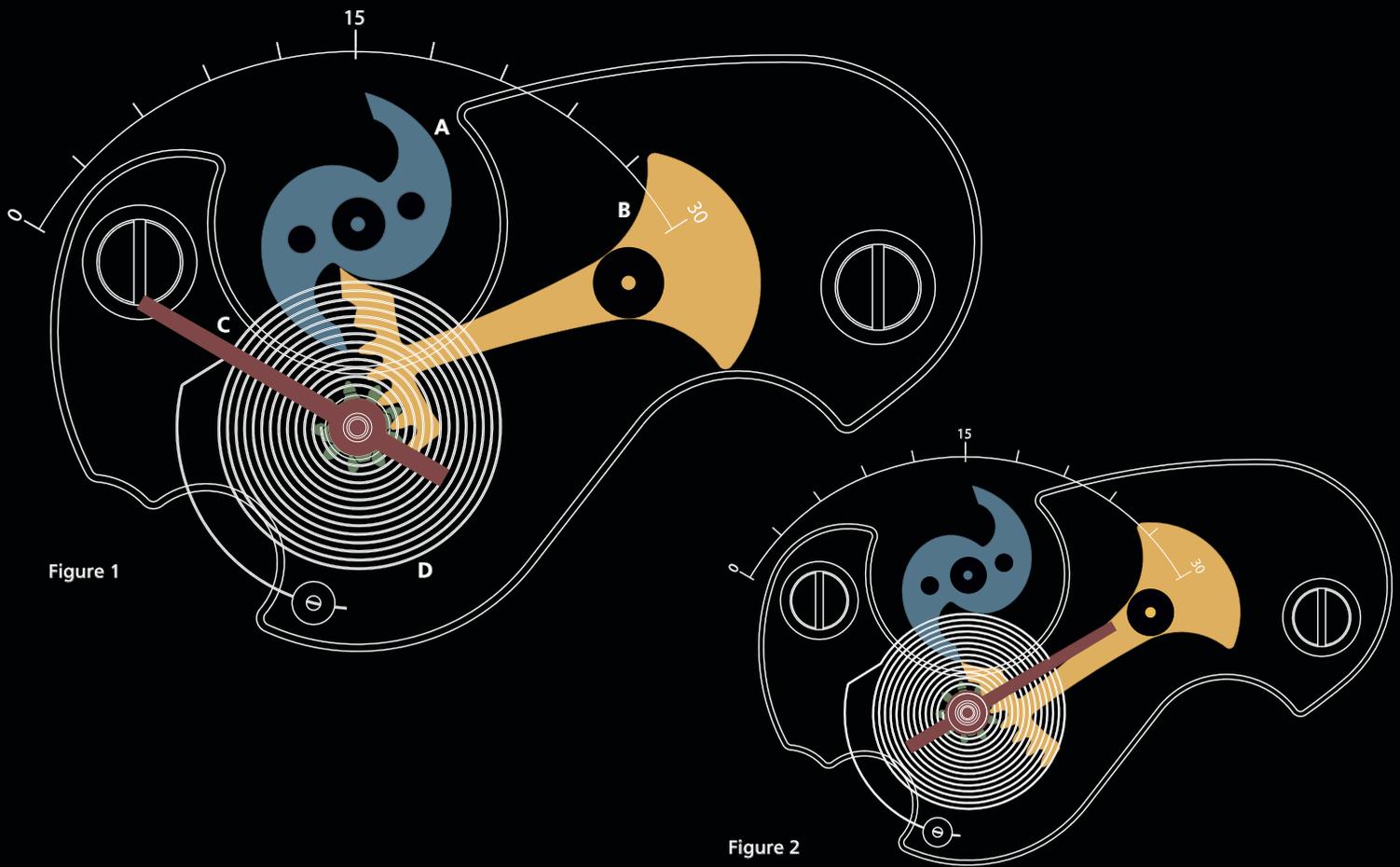


Figure 1

Figure 2

LA FIGURE 1

illustre la disposition du système de Blancpain. La pièce centrale de la construction est représentée par la petite came en colimaçon « A ». Elle est fixée au pignon des secondes et tourne une fois par minute en sens horaire. Le râteau « B » progresse le long du bord de la came « A » et, par l'engagement de ses dents avec le pignon de l'affichage des secondes, entraîne l'aiguille des secondes « C » qui se déplace le long de son échelle sur le cadran. Le système est maintenu sous tension par le ressort en spirale « D ».

FIGURE 2

toutes les trente secondes, la rotation de la came « A » progresse jusqu'au moment où le bord du râteau « B » atteint l'extrémité du colimaçon et « tombe » à ce moment dans l'une des deux profondes creusures de la came. Cette « chute » soudaine provoque le retour à zéro immédiat de l'aiguille des secondes avec l'énergie fournie par le ressort en spirale « D » et le début de la prochaine progression de 30 secondes.

Avant la mise en fonction de cette construction, Blancpain a dû résoudre de multiples problèmes. Premièrement, le rochet est maintenu contre la came par un ressort en forme de spirale qui garantit la douceur du contact avec la came et, à l'évidence, le retour immédiat à zéro du rochet lorsque le creux de la came l'exige. Si le ressort est trop fort, l'énergie consommée par le système sera excessivement élevée. Elle compromettra la précision de la montre en réduisant les amplitudes du balancier tout en diminuant significativement la réserve de marche de la montre. Si le ressort est trop faible, l'aiguille des secondes n'est pas à l'abri d'un saut, ni d'un retour à zéro qui ne se déroulerait pas avec la régularité requise.

En second lieu, le rochet requiert également un contre-poids pour conserver son équilibre et réduire les effets de l'accélération provoquée par les chocs. Ce dispositif assure une grande souplesse de fonctionnement tandis que le contre-poids apparaît sous la forme d'un lobe situé à l'extrémité opposée du bras du rochet. Le lobe prévient un saut de l'aiguille des secondes dans le cas où la montre recevrait un choc.

Enfin, il convenait de trancher la question du mécanisme. Dans ce domaine, l'un des chevaux de trait de Blancpain est le mouvement 1150 à deux barillets et à quatre jours de réserve de marche. Le 1150 bat à 21 600 alternances par heure et, au moment de sa présentation par Blancpain, il incarnait une avancée révolutionnaire. En effet, il offrait la plus grande autonomie pour un mouvement automatique à travers toute l'industrie horlogère, et il a ainsi lancé la tendance qui consiste à accroître la réserve de marche, désormais mise en pratique par d'autres opérateurs. Pour la complication de la Seconde Rétrograde, Blancpain a choisi une variante du 1150, appelée le 1160.4. Comme le mouvement dont il est dérivé, ce calibre possède deux barillets, mais il bat à une fréquence de 28 800 alternances par heure contre 21 600 pour le 1150. Sa réserve de marche est toutefois un peu moins importante, mais atteint néanmoins 72 heures. Le motif en est simple : comme la fréquence du 1160.4 est plus élevée, l'énergie stockée dans le barillet diminue plus rapidement. Une question mathématique élémentaire. Cet accroissement de rythme présente l'avantage d'un fonctionnement plus doux. Compte tenu du poids ajouté par le ressort supplémentaire pour l'aiguille rétrograde des secondes, Blancpain a évalué de manière très prudente la réserve de marche du calibre qui porte dorénavant la désignation de 7663.4 à 65 heures.

Un intéressant épisode du développement du système de seconde rétrograde de Blancpain concernait le test de fiabilité. Alain Delizée, dont le portrait a été publié dans le numéro 7 des *Lettres du Brassus*, a assumé cette partie du travail. Et le dispositif qu'il a mis au point pour ce test était remarquable. Afin de simuler une existence entière de déplacements rétrogrades, il a pris un mouvement, en a retiré le balancier de sorte qu'il fonctionnait à une vitesse phénoménale et il l'a, comme il le dit, « laissé filer ». Même avec des châtiments aussi redoutables que celui-ci, le dispositif de Blancpain a pleinement démontré ses aptitudes.

La Seconde Rétrograde est considérée comme une « petite complication » et elle correspond assurément à cette définition quand elle est comparée à une répétition minutes ou à un carrousel. Cependant, son processus de développement et les épineux problèmes rencontrés par les constructeurs de Blancpain lui valent de plein droit une place dans la cour des grands.

Dans la collection Villeret, la complication rétrograde est proposée en deux variantes principales : l'une sans date et l'autre dotée d'une aiguille de la date serpentine. Les deux modèles sont équipés d'un boîtier de 41 millimètres, en or blanc ou en or rouge. Les exécutions en or blanc arborent un cadran guilloché argenté pour la version sans date et guilloché bleu pour celle avec date. La variante sans date en or rouge s'accompagne d'un cadran guilloché noir alors que celle avec date possède un cadran guilloché opalin. •







PAR JEFFREY S. KINGSTON

Chronographe
GRANDE DATE

Le chronographe, complication sportive par excellence, exprimé sous un jour féminin.



L'alliance entre la fonctionnalité et la féminité représente l'un des grands défis du design, dont l'histoire est cependant davantage jalonnée d'échecs que de réussites. Il n'est que de songer à ces sobres tailleurs pour femmes d'affaires. De fines rayures, des épaules rembourrées et une coupe impeccablement stricte. Un aspect sévère qui dénote la femme de pouvoir à un tel point que les splendides costumes taillés sur mesure à Savile Row ou à Jermyn Street semblent ternes à leurs côtés. En comparaison, les tenues de combat des forces armées apparaissent comme d'amusantes fanfreluches pour fillettes, à l'exception des bottes, du casque et, peut-être, du fusil d'assaut M16 (quoique nul ne sache jamais ce que peut contenir l'attaché-case d'une femme de pouvoir).

L'introduction sur une montre d'une complication aussi sérieuse qu'un chronographe à trois compteurs sans porter aucunement atteinte à son essence féminine s'apparente à une entreprise jonchée d'écueils. Le moindre faux pas suffit à transformer le garde-temps en un instrument pour pilote d'hélicoptère, submergé par une multitude d'informations et hérissé de poussoirs saillants. Le nouveau modèle Chronographe Grande Date de la collection Women s'est joué de ces difficultés en alliant la fonctionnalité à la grâce. Le chronographe s'accorde parfaitement à l'harmonie générale du cadran par des indications discrètes, alors que le design retenu permet de surcroît d'insérer une seconde complication sous la forme d'une grande date.

À l'inverse d'une pratique répandue dans l'univers des montres féminines, Blancpain s'en tient fidèlement à la fière tradition d'équiper uniquement ses garde-temps de mouvements mécaniques construits et fabriqués dans la manufacture. Aussi, en bonne logique, l'examen de ce chronographe pour dame débute par son mécanisme. Tout le raffinement d'un modèle masculin est conservé, car ce calibre à remontage automatique possède une roue à colonnes pour commander les fonctions du chronographe. La présence de ce composant emblématique, réservé aux réalisations horlogères haut de gamme, se perçoit immédiatement lors de l'actionnement des poussoirs. En effet, ils confèrent une sensation veloutée et soyeuse que des constructions moins subtiles seraient bien en peine de transmettre. À l'instar de nombreuses variantes de chronographes pour homme, ce calibre, connu sous la désignation de 26F8G, offre une fonction flyback. Une simple pression sur le poussoir de remise à zéro suffit à interrompre la mesure, faire revenir

*D'une grande discrétion, les compteurs
traditionnels du chronographe
SOULIGNENT L'HARMONIE du cadran.*







À la POINTE DU PROGRÈS,
LE MOUVEMENT *doté d'une roue à
colonnes n'accepte aucun compromis.*

toutes les indications du chronographe à zéro et commencer une nouvelle mesure. Afin d'illustrer que ce calibre est destiné à animer une montre de femme, son rotor de remontage, qui adopte les contours d'une fleur et apparaît à travers le fond transparent, est confectionné en or – rouge pour la version en or rouge, blanc pour le modèle en or blanc et jaune pour la variante en acier inoxydable.

Comme il se doit, l'attention se porte ensuite sur un cadran confectionné en nacre et, pour les modèles en métal précieux, accentué par deux arches pavées de diamants à la grâce incomparable. Les cinq indications se présentent dans une disposition symétrique et sous un jour parfaitement équilibré. À 12 heures, l'affichage décentré des heures et des minutes comporte des chiffres romains. Les compteurs du chronographe sont

situés à 3 et à 9 heures tandis que l'aiguille des secondes du chronographe décrit ses évolutions depuis le centre. Enfin, une grande date est disposée à 6 heures. Plutôt que de suivre la voie conventionnelle qui consiste à délimiter visuellement, sur les modèles pour homme, les totalisateurs des heures et des minutes du chronographe, les informations s'affichent à même le cadran en nacre de la version féminine. Présentes, mais non dominantes.

Pour la première fois, Blancpain offre une complication de grande date dans une montre pour femme sous la forme d'un double guichet. Cette solution ne possède pas uniquement de considérables avantages en matière de lisibilité car, contrairement à la plupart des complications analogues proposées par l'industrie horlogère, qui procèdent à la modification de l'affichage pendant de longues minutes, le mécanisme de grande date de Blancpain change instantanément d'indication à minuit.

Avec un diamètre de 38 millimètres, le chronographe Grande Date se caractérise par un boîtier d'une élégance très contemporaine. Les deux variantes en or possèdent un sertissage de diamants sur la lunette, le boîtier et le cadran, ainsi qu'un cabochon de diamant sur la couronne (pour un poids total d'environ 2,3 carats), tandis que le modèle en acier inoxydable est incrusté de petits diamants sur la lunette (pour un total approximatif de 0,84 carat). L'éventail des bracelets comprend de l'autruche blanche ou de l'alligator chocolat pour le modèle en or rouge, de l'autruche blanche ou de l'alligator bleu pour la version en or blanc et du caoutchouc satiné ou de l'alligator bleu pour la variante en acier. Tous les bracelets sont dotés d'une boucle ardillon. •



LA FLOTTE À VAPEUR

*du plus grand lac naturel
d'Europe de l'Ouest*

Quel lien existe-t-il entre David Bowie,
Coco Chanel, Charlie Chaplin, Phil Collins,
Jean Cocteau, Alain Delon,
Fiodor Dostoïevski, Ernest Hemingway,
Audrey Hepburn, Freddie Mercury,
Marcel Proust, Auguste Rodin,
Michaël Schumacher ou encore
Piotr Tchaïkovski ?

TEXTE & PHOTOS : YVES JUNOD





Tous ces personnages ont demeuré ou vivent encore au bord du lac Léman, en Suisse ou en France. Chacun a donc eu la chance d'admirer les merveilleux bateaux à vapeur qui sillonnent ce lac depuis 190 ans.

« Toujours dans le sens des aiguilles d'une montre ! » dit l'homme en bleu de travail qui enseigne l'art de bien rouler une amarre à trois bateliers en formation. Je m'approche pour faire une photo ; il se présente : « Chenaux ». Franchement, je n'imaginais pas que j'allais rencontrer ainsi le Premier capitaine, « l'amiral », de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN).

IL FAUT DU TEMPS *pour être initié aux secrets de la navigation sur ce lac.*

L'homme qui dirige la flotte de seize bateaux (de 150 à 1200 places) est modeste. À l'image peut-être de la Suisse, où l'on croise parfois – en marchant dans une rue de la capitale, Berne – un de ses ministres revenant d'une emplette, un sac en plastique à la main.

Entré à la CGN comme apprenti peintre à 17 ans, Olivier Chenaux a gravi tous les échelons, jusqu'à l'obtention en 1997 de son grade actuel. On compte en moyenne une quinzaine d'années pour devenir capitaine sur le Léman. Car il faut du temps pour être initié aux secrets de la navigation sur ce lac, dont le bleu des beaux jours en cache bien l'impétuosité. Ensuite, trois ans sont encore nécessaires pour passer de capitaine 2, habilité à diriger les bateaux à moteur diesel, au titre de capitaine 1, qui permet d'accéder au graal lémanique : le commandement d'un des cinq bateaux à vapeur Belle Époque. Cette expérience, le Premier capitaine Chenaux va nous la raconter, avec son prédécesseur, le Premier capitaine Aldo Heymoz, qui a exercé cette fonction pendant vingt ans.

Mais avant cela, il convient de comprendre le caractère exceptionnel de ce patrimoine lacustre :

Ce qui fait le charme des anciens bateaux à vapeur, c'est non seulement leur moteur, mais aussi les roues à aubes. Elles nous fascinent en exprimant toute la puissance des machines quand elles battent l'eau. Qu'il s'agisse de navires avec une roue à l'arrière (les *sternwheelers*) – comme les fameux bateaux du Mississippi – ou deux roues latérales (les *sidewheelers*), tels ceux du lac Léman.

Il ne reste dans le monde guère plus d'une cinquantaine de grands bateaux à aubes historiques en état de naviguer. Dont 19 en Suisse : 8 sur le Léman et 5 sur le lac des Quatre-Cantons ; le solde se répartissant sur les lacs de Zurich (2), Thoune (1), Brienz (1), Constance (1) et le Greifensee (1). On peut donc considérer que la flotte des vapeurs lémaniques, la plus importante du monde du point de vue du nombre de passagers transportés, constitue un patrimoine mondial de l'humanité. Nul doute alors que ces bateaux figureraient en bonne position si l'UNESCO étendait ses inventaires au patrimoine mobilier – dans lesquels on retrouverait peut-être aussi certaines réalisations de l'horlogerie ?



En haut, le Premier capitaine Olivier Chenaux ; en dessous, son prédécesseur, Aldo Heymoz (DR).

Ci-contre, la figure de proue de *La Suisse* a été refaite en 2003 par Emmanuel Bourgeau, sculpteur de marine installé en Bretagne.

Le premier bateau vapeur (pyroscaphe) du Léman embarquait une centaine de passagers en 1823. Nos huit magnifiques bateaux à deux ponts, avec salon-restaurant, peuvent accueillir eux 550 à 850 personnes. Ils sont issus de l'âge d'or du tourisme helvétique : la Belle Époque, puis les Années folles. Depuis l'inauguration du premier en 1875 (disparu comme d'autres depuis) et du dernier en 1927, ils apportent encore aujourd'hui l'insouciance du grand large et l'ivresse des paysages alpins qui venaient chercher les touristes d'alors.

Si l'éloge est fait ici des huit bateaux à aubes de la CGN, mentionnons aussi un neuvième qui flotte encore sur le Léman, le *Genève*. Désarmé en 1974 en raison de sa vétusté, il a été racheté par une association genevoise pour accueillir des personnes en difficulté. Une vocation heureuse pour ce vapeur, qui allège le destin funeste qui frappa au cœur, le 10 septembre 1898, une certaine Sissi, impératrice d'Autriche ; peu avant qu'elle monte à son bord.

Le *Venoge* est un autre bateau de cette époque à figurer dans les annales. Construit en 1905 et destiné au transport de marchandises, il est le premier bateau du monde qui fut équipé d'un moteur diesel. Si celui-ci a été remplacé en 1924, le petit *Venoge* (37 mètres) navigue toujours sur le lac, à disposition pour des croisières privées. Comme ses huit grands frères (de 64 à 78 mètres) de la CGN, qui assurent en plus, à la belle saison, un service régulier.

Au fait, comment s'appellent ces huit titans ? Sept portent des noms de lieux : l'aîné *S/S Montreux* (mis en service en 1904), *M/S Vevey*, *M/S Italie II* (deuxième du nom), *S/S La Suisse*, *S/S Savoie*, *S/S Simplon III*, *M/S Helvétie II*. Le cadet tient son nom du fleuve qui traverse de part en part le lac Léman, *S/S Rhône III* (1927). *M/S*, *S/S* !? S'agirait-il de frères et sœurs plutôt ? Nos deux Premiers capitaines nous expliquerons que, oui, les bateaux ont un genre. Mais cela n'a rien à voir avec ces sigles ; *M/S* signifie *motorship* et *S/S* *steamship*. En l'occurrence, ce sont trois des bateaux

qui ont été équipés, dans les années 1950 à 1970, d'un moteur diesel-électrique, en remplacement de leur machine à vapeur.

À relever l'exception du *S/S Montreux* qui, après avoir reçu un moteur diesel dans la même période, a été revaporisé à l'occasion de sa rénovation entre 1999 et 2001. Un retour aux sources qui en augurera d'autres, nous le verrons.

Mais l'histoire de ces navires, c'est aussi celle d'hommes qui font corps avec leurs machines et entre eux.

LES ORFÈVRES DE LA MANŒUVRE

Si, ce matin, le Premier capitaine Chenaux drille ses trois recrues jusqu'à ce que chacun prépare parfaitement l'amarre avant son lancer, ce n'est pas pour leur apprendre la discipline. Il s'agit d'assurer la parfaite maîtrise de cette manœuvre qu'exige l'accostage des 300 à 500 tonnes (sans passagers) de ces vénérables bateaux Belle Époque. Toutefois, l'habileté des matelots n'est qu'un des paramètres. Suivant les circonstances, l'équation qui mène, non pas à découvrir l'âge du capitaine, mais à réussir cette opération peut tenir du casse-tête...

Voyons les données : avec leur vitesse de croisière moyenne de 25 km/h, la distance

L'HISTOIRE DE CES NAVIRES, c'est aussi celle d'hommes qui font corps avec leurs machines et entre eux.

de freinage de ces navires, en faisant battre arrière leurs deux roues, est d'environ 200 mètres ; tout comme leur rayon de braquage. Pour faire demi-tour, il leur faut donc un espace de 400 mètres. Or, les beaux jours, le lac Léman fourmille de bateaux de plaisance et les coups de semonce – de sirène, rassurez-vous – ne suffisent parfois pas à éloigner les inconscients. Le capitaine doit alors ordonner l'arrêt, ou virer et recommencer toute l'approche.

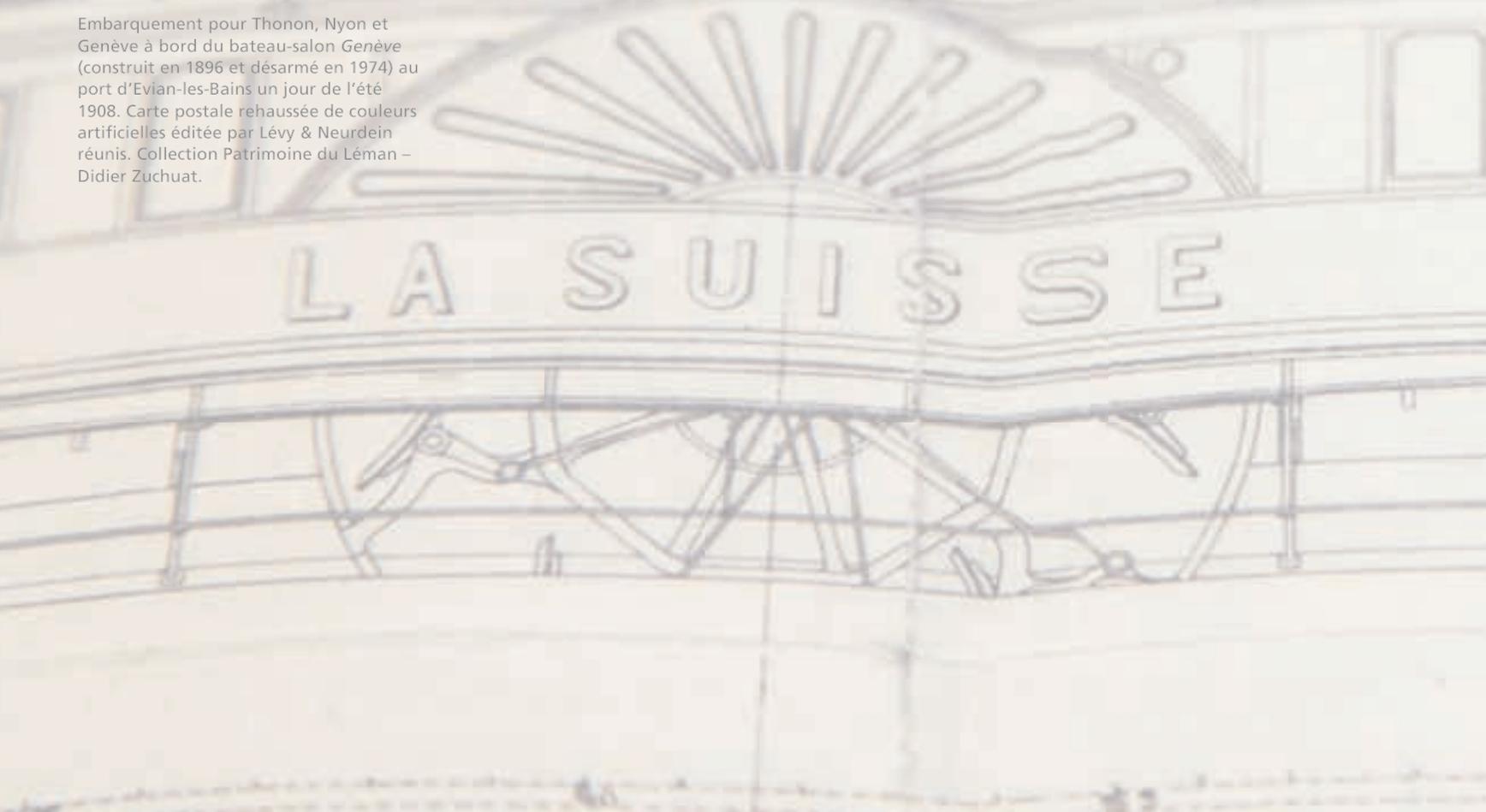
L'équation se complique encore avec cette particularité des géants du Léman : leur tirant d'eau n'est que d'un mètre soixante environ ; ils doivent pouvoir en effet naviguer dans des eaux très peu profondes, comme celles de la rade de Genève. Ce n'est rien comparé à leur taille et surtout à leur énorme surface de prise au vent, qui les fait alors facilement dériver. « Nos bateaux sont de véritables voiliers en puissance », relève le Premier capitaine Heymoz, en évoquant ce coup de vent mémorable où il avait dû ordonner que l'on descende toutes les vitres du pont supérieur, pour diminuer la prise au vent latérale.

Enfin, ultime inconnue, qui mérite bien son nom car elle est sournoise : les courants sous-lacustres ; leur sens et leur vitesse sont imprévisibles ! Saint-Prex est un charmant bourg médiéval de la côte suisse ; tout y semble paisible. Pourtant,





Embarquement pour Thonon, Nyon et Genève à bord du bateau-salon Genève (construit en 1896 et désarmé en 1974) au port d'Evian-les-Bains un jour de l'été 1908. Carte postale rehaussée de couleurs artificielles éditée par Lévy & Neurdein réunis. Collection Patrimoine du Léman – Didier Zuchuat.



« le timonier qui n'y a jamais raté son accostage à cause du courant n'est pas né », poursuit l'ancien capitaine. Son successeur relate d'ailleurs qu'en arrivant un jour, en ce même lieu, poussé par un vent de 50 km/h, il avait quand même été déporté par un courant qui venait en sens contraire.

Ajoutez encore à l'équation le fait que, dans les eaux peu profondes, il est judicieux de vraiment ralentir le bateau pour éviter qu'une vague ne se forme à l'arrière, afin que le gouvernail reste opérant. Vous

Rhône (qui sort du lac à cet endroit) assure le reste du travail ; en faisant pivoter le bateau autour de sa proue, il le « parque » parallèle à la berge.

Si, depuis les années 1960, les commandes de gouvernail sont électriques et peuvent être actionnées par le capitaine depuis les passerelles latérales, auparavant, on manœuvrait « à bras » : c'était le timonier qui tournait sa grande roue à transmission mécanique, en suivant les ordres. Aujourd'hui, ces manœuvres constituent toujours une prouesse pour les cinq bateaux à vapeur. Car, contrairement aux navires à moteur diesel, ce n'est pas le capitaine (ou son timonier) qui agit sur les machines ! Il doit passer par l'intermédiaire du mécanicien qui, au fond de sa cale et sans voir l'extérieur, actionnera les commandes. « Stop », « Arrière »... nous avons tous en tête ces inscriptions figurant sur le cadran des pittoresques transmetteurs d'ordres, qui sont toujours utilisés pour communiquer entre la passerelle et la salle des machines. Avec un interphone au besoin.

On comprend mieux à quel point le travail de chaque membre de l'équipage est important : des ordres clairs, une réaction immédiate... et de l'habileté, comme le suggère l'ancien Premier capitaine : « La manœuvre c'est assez pointu pour un mécanicien, il faut qu'il place sa bielle au bon endroit ; si elle est mal placée, quand il inverse la machine, elle ne part pas ; il faut alors lui donner de la vapeur auxiliaire.

Aujourd'hui, ces manœuvres constituent toujours **UNE PROUESSE POUR LES CINQ BATEAUX À VAPEUR.**

comprenez alors qu'il n'y a pas que dans l'horlogerie que l'on aime les complications.

À propos d'ingéniosité, il faut absolument mentionner l'astuce de ce dispositif pour accoster près du pont du Mont-Blanc (Genève). Même si vous ne voyez pas la cuillère, le morceau de sucre et le carré de chocolat qu'utilise le Premier capitaine Heymoz, vous comprendrez son explication : arrivant du Haut-lac dans l'étroite rade de Genève, le bateau imprime une grande courbe pour se présenter face à la rive. Au pied de celle-ci, on a aménagé un banc de sable et de gravier sur lequel on vient volontairement échouer la proue (l'avant du navire). Puis, le courant du

À gauche, le salon-restaurant 1^{re} classe de *La Suisse* ; à droite, l'escalier principal du *Vevey*.





Mais, pendant ce temps, le bateau avance de 5 ou 10 mètres de plus qu'il n'aurait dû. »

À force de travailler si étroitement ensemble, chacun reconnaît le style de l'autre, sans le voir : à sa vigie, le capitaine devine lequel des deux mécaniciens vient d'opérer, selon sa rapidité à exécuter son ordre. Inversement, le mécanicien sait si c'est tel timonier ou tel capitaine qui effectue l'accostage, suivant, par exemple, qu'il utilise (ou pas) la force du vent.

CES BATEAUX QUI VIVENT

Comment font alors les capitaines pour prendre en compte tous ces facteurs ? Impossible de calculer la résultante en introduisant dans un smartphone les vitesses et les angles du vent, de la vague et du courant ; le tout pondéré par l'humeur du mécanicien et l'âge du capitaine. « On navigue beaucoup au feeling, on doit sentir comment le bateau réagit, comment il se déplace ; c'est instinctif », répond le Premier capitaine Chenaux. Avant d'ajouter : « Nos bateaux à vapeur, ils vivent ; on les sent... ils respirent ; la machine à vapeur imprime un rythme au bateau, elle vibre. Les bielles décentrées donnent des à-coups... Les bruits ont de l'importance ; tel bruit de vapeur indique, par exemple, que le bateau ne va pas reculer tout de suite. Un bateau, ce n'est pas qu'une grosse machine, c'est complexe, c'est vivant. »

Lorsqu'on lui demande alors quel bateau il préfère, il hésite longuement – ses pro-

tégés, amarrés à moins de cinquante mètres, pourraient-ils nous entendre ? « Délicate question... ça me fait un peu mal au cœur de le dire : *La Suisse*, c'est le plus beau bateau, mais je préfère le *Simplon* ; il est plus nerveux, plus fougueux, même si sa dimension est la même. *La Suisse* est beaucoup plus indolente... » Son prédécesseur le rejoint : « On considérait *La Suisse* comme une dame et le *Simplon* comme un mâle. Il est plus planté dans l'eau. »

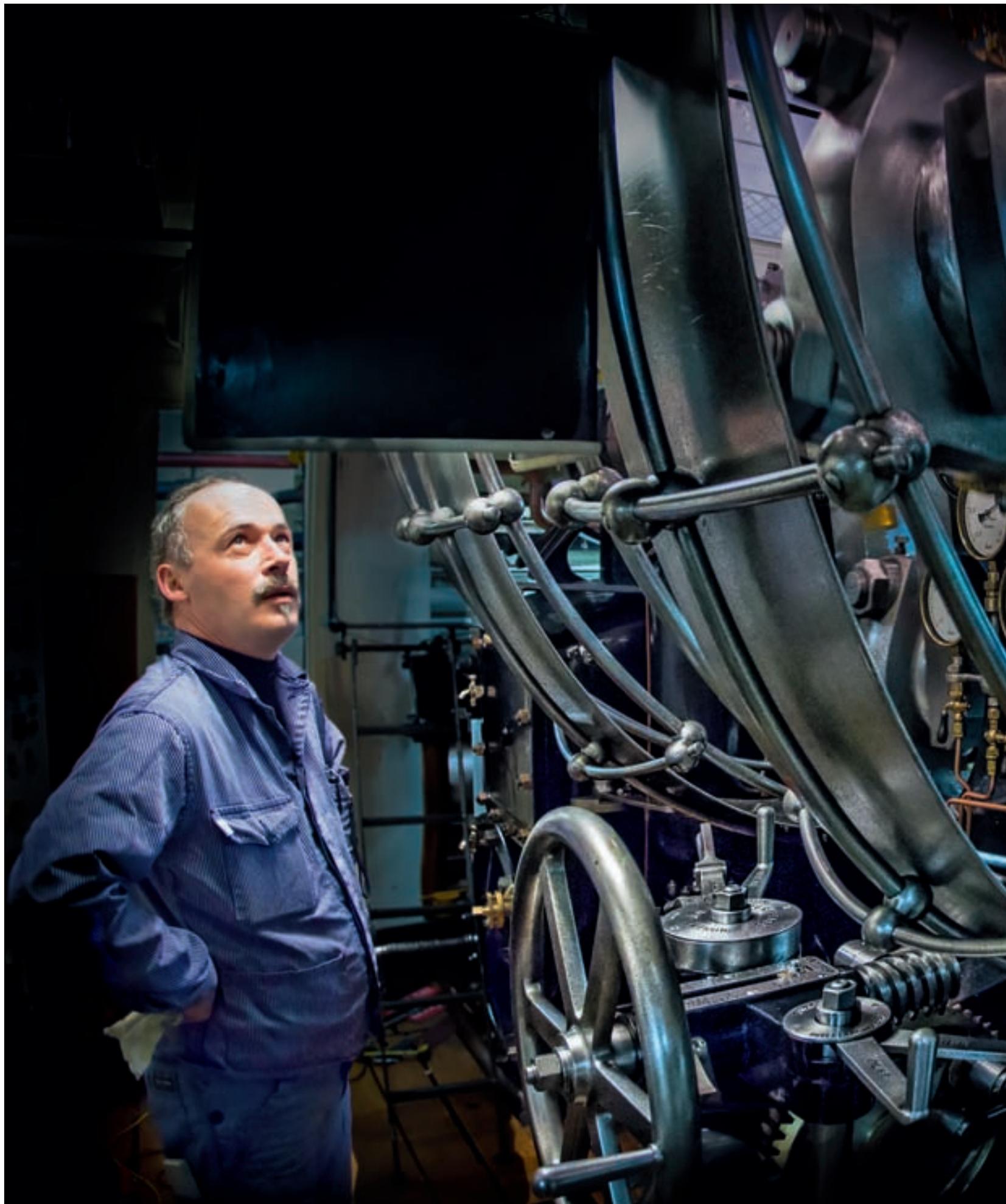
LA PARADE

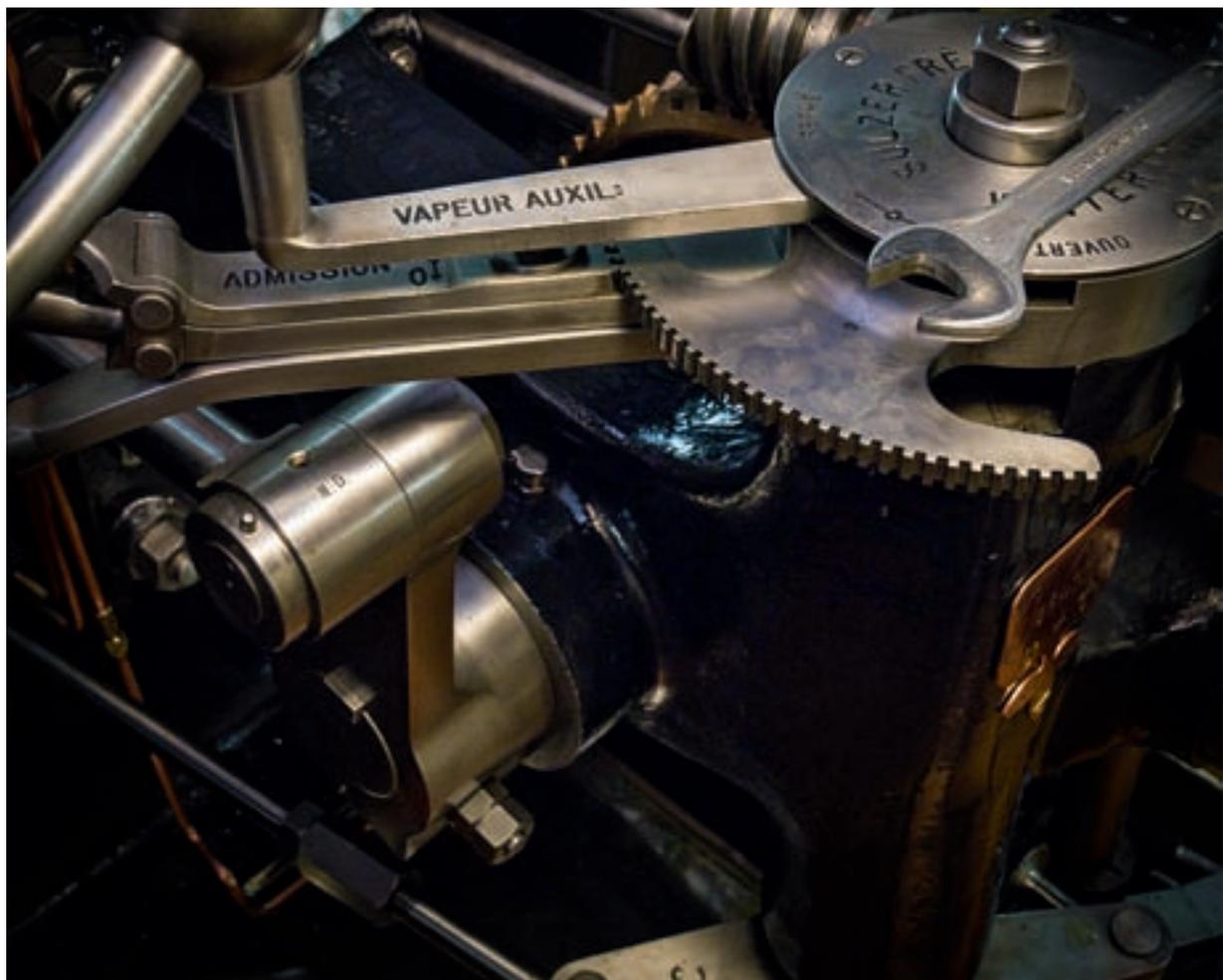
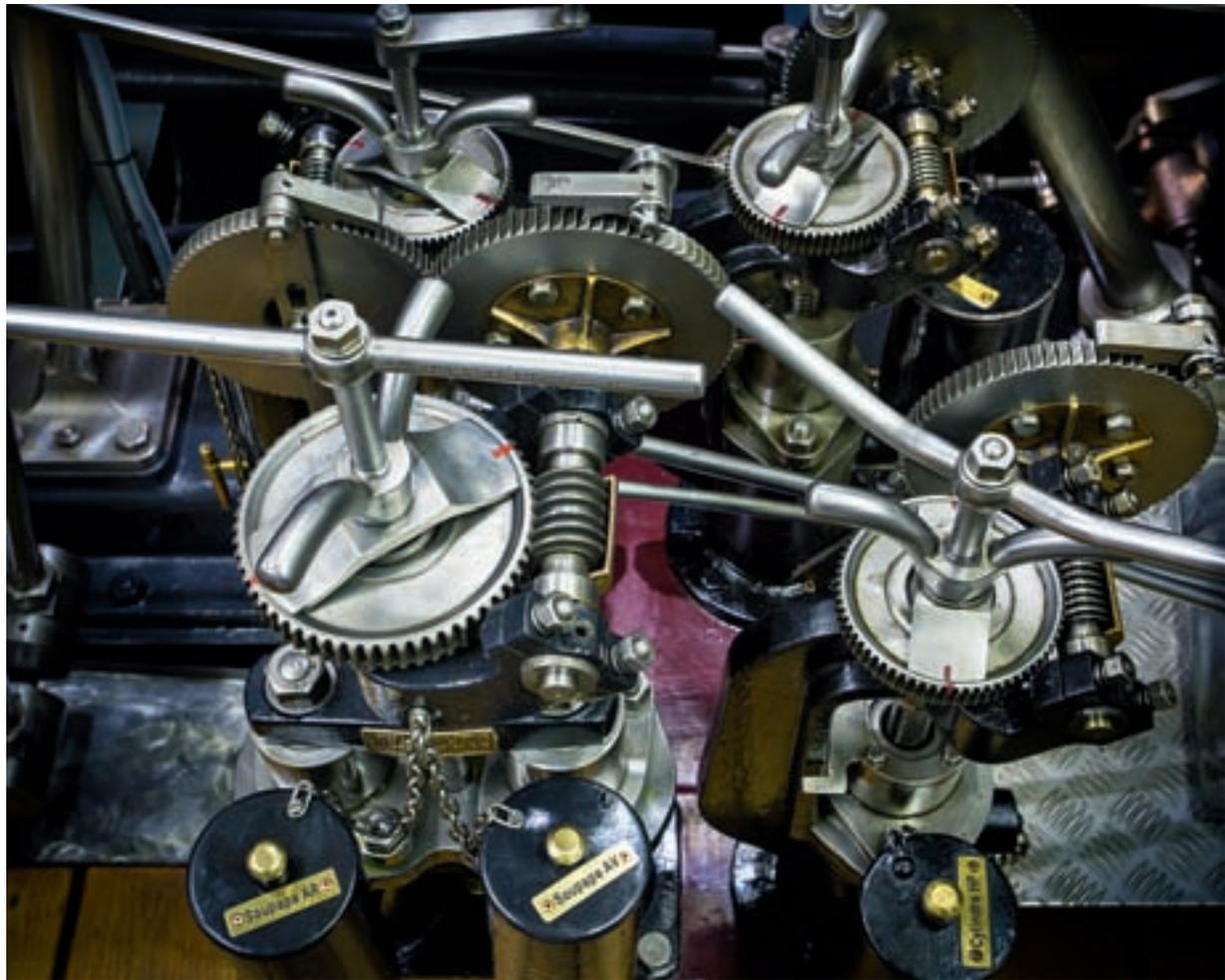
Désormais organisée chaque année au printemps, la parade navale de la flotte Belle Époque réunit ces purs-sangs pour un ballet. Vous montez sur le bateau de votre choix et, aussitôt, tous vos sens seront happés par ce spectacle : départ vers le large, nez au vent, où vous rejoignez les autres navires qui vous accueillent toutes sirènes hurlantes. En naviguant à pleine vitesse à quinze mètres des bateaux voisins, vous verrez et entendrez battre leurs roues à aubes ; tout comme vous sentirez battre votre cœur, lorsque les bateaux en deux rangs opposés fonceront l'un contre l'autre, avant de se frôler pour croiser.

Mais la figure la plus spectaculaire et la plus difficile a lieu au ralenti. Les bateaux se rejoignent nez à nez pour former une étoile. Arriver à stopper les étraves de ces mastodontes à quelques mètres les une des autres est une prouesse. Même sans aucun vent ni courant, ce qui est rarement le cas.



« L'acier de ces vieux navires est devenu cassant, il est plus difficile à travailler », relève un des soudeurs de l'équipe venue du chantier naval de Saint-Nazaire (France).





Il serait totalement romancé de dire que, pendant cette manœuvre, on entend voler les mouches dans la cabine de pilotage. Car « même les mouches n'osent plus voler ».

Cette chorégraphie lacustre mise au point par le Premier capitaine Chenaux est d'autant plus admirable qu'aucune répétition n'a lieu. Suivant les conditions météorologiques, il existe bien entendu un plan B et même un plan C.

Si ce spectacle existe, c'est également grâce aux passionnés qui se démènent pour la sauvegarde de la flotte Belle Époque ; à commencer par l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et sa fondation Pro Vapore. Leurs récoltes de fonds a notamment permis d'apporter 12 des 15 millions de francs qui ont été nécessaires à la rénovation générale (de 2007 à 2009) du bateau amiral de la flotte, *La Suisse*. En 2003 déjà, l'Association Patrimoine du Léman (APL), avait (avec le soutien du Musée du Léman) restitué le canot d'intervention en acajou à la poupe du navire et la figure de proue, entièrement dorée à la feuille. La rénovation générale qui suivit porta tant sur les structures, l'équipement que la décoration du bateau :

Une centaine de kilomètres de câbles électriques, des cloisons technologiques en nid d'abeilles et des propulseurs d'étrave ont

notamment permis de moderniser la centenaire. Des travaux de réhabilitation minutieux ont restitué tout son faste à cette dame. Quel plaisir pour les yeux de caresser les boiseries de son salon I^{er} classe, faites en érable sycomore moiré et rehaussé de marqueteries en pommier, poirier et buis. Autant d'essences que de notes enchanteresses que vous découvrirez dans le Dézaley que vous dégusterez en même temps.

Si vous changez de bateau pour le retour, vous verrez peut-être le salon néo-Directoire du *Vevey*, en marronnier incrusté d'amarante et d'ébène. La rénovation générale de ce bateau, s'achève cet automne. Il revient de loin. Sa silhouette d'origine a été rétablie : on a recréé le petit salon et dégagé la cheminée. Une restauration dans les règles de l'art ; avec quelques concessions à la sécurité, comme pour les fenêtres

*Cette CHORÉGRAPHIE LACUSTRE
est d'autant plus admirable qu'aucune
répétition n'a lieu.*

Double page précédente :
À gauche, le chef mécanicien Markus Graf devant « Joséphine », sa machine à vapeur préférée.
En haut à droite, la pompe à cliquet (pompe à rochet) est entraînée par le mouvement de la paire d'excentriques qui commande l'admission de la vapeur dans le cylindre haute pression. Cet ingénieux dispositif à rouages a des allures d'horloge. Il permet un graissage régulier des pièces inaccessibles lorsque la machine fonctionne.





Moment fort de la parade navale, la figure de l'étoile est la plus difficile. Elle demande une parfaite coordination ; non seulement entre les navires, mais aussi entre le capitaine de chaque bateau et son mécanicien, qui doit réagir immédiatement aux ordres qu'il reçoit.





de la timonerie. Tradition et technologie aussi, puisqu'il sera notamment possible d'agir sur le chauffage et de contrôler le niveau des citernes à partir d'un smartphone !

Deux autres bateaux attendent toujours leur rénovation, l'*Italie* tout d'abord, puis l'*Helvétie*. L'ABVL a pu réunir un tiers des 12 millions nécessaires pour le premier.

Quand on demande au Premier capitaine Chenaux ce qu'il souhaite pour l'avenir de sa flotte Belle Époque, il répond sans hésiter : « Qu'elle reste intégrée dans l'horaire régulier afin que chacun puisse en profiter et que ses bateaux ne deviennent pas des musées. » Inutile en revanche de le presser pour entendre ses hauts faits de navigation ; il préférera vous parler de ce qu'il voit depuis sa « citadelle » : des nuages aux formes si particulières, des scènes cocasses d'oiseaux qui se chamaillent... Il évoquera peut-être aussi cette vision quasi magique de rameurs dont seules les têtes dépassaient d'une fine nappe de brouillard... Ou encore ce souvenir d'un petit garçon aveugle qui découvrait la ca-

bine de pilotage (timonerie) en palpant ; « il avait un tel sourire, il était tellement heureux que c'était impressionnant ».

Ce sens de l'écoute de la nature et des autres semble être un trait commun entre les deux Premiers capitaines : « Je disais aux gars que je formais, observer, observer, observer ; que ça ! » rapporte Aldo Heymoz. Avant d'ajouter : « Moi j'ai toujours écouté ; même un tout nouveau qui arrive à la timonerie. Je me disais que, peut-être, il y a quelque chose que je n'avais pas vu. »

Vraiment modestes ces amiraux du lac Léman.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

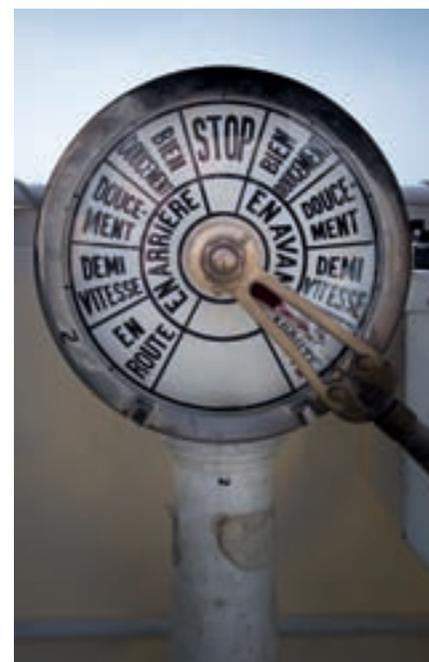
Les bateaux Belle Époque du Léman naviguent d'avril à octobre : www.cgn.ch

Association des amis des bateaux à vapeur du Léman : www.abvl.ch

Association Patrimoine du Léman : www.patrimoine-leman.ch

« Au temps de la navigation à vapeur sur le Léman 1841-1941 » ; exposition du 30 avril 2013 au 5 janvier 2014 ; Musée du Léman à Nyon : www.museeduleman.ch

C. Bertola & D. Zuchuat, *L'Age d'Or de la Navigation à Vapeur sur le Léman 1841-1941*, Glénat, Nyon, 2013



Journal de la DERNIÈRE CROISIÈRE DU M/S VEVEY



30 septembre 2010, 18 h 14, Cully en Lavaux : c'est exceptionnel, le *Vevey* arrive en retard.

Bien qu'il ait parcouru 3 millions de kilomètres depuis son inauguration, il ne semble pas essoufflé. Pourtant, il sera désarmé dans les jours qui suivent. L'argent nécessaire à sa rénovation manque.

18 h 17 : départ ; des mains s'agitent, pour une fois c'est le bateau que l'on salue.

19 h 46 : dans le salon I^{re} classe, une dame en costume Belle Époque sourit.

19 h 57, débarcadère de Saint-Prex : des marins ont allumé des feux de détresse dont la vive lumière rougit tout le bateau ; la sirène du *Vevey* hurle. Sur le pont, protégée de la fine pluie par un capuchon, une dame boit calmement un thé.

21 h 00 : les derniers clients descendent à Lausanne. Seuls restent à bord les familles et les amis de l'équipage.

21 h 52 : le *Vevey* est arrivé à son port d'attache. Le capitaine Schaffner descend de la vigie, l'air grave.

22 h 01, salle des machines : le capitaine prend dans ses bras le mécanicien, qui n'a pas pu se résoudre à éteindre « son » moteur. C'est le capitaine qui s'en charge.

23 h 17 : toute l'énergie est revenue ; dans le salon I^{re} classe, on rit et on danse sur *Smoke on the water*...

0 h 05 : je laisse l'équipage poursuivre cette folle nuit. Sur le quai, une écrevisse, sans doute tombée des filets du pêcheur, agite ses pinces ; je la remets à l'eau. Elle est bien vivante.

Épilogue ; 5 mars 2013, 11 h 42 ; chantier naval de Bellerive (Lausanne) : tel le Phoenix, le Vevey renaît sous les étincelles des soudeurs. Une décision politique l'a sauvé. Dans quelques mois, il naviguera de nouveau.

«*Joséphine*», «*Béatrice*» et «*Sophie*»... LES MACHINES À VAPEUR DES NAVIRES



Tels sont les petits noms donnés aux machines de trois des cinq bateaux à vapeur ; respectivement le *Savoie*, *La Suisse* et le *Simplon*. Comme les capitaines, les mécaniciens ont leurs préférences... et tant pis pour le *Montreux* avec sa machine à vapeur moderne et pour celle du *Rhône*, qui n'a pas non plus atteint la perfection de ses aînées.

Elles ont beau avoir des prénoms féminins, ces machines font plutôt penser aux cyclistes champions du Tour de France : la salle du moteur étant ouverte sur le haut, les passagers peuvent admirer le pédalage des deux bielles et écouter le souffle des machines lorsqu'elles montent en puissance. Et quelle puissance... *La Suisse* développe 1400 cv qui lui permettent de déplacer ses 513 tonnes et faire filer ses 78 mètres à une vitesse de croisière de 25 km/h ; pour le plus grand plaisir de 850 passagers, au maximum.

Évidemment, ce champion a soif : 20 litres de mazout par kilomètre en moyenne. À titre de comparaison, le moteur diesel d'un autre bateau Belle Époque avec des roues à aubes, le *Vevey* (64 mètres pour 297 tonnes), consommait 8 litres (avant la rénovation en cours).

Les machines des trois bateaux à vapeur purs-sangs susnommés ont été construites sur le même modèle, par l'entreprise suisse Sulzer Frères. Il s'agit d'un système à double détente dit « *compound* », car composé de deux cylindres ; l'un à haute pression (petit volume), l'autre à basse pression (grand volume). La vapeur arrive dans le premier à une température de 280 à 300 °C, avec une pression de 10,5 bars, pour se détendre à 1 bar ; avant de passer dans le second, qui l'utilise jusqu'à 0,3 bar pour actionner la deuxième bielle.

N'allez pas croire, à partir de ces chiffres et des images de leurs composantes massives, que ces machines sont des brutes. C'est de l'horlogerie pure : si les plus grands paliers ont un diamètre de quelque 240 millimètres, leur jeu n'est que de 0,2 millimètres. Une précision au 1/1200 ! Un dixième de millimètre de moins, la bielle chauffe ; trois dixièmes de trop, elle tape.

Cet usinage précis exige de grands soins. Tels les champions, ces machines sont régulièrement massées aux huiles. En navigation, ce travail occupe une personne en permanence ; l'aide-mécanicien est en effet responsable de quelque 150 points de graissage, dont il fait le tour toutes les 80 minutes. Par jour, ce ne sont pas moins de 10 litres d'huile qui sont utilisés pour les cylindres et également 10 litres pour les autres pièces en mouvement.

Encore un chiffre et vous saurez tout sur ces cyclistes, arpenteurs du lac : leurs deux roues ont un diamètre de 3,4 à 3,7 mètres et, grâce à un système excentrique, l'angle de pénétration dans l'eau de leurs palettes est optimal. •



PAR MICHEL JEANNOT

Ici prennent vie les
**TOURBILLONS
ET CARROUSELS**
de Blancpain

Installé au Brassus à la manufacture, avec une vue reposante sur la nature environnante, l'atelier des tourbillons et des carrousels est la traduction concrète d'une part de la légitimité et de la spécificité de Blancpain dans la haute horlogerie.

En 1989, Blancpain présentait son premier tourbillon d'une construction particulière car d'une finesse inégalée, avec un balancier excentré et une réserve de marche exceptionnelle de 8 jours. Quelque dix-neuf ans plus tard, la manufacture récidivait en matière de régulation avec le premier Carrousel Volant Une Minute réalisé en montre-bracelet. En 2013, Blancpain conjugue ces deux complications avec le modèle Le Brassus Tourbillon Carrousel, combinaison de nouveau inédite. L'occasion rêvée de partir à la rencontre des spécialistes du tourbillon et du carrousel dans l'atelier qui leur est dédié.

Tourbillons et carrousels, Blancpain excelle dans l'art de ces deux fascinantes constructions horlogères. De longue date, ce qui ne l'empêche nullement de se montrer toujours innovante. Nouvelle double démonstration cette année puisque la société se distingue dans le domaine des complications avec deux pièces exceptionnelles proposées dans la collection Le Brassus : une Carrousel Répétition Minutes Chronographe flyback

et une Tourbillon Carrousel, soit deux conjugaisons de complications jamais éditées à ce jour. C'est que Blancpain affiche une maîtrise consommée dans la mécanique horlogère en général et en particulier dans celle consistant à apporter des solutions inédites en ce qui concerne l'échappement et son organe régulateur, que l'on parle de tourbillon ou de carrousel.

Le premier tourbillon présenté par Blancpain nous ramène à 1989 avec le calibre 23 à remontage manuel. Si, aujourd'hui, une telle complication est devenue un exercice de style pratiqué par nombre de manufactures, à la fin des années 1980, rares étaient celles capables d'en maîtriser la construction. Mais Blancpain ne s'est pas arrêtée en si bon chemin. Ce premier mouvement à tourbillon sera ainsi bientôt suivi par un deuxième, le calibre 25 automatique, qui va ensuite servir de base à une multitude d'alliances du tourbillon et d'autres complications. Il en est ainsi des mouvements tourbillons permettant en outre d'afficher une grande date (calibre 6925), une grande date et un semainier



(calibre 3725), puis un deuxième fuseau horaire (calibre 5025), un quantième perpétuel (calibre 5625) et enfin une grande date et une réserve de marche indiquée sur la masse oscillante (calibre 4225). Le carrousel apparaît quant à lui au catalogue en 2008, sous la forme d'un Carrousel Volant Une Minute, nouvelle prouesse technique, nouvelle première mondiale pour Blancpain.

AU TEMPS DES « SANS RUBIS »

Mais que se cache-t-il derrière cette terminologie de tourbillon et de carrousel ? Comme le précise Mustapha Ahouani, responsable de l'atelier des complications chez Blancpain, « les deux systèmes ont un même objectif, celui d'annuler les effets de la gravité sur les mécanismes horlogers. Il faut en effet se replacer dans

le contexte historique, à savoir en 1801, année où Abraham-Louis Breguet déposait son brevet sur le tourbillon. À cette époque, les montres à gousset souffraient d'un manque de précision pour plusieurs raisons, notamment pour des questions de frottement, car les horlogers n'avaient pas encore intégré l'usage des rubis. De plus, les techniques de fabrication étaient plus sommaires qu'aujourd'hui, de sorte que les rouages n'étaient pas optimaux. Comme les montres étaient portées en position verticale, les trous dans lesquels ces rouages venaient s'insérer avaient tendance à se déformer, ce qui nuisait à la précision de marche. Pour tenter de remédier à ce problème Abraham-Louis Breguet a inventé le tourbillon. »

Pratiquement, le tourbillon se présente sous la forme d'une cage mobile dans laquelle sont insérés l'ensemble de l'échappement et le régulateur, ce dernier étant normalement positionné au centre. Le pignion de la roue d'échappement tourne autour de la roue des secondes qui est fixe. Pour mémoire, en matière horlogère, l'échappement est un mécanisme qui se trouve entre la source d'énergie – ressort – transmise par les rouages et l'organe régulateur constitué par l'ensemble balancier-spiral. L'échappement a pour fonction d'entretenir les oscillations du balancier qui, avec le ressort spiral, effectue le comptage du temps. La rotation de la cage du tourbillon, soit généralement un tour par minute, permet ainsi de compenser les écarts de marche dans la position verticale, position habituelle de la montre de poche.

TOURBILLONS ET CARROUSELS, Blancpain
excelle dans l'art de ces deux fascinantes constructions horlogères. De longue date, ce qui ne l'empêche nullement de se montrer toujours innovante.

QUESTION DE PRESTIGE

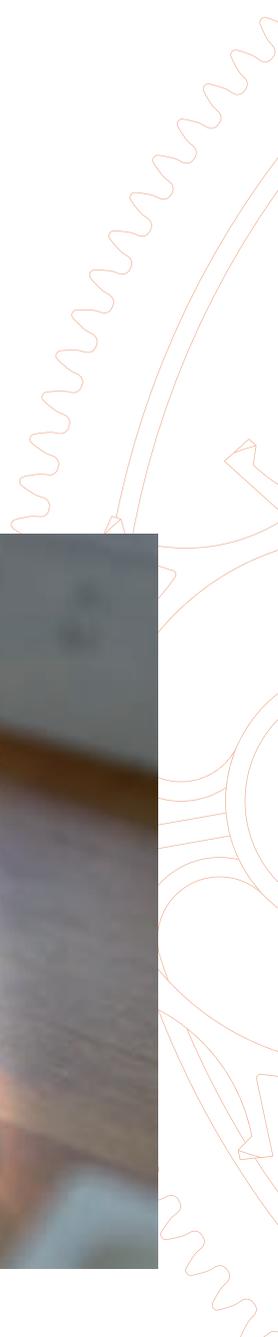
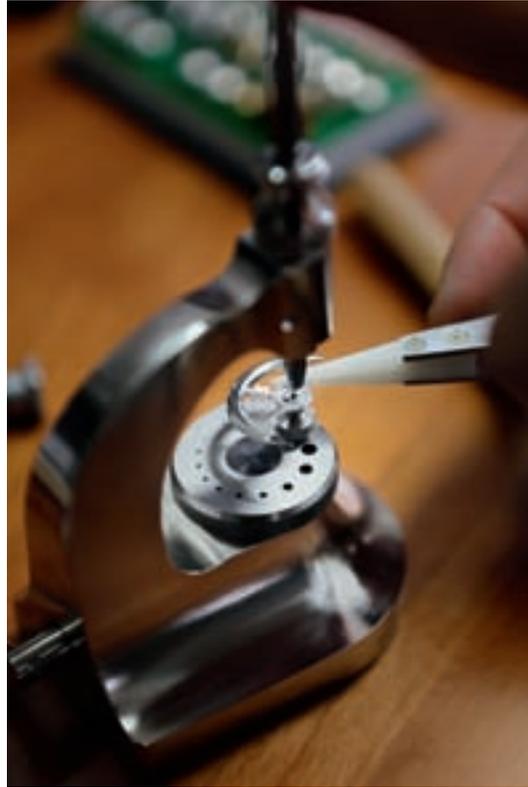
« Environ un siècle plus tard, le Danois Bahne Bonniksen s'est attelé à la même tâche que Breguet, toujours dans le but d'annuler les effets de la gravité terrestre, poursuit Mustapha Ahouani. Comme il ne pouvait pas marcher dans les mêmes traces que son

Sérénité et concentration pour le maître horloger dans l'atelier des tourbillons et des carrouseils.

*C'est là que l'expérience horlogère,
LA « MAÎTRISE DU GESTE », prend toute son
importance dans la mesure où la
cage du tourbillon renferme le cœur de la montre.*







prédécesseur, il a mis au point le carrousel, breveté en 1892. En fait, Bonniksen voulait réaliser un dispositif plus performant, moins onéreux et plus facile à régler. Ce qui n'a finalement pas été le cas. Cela dit, son invention n'en est pas moins intéressante pour autant. La principale différence entre ces deux systèmes tient à l'entraînement des forces. En d'autres termes, la chaîne cinématique est plus classique dans le cas du tourbillon. »

Tout comme le tourbillon, le carrousel incorpore les organes de l'échappement et de régulation dans une cage pivotant sur elle-même. Le carrousel dispose de deux trains de rouages distincts et complémentaires, la séparation se faisant au niveau du mobile de moyenne. D'un côté vers l'échappement, de l'autre vers le renvoi de cage, lequel a pour but de réguler la vitesse de rotation de la cage, un tour par minute dans le cas du carrousel Blancpain. Comme le balancier et son pont sont positionnés au-dessus d'un plateau tournant, le nom de carrousel s'est imposé. On le comprend, dans sa conception, la construction d'un carrousel est plus complexe que celle d'un tourbillon, exigeant de sur-

croît un plus grand nombre de pièces théoriquement plus difficiles à équilibrer correctement. Au final, même si l'on obtient avec le carrousel une meilleure diffusion de l'énergie, donc moins de perte d'amplitude lorsque l'apport énergétique décroît, synonyme de meilleure précision, cette complication n'a de loin pas connu le succès de son grand frère le tourbillon. Pendant longtemps, elle a même passé pour un dispositif « bâtard », nettement moins prestigieux que l'invention d'Abraham-Louis Breguet. Et le carrousel est tombé dans l'oubli.

MÉLANGE DES GENRES

Blancpain s'est efforcée de remettre les pendules à l'heure, avec la même volonté d'innovation qui avait prévalu lors de la réalisation de son tourbillon. Au moment de la présentation de ce dernier en 1989, la Maison est en effet arrivée sur le marché avec le tourbillon le plus fin jamais réalisé, disposant en plus d'une réserve de marche impressionnante de 8 jours. Pour y parvenir, elle s'est permis quelques libertés par rapport à l'interprétation classique de Breguet. Le tourbillon Blancpain dispose ainsi d'un balancier excentré, ce qui est généralement une des caractéristiques du carrousel. Alors, quand l'horloger a mis au point son carrousel disposant d'une réserve de marche de 100 heures, il s'est également permis de mélanger les genres en positionnant le balancier au centre d'une cage effectuant une rotation complète par minute, soit des caractéristiques généralement associées au tourbillon.

Il ne manquait plus à Blancpain que d'associer ces deux complications pour en admirer toute la force mécanique. C'est aujourd'hui chose faite avec le modèle Le Brassus Tourbillon Carrousel (nous y reviendrons en détail dans notre prochaine édition), tous deux volants et positionnés respectivement à 12h et à 6h,

*« Le tourbillon peut alors prendre vie.
La cage s'ébranle à l'intérieur du mouvement,
UN MOMENT DE GRANDE SATISFACTION. »*

associés à un quantième à 3h et une réserve de marche au dos. Comme on l'explique chez Blancpain, « l'œil est immédiatement surpris par les différences et les similitudes des mécanismes ainsi que par la beauté de leur rotation. Chacune des deux cages indépendantes l'une de l'autre est reliée par un différentiel. Celui-ci transmet la moyenne de marche des deux régulateurs à l'affichage des heures. Une couronne extérieure permet le remontage simultané des deux barillets tout en garantissant un armage égal, donnant à ce garde-temps toute sa précision et 7 jours de réserve de marche. »

UN TOURBILLON QUI FLOTTE DANS L'AIR

Autant pour la théorie mais, pratiquement, comment naît un tourbillon dans les ateliers de la manufacture au Brassus ? « Avant de parler du montage d'un tourbillon Blancpain, il est intéressant d'en connaître les caractéristiques, expose Gérard Marguet, 55 ans, arrivé en 1988 chez Frédéric Piguet, entreprise du Sentier aujourd'hui intégré dans la manufacture Blancpain.

Il s'agit d'un Tourbillon Volant Une Minute, servant également à l'indication de la seconde, doté d'une réserve de marche de 7 à 8 jours. Comme il n'a pas de pont, la cage est libre, très esthétique, avec un seul point de pivotement situé au-dessous reposant sur sept billes en céramique. En d'autres termes, il donne véritablement l'impression de flotter dans l'air. Autre particularité : sa taille. Le tourbillon Blancpain est en effet de petite dimension, logé dans le calibre 25 automatique, mouvement de base dans la gamme des tourbillons, qui fait 4,85 mm d'épaisseur. Sous certains aspects, il est donc un peu capricieux et peut demander deux à trois jours de rodage pour qu'il se mette véritablement en place après montage. Ce qui nous permet généralement de continuer l'assemblage des autres parties de la montre pour revenir au réglage proprement dit du tourbillon. »

Dans l'atelier des complications au Brassus, Gérard Marguet travaille en binôme avec Christophe Lamy-Chappuis, 44 ans, engagé également chez Frédéric Piguet en 1989. A eux deux, ils sont aujourd'hui les maîtres d'œuvre de tous les tourbillons Blancpain,



Lorsque la complication prend vie : un moment d'intense émotion pour les horlogers.



quelles qu'en soient les variantes, selon les besoins de la production. A eux deux, et grâce à une expérience éprouvée, ils réalisent une dizaine de tourbillons par semaine. Tout commence par la réception des calibres en kit et par le tri des pièces dont certaines sont déjà préparées, notamment au niveau de l'empierrage ou de la pose des goupilles. Tâche réalisée au sein de la manufacture Blancpain au Sentier. Suit le travail de montage proprement dit qui débute avec le mécanisme de remontoir et de mise à l'heure. « Ensuite, nous posons les rouages, puis nous assemblons le barillet et son pont, tout en contrôlant les jeux de hauteur et en effectuant l'huilage des points de pivotement, précise Christophe. C'est alors qu'intervient le montage de la cage, la partie la plus longue et la plus délicate qui peut demander jusqu'à quatre heures de travail. »

DEUX MONTAGES SUCCESSIFS

C'est là que l'expérience horlogère, la « maîtrise du geste », prend toute son importance dans la mesure où la cage du tourbillon renferme le cœur de la montre, à savoir l'échappement et l'organe réglant. « Les composants usinés qui nous parviennent de chez Blancpain au Sentier répondent à des fourchettes de tolérance avec des maxima et des minima, poursuit Gérard. D'où, forcément, des ajustements nécessaires, notamment au niveau des palettes. De plus, certains d'entre eux sont décorés, poli noir par exemple en ce qui concerne le pont inférieur. Comme cette pièce demande à être manipulée une dizaine de fois, nous n'avons pas droit à l'erreur. Leur qualité d'origine doit absolument être préservée. En ce sens, le jugement du client est sans appel. S'il devait constater des dérapages dus au montage, c'est la réputation de Blancpain qui en pâtirait. Et nous ne pouvons évidemment pas nous le permettre. »

Les deux horlogers commencent par monter l'échappement, puis le balancier et le spiral. Lorsque ce dernier est centré et mis à plat – opération appelée la mise en marche –, le dispositif devient fonctionnel. Tout est alors contrôlé : les fonctions, les pénétrations des palettes permettant de contrôler la force du balancier – l'achevage. Reste encore à définir les partages ou

*Leur parcours, RÉVÉLATEUR DE
COMPÉTENCES EXCEPTIONNELLES,
permet de voir l'arrivée
du silicium sans trop d'inquiétude.*

dispositions en hauteur des pièces mobiles, en l'occurrence la roue d'échappement et l'ancre avec son balancier. Tout est mesuré, retouché si nécessaire et corrigé, pour certains composants en visuel uniquement. Mais à ce stade, il ne s'agit encore que d'un montage à blanc. C'est dire que ces mouvements complexes sont toujours montés une première fois à blanc, puis démontés et nettoyés avant d'être remontés. En d'autres termes, le tourbillon est ensuite complètement démonté pour être lavé et épilamé, opération qui évite l'étalement des huiles et assure la longévité du produit. « Le lavage est essentiel, insiste Gérard. Comme nous faisons deux fois le travail sur la cage du tourbillon et que nous manipulons ces composants, certains pour les modifier, une petite pollution que l'on ne verrait pas à l'œil peut potentiellement nous poser des problèmes lors du réglage. Il s'agit d'être très rigoureux sur ces pièces complexes. »

« LE TOURBILLON PEUT PRENDRE VIE »

Une fois remonté, huilé et validé pour ses parties fonctionnelles, le tourbillon va alors subir une batterie de tests mais avec sa cage bloquée, comme sur un mouvement traditionnel. « Nous mesurons la marche et l'amplitude dans les six positions standard, précise Christophe. Nous effectuons également des mesures





**«NOUS FAISONS UN TRAVAIL D'ÉQUIPE,
et le premier maillon de l'ouvrage
est aussi important que le dernier. »**

acoustiques de type Witschi pour l'échappement et un équilibrage dynamique de l'organe réglant. Ces opérations doivent nous permettre d'effectuer la correction de marche définitive du tourbillon en intervenant sur les quatre vis du balancier en or pour en augmenter ou diminuer l'inertie. Comme ces retouches se font également à l'œil, nous n'avons là encore pas droit à l'erreur. » Reste enfin à effectuer la dernière opération, non moins délicate, la pose du tourbillon dans son logement diamanté définitif à l'intérieur du mouvement. C'est le pignon de seconde qui est porteur de la cage, fixée dans un pas de vis de 0,30 mm. « Le tourbillon peut alors prendre vie, un moment de grande satisfaction, souligne Gérard dans un large sourire. Il ne reste ensuite plus qu'à effectuer un contrôle de marche définitif dans les six mêmes positions et de respecter une période de rodage pour que le calibre se stabilise. L'ajout des déclinaisons intervient après, mais il s'agit là d'opérations plus aisées. Il nous faut surtout faire attention à l'huilage sur les points de frottement. Le tout est finalement validé au Sentier durant sept ou huit jours au cours de cette étape que nous appelons la certification. »

Gérard et Christophe sont également en charge des carrousels Blancpain, selon les mêmes procédures de montage. Pour Christophe, « le travail est très similaire. Comme il y a davantage de composants, cela nous prend un peu plus de temps. Cela dit, le carrousel est monté sur des pièces plus aérées, la cage est plus haute, ce qui rend la tâche un peu plus facile par rapport au tourbillon extraplat. Dès que l'on descend dans la miniaturisation, les difficultés surgissent dans l'assemblage comme dans le réglage, et le processus se complexifie. Seule différence notable en ce qui concerne le carrousel, le réglage se fait à l'ancienne, un contrôle de marche diurne avec une montre pilote car les mesures acoustiques sont perturbées par le carrousel lui-même, plus bruyant que le tourbillon. »

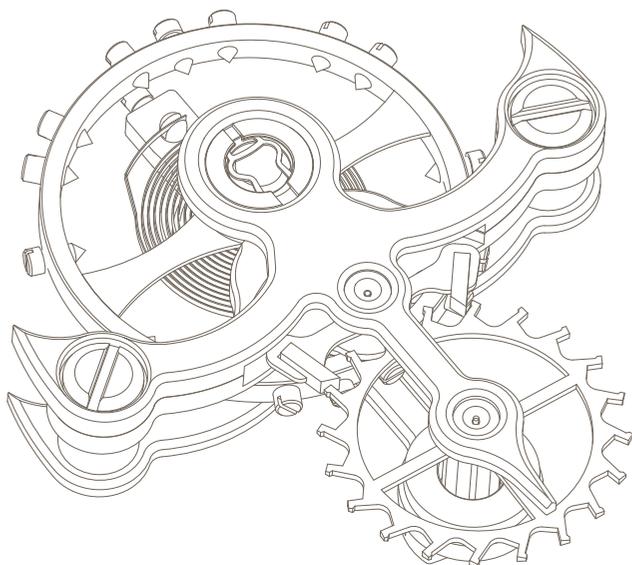
Contrairement à ce que d'aucuns imaginent sans doute, les mécanismes sont en perpétuelle évolution chez Blancpain. Même les plus complexes. Prochaine étape pour les tourbillons : l'introduction du silicium, d'abord pour le spiral, ensuite pour les cornes de l'ancre et la roue d'échappement. D'autant que la technologie est parfaitement maîtrisée au sein de la manufacture. « En fait, nous avons déjà réalisé des tests sur plusieurs calibres, mais pas encore véritablement sur le tourbillon, précise Mustapha Ahouani. Cela dit, le calibre 2322 Tourbillon Carrousel est déjà doté de deux spiraux en silicium. À n'en pas douter, c'est l'avenir, car ce matériau offre une meilleure stabilité de marche et, surtout, il est amagnétique. En fait, en ce qui nous concerne, le développement du silicium au sein de nos mouvements est une étape qui va dans le sens de l'évolution et de l'amélioration des calibres. Et nos horlogers sont prêts à relever ce défi. »



QUAND L'HISTOIRE HORLOGÈRE M'EST RACONTÉE

De leur côté, Gérard et Christophe sont déjà parfaitement au clair relativement aux nouvelles exigences requises par le silicium, plus difficile à manipuler. Mais leur parcours, révélateur de compétences exceptionnelles, permet de voir l'arrivée cette innovation sans trop d'inquiétude. « Un atelier des complications est en perpétuel mouvement et évolution, insiste Christophe. Autant dire que l'on ne s'ennuie pas. Finalement le rêve de tout horloger est bel et bien de travailler sur des pièces de cette complexité. Ce n'est pas toujours simple mais quelle satisfaction lorsque nous livrons ces montres ! » « En effet, en même temps qu'un garde-temps, le client acquiert un savoir-faire, un produit qui lui raconte l'histoire horlogère, renchérit Gérard. Finalement, si les techniques d'usinage ont considérablement changé depuis le temps d'Abraham-Louis Breguet, nous en sommes les héritiers directs en poursuivant toujours les mêmes principes d'une horlogerie de qualité. »

Suivi des procédures, répétition des contrôles, méticulosité, respect du travail fait en amont, souci de la bienfaisance et, surtout, ce calme indispensable à la sûreté du geste, telles sont les qualités que les deux horlogers mettent en avant pour qualifier leur ouvrage. « Nous sommes en bout de chaîne sur des pièces à forte valeur ajoutée, conclut Gérard. Il s'agit bien évidemment d'en prendre conscience et de mettre notre expérience au service de ce dernier maillon horloger. Car il ne faut jamais oublier une chose fondamentale dans nos métiers : nous faisons un travail d'équipe, et le premier maillon de l'ouvrage est aussi important que le dernier. » À n'en pas douter, dans la quiétude de la vallée de Joux, l'atelier des complications Blancpain a trouvé un berceau propice à la réalisation de montres d'exception. •





ÉDITEUR

Blancpain SA
Le Rocher 12
1348 Le Brassus, Suisse
Tél. : +41 21 796 36 36
www.blancpain.com
pr@blancpain.com

RESPONSABLE DE PROJET

Christel Räber Beccia

RÉDACTION EN CHEF

Christel Räber Beccia
Jeffrey S. Kingston

AUTEURS

Laurent Ballesta
Michel Jeannot
Yves Junod
Jeffrey S. Kingston
Pierre Thomas

ADAPTATION FRANÇAISE

Jean Pierre Ammon

**CONCEPTION, GRAPHISME, DESIGN,
RÉALISATION**

TATIN Design Studio Basel GmbH
www.tatin.info

DIRECTION ARTISTIQUE

Marie-Anne Räber
Oliver Mayer

PHOTOLITHOGRAPHIE

Sturm AG, MuttENZ, Suisse

PRÉPRESSE ET IMPRESSION

IRL plus SA, Renens, Suisse

PHOTOGRAPHIES/ILLUSTRATIONS

Laurent Ballesta
Lisa Besset
Blancpain
Lionel Deriaz
Claudy Iannone / Imagine Action
Claude Joray
Yves Junod
Alban Kakulya
Lausanne Palace & Spa
Arno Murith
Joël Von Allmen

Imprimé en août 2013



JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE