

Les cinglés du Muscadet

Le retour. Près de 50 ans après son lancement, le Muscadet n'a jamais été autant à la mode. Record de participation au National de la série, restaurations impeccables, croisières lointaines, le plan Philippe Harlé est sur tous les bons coups. Quels sont donc les secrets de cette coque en contreplaqué à bouchains ? TEXTE : EMMANUEL VAN DETH - PHOTOS : EMMANUEL VAN DETH / D.R.

Le Muscadet, robuste croiseur en contreplaqué, a lancé la carrière de son architecte, Philippe Harlé. Bientôt âgé de 50 ans, cet incroyable voilier n'est pas prêt de disparaître de notre paysage nautique. Restauré, bichonné et accastillé comme une bête de course, il s'offre même une deuxième jeunesse.

En 1963, la ligne du Muscadet ne suscite pas l'enthousiasme



Peinture rouge approximative et hublots découpés grâce à des boîtes de conserve : le premier Muscadet qui touche l'eau à Nantes, au printemps 1963, tient plus du vilain petit canard que de l'élégant yacht classique. À bord, pour les premiers essais : Philippe Harlé et le constructeur du bateau, André Aubin.

Naviguer sur un voilier en bois des années 60 est devenu un must. Si l'intérêt pour les Dragon et autres Requin n'est pas nouveau, les passions provoquées par les anciennes unités de Monsieur Tout-le-monde le sont bien davantage. Selon les skippers qui reprennent la barre du joujou de leur grand-père, on éprouve bien plus de plaisir à mener ces bateaux presque historiques que de se retrouver à la barre d'une production moderne en polyester. Faut-il les croire ? Deux séries récoltent en tout cas les fruits du « naviguer vintage » : l'indéboulonnable Corsaire, bien sûr, et le Muscadet. Pour preuve, le prix moyen d'achat du plan Philippe Harlé, aux alentours de 7 500 euros, est presque deux fois plus élevé qu'il y a 10 ans. À comparer avec un Sylphe du chantier Dufour, cet élégant voilier qui s'échangeait au début des années 2000 contre 4 500 euros, vaut 1 000 euros de moins aujourd'hui ! Ce succès très décalé fait partie intégrante de l'histoire du bateau, adoué par les plus grands skippers... alors que le Muscadet n'était plus construit. Car, contrairement au Corsaire, toujours proposé neuf en polyester et en contreplaqué époxy, le plan Harlé n'est plus fabriqué depuis 1979.

Crac Boum Hue ! Certes, il y a bien eu quelques réalisations amateurs, une petite centaine, dont des unités en aluminium, mais aucun chantier n'est parvenu à sceller un accord avec Claude Harlé, la femme de l'architecte disparu. Et quand il fut question, il y a quelques années, d'étudier un « Mumu » en plastique, le projet a rapidement disparu. Du coup, les Muscadet forment une flotte très homogène. Tous vieux, 32 ans pour les plus récents, et en bois ! Et n'importe quel modèle en état de naviguer peut se

transformer, à peu de frais, en machine de course. Ajoutez à cela le plaisir de personnaliser son plan de pont et surtout de naviguer à toutes les allures, à la même vitesse sinon plus vite qu'un croiseur récent de même taille, et vous comprendrez un peu mieux l'étonnant pouvoir de séduction de cette unité.

L'engouement s'explique également par le travail de la dynamique APM, l'Association des propriétaires de Muscadet. Forte d'une centaine de membres, elle est parvenue à mettre en place un vrai circuit de régates capable de réunir près de 60 bateaux. L'APM dispose également d'une remorque pour améliorer la mobilité de ses troupes et surtout... d'un Muscadet, prêté tous les ans au département qui accueille le National, point d'orgue de la saison. À bord des bateaux, sous le chapiteau et sur les pontons, bonne ambiance et entraide sont de rigueur. Sans oublier la fameuse manche « échangiste », lorsqu'un équipier du bateau, premier au classement provisoire, monte à bord du dernier, un équipier du deuxième rejoint l'avant-dernier et ainsi de suite... Serait-ce là les clés de son succès ?

Tiens bon la mer. En 1963, la mise à l'eau à Nantes du prototype n'a pas suscité grand enthousiasme. Si le Muscadet se révèle immédiatement équilibré et facile à mener, il affiche une ligne pour le moins massive. L'absence de rouf et les hublots de coque détonnent parmi les productions de l'époque. Même Claude Harlé le trouvait vilain, ce bateau ! Au chantier, quand la jeune épouse de Philippe découvre le prototype entièrement peint en rouge, elle décide d'adoucir le bordé vertical par une bande blanche et découpe, en utilisant des boîtes de conserve comme gabarit, trois hublots sur chaque bord. La fameuse bande sera ensuite affinée et ▷



LA GRANDE FÊTE DU NATIONAL

Avec 58 unités sur la ligne de départ, à la sortie du chenal de La Trinité, le National Muscadet 2011 a égalé son record de fréquentation établi à Saint-Malo en 2000. Le niveau de préparation de la flotte est chaque année plus élevé : il devient difficile pour les bizuths – ils étaient 15 cette année – de se faire une place dans les vingt premiers. La bonne ambiance de ce long week-end du 14 juillet est assurée par des recettes qui marchent : la plupart des 210 participants dorment à bord et chaque équipage se présente dès la première soirée sous la tente. Sans oublier la mémorable manche « échangiste » : un ou plusieurs équipiers du premier bateau au classement provisoire embarquent à bord du dernier et inversement. Même chose pour le deuxième et l'avant-dernier, et ainsi de suite, sur un parcours banane qui ne compte pas au général. Du coup, les meilleurs en profitent pour tester la gauche du plan d'eau, globalement peu payante. Au terme de six manches aux conditions très variées – thermiques le premier jour, petit temps clapoteux le lendemain, grosse brise le samedi et annulation pour cause de coup de vent de la régata du dimanche – Clo's Juliénas, le Muscadet à Claude Harlé, sort vainqueur à 1 point seulement de Marie-Caroline, 1^{er} l'an dernier à Saint-Cast. À la barre, Pierre-Yves Harlé, le petit-fils de l'architecte disparu il y a tout juste 20 ans. Un bel hommage !

En 30 ans de carrière, Philippe Harlé a dessiné près de 200 bateaux. Au cours des années 70, un voilier sur quatre est signé de sa main. Bon vivant, chaleureux, l'architecte disparu en 1991 a toujours défendu une certaine vision de la plaisance, proche des principes des Glénans.

Le Muscadet est un excellent support pour régater en intersérie. Mais il faut privilégier la jauge HN (Handicap National), bien plus favorable que l'IRC.



La Mini-Transat a permis au Muscadet d'acquérir ses lettres de noblesse comme régatier



Depuis une dizaine d'années, les amateurs de belles peintures s'en donnent à cœur joie : les coques sont de plus en plus colorées et chaque bateau devient unique. Ici le blanc Peg Leg et le noir Orionis, l'un des Muscadet les plus rapides du circuit.

Le National 2010, qui comptait 53 équipages, s'est disputé à Saint-Cast, dans les Côtes-d'Armor. Cette année, l'Association des propriétaires de Muscadet (l'APM) a fait mieux encore : 58 bateaux se sont retrouvés sur la ligne, à La Trinité !

► les hublots rectangulaires deviennent parallélogrammes. Peu de temps après sa mise à l'eau, le Muscadet participe à sa première régata à La Rochelle. Les résultats sont très encourageants. Le petit croiseur se rend ensuite au Havre – avec une simple carte Michelin ! – pour intégrer les épreuves du GCL, le Groupement des croiseurs côtiers. Le sloop à bouchains bataille contre le redoutable Challenger, dessiné par Gaubert et Mauric. Si le Muscadet établit rapidement un solide palmarès, il en impose surtout par ses qualités marines, démontrées lors d'innombrables convoyages. Raide à la voile et dur au mal, le petit voilier impressionne les jeunes coureurs pressés d'en découdre sur leur propre bateau. Daniel Gilard fête ses 20 ans à bord et s'offre une transat vers... Terre-Neuve ! « Quand j'habitais Paris, se souvient le

navigateur tour-du-mondiste, Jean-Luc van den Heede, je naviguais au Havre à bord d'un Corsaire. Le Muscadet me faisait rêver. Il y en avait quatre ou cinq qui régataient, dont Cul Sec, à Laurent Cordelle. En 1967, un énorme coup de vent balaye une régata. Sur les 32 inscrits, une dizaine de bateaux a démâté et deux seulement ont franchi la ligne. Deux Muscadet ! On m'en a prêté un : j'ai pu partir en croisière aux Scilly avec ma fille âgée de 6 mois. En 1977, pour la Mini-Transat, le chantier Aubin et Philippe Harlé m'ont préparé un Mumu, le 555. J'ai cru que c'était une course réservée aux bateaux de série et j'ai juste ajouté un aileron devant le safran. Il y avait cinq autres Muscadet inscrits. J'ai terminé premier d'entre eux et quatrième au général. Lors de la première étape, on s'est pris

un gros coup de vent de sud. Le bateau passait bien, mais ma hantise, c'était de croiser un cargo. Je me disais que si un type me voyait depuis sa passerelle, il me prendrait pour un fou perdu dans la tempête... »

Les Muscadet investissent la Mini : trois bateaux sont présents au départ en 1979. Cette même année, chez Aubin, l'ouvrier responsable de la tenue des comptes termine son relevé au numéro 587. En 1981, quatre « Mumu » se pressent sur la ligne. Pas pour faire de la figuration : ils terminent troisième, quatrième et sixième. Ce beau tir groupé suffit à motiver douze skippers à choisir le Muscadet en 1983 ! Le bateau, qui n'est pourtant plus construit depuis 4 ans déjà, connaît son heure de gloire. Grâce à la Mini-Transat, près de 40 Muscadet ont ainsi traversé l'Atlantique.

Aujourd'hui, près de 450 Muscadet sont en état satisfaisant. Soit 64 % de la flotte ! Un chiffre étonnant pour un voilier âgé de 32 à 48 ans. Parce qu'en quarante saisons de mer, on ne compte plus les diverses fortunes, tempêtes, accidents, abandons... Même dans les grandes séries polyester, on ne rivalise pas avec cette étonnante aptitude à vieillir... et à bien vieillir !

Construit pour durer. Plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, les propriétaires de Muscadet sont sans doute plus soigneux que d'autres. Ils savent que leur voilier est costaud et marin, mais aussi qu'il est en bois et qu'il mérite donc un minimum de soins. Peu de coques ont été abandonnées sur un terre-plein ou une vasière. Le « Mumu » a également toujours suscité un fort capital sympathie : un bateau quel-

que peu délaissé trouve rapidement un nouveau propriétaire plus enthousiaste. Mais l'explication ne s'arrête pas là. Ce voilier bénéficie d'une qualité de construction exceptionnelle. Premièrement, grâce au choix des matériaux. Le contreplaqué utilisé est de qualité « aviation ». Il s'agit d'un acajou dit « Grand Bassam », sans nœuds, particulièrement résistant à la pourriture. Idem pour les massifs et lamellés : de l'acajou partout !

En plus de ses quatre cloisons principales, la structure intègre une serre-bauquière de pont, une autre de bouchains et un étroit réseau de lisses, longitudinales pour les bordés et obliques pour les fonds. Et les fonds justement ? Si vous souhaitez tararder la quille en fonte pour installer un anneau de levage, il vous faudra ►

LE BATEAU POUR TOUS LES TEMPS

Equipages : Trois ou quatre personnes pour les voyages à long terme. Parents et deux enfants pour les sorties de la journée et la croisière côtière.

Attraits majeurs : La possibilité d'allier vite et bien pour un budget limité. Résistance, confort et sécurité. D'une maniabilité exceptionnelle en toutes circonstances. C'est un bateau que les débutants apprécient particulièrement.

Points forts et caractéristiques : Son tirant de 18,5 pieds mark 2 le catologue en classe 5. Réductible en mer grâce au levage.

A son actif : Plus de 500 unités à flot. Bonne tenue sur le marché d'occasion grâce en partie à un système unique de pare-chocs. Possibilité de transport sur remorque. Tractable par un moteur 4 CV sur étrave réglable.

Le MUSCADET est un bateau facile à manœuvrer par tous les temps. Toutes les manœuvres effectuées sous grand voile seule, ou sans force de vent, sont effectuées sans risque de manœuvre à vide.

Le MUSCADET, version quillard, s'aligne parfaitement sur un fond plat et de forme simple. Néanmoins la version standard offre accosté les possibilités d'accosté et de petits mouillages dans les ports d'échouage.

Plan de pont : Il se divise en trois parties.

La plage avant, où les manoeuvres s'effectuent avec la sécurité et la facilité que procure un bon pavillon.

Le pont proprement dit, qui se peut compléter comme un roof sans compromettre l'alignement par des rails-ponts et les rails de flot. Il reçoit un capot coulissant donnant large accès à la cabine.

Dans la cabine, les bancs viennent jusqu'à la coque, ce qui procure un dossier confortable à tous les degrés de gîte. A l'arrière, un grand cockpit donne tout confort de route à voile.

muscadet aubin

Publicité du chantier Aubin en 1967. Le tarif de l'époque, avec l'option capot avant : 10500 francs.

**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
DU MUSCADET**

Matériau : contreplaqué acajou
 Architecte : Philippe Harlé
 Chantier : Aubin et construction amateur
 Longueur de coque : 6,40 m
 Longueur à la flottaison : 5,60 m
 Largeur : 2,26 m
 Tirant d'eau (quillard) : 1,10 m
 Tirant d'eau (dériveur) : 0,75/1,10 m
 Poids lège : 1 200 kg
 Lest : 500 kg
 Surface de voile au près : 25,05 m²
 Grand-voile : 10,65 m²
 Génois : 14,40 m²
 Prix : de 2 500 à 11 000 €
 (selon l'état et l'équipement)



PLANS : FRANÇOIS CHEVALIER

Autrefois frappées sur le livet de pont, les cadènes sont désormais groupées et surtout plus rentrées. Le génois peut ainsi être davantage bordé, pour un bien meilleur cap au près.



La jauge autorise le safran en plastique, car la casse de la pelle bois au niveau des ferrures est un grand classique. Le profil elliptique proposé est plus moderne.



Sur les derniers modèles, certains skippers utilisent une cale en inox pour avancer le pied de mât. Sans résultats significatifs.



Les carènes sont désormais préparées grâce à l'enduit époxy. Les meilleurs bateaux sont stockés sur leurs remorques, parfois au sec. Ils n'ont pas d'antifouling.

PERFORMANCE : LES ÉVOLUTIONS EN COURS



Le vainqueur du National 2011, *Clo's Juliénas*, est équipé depuis 1975 d'une paire de rails de génois très rentrés, à 30 cm du livet de pont. Mais beaucoup d'autres cadors de la série ont conservé des points de tire plus à l'extérieur. Qui a raison ?

Les profils utilisés aujourd'hui sont un peu plus légers et surtout mieux équipés : sorties de drisses, vit de mulet, renvoi de pied de mât. Pourtant, les vieux mâts tiennent le choc au plus haut niveau.

Le génois est bien plus grand que le foc d'origine, tout comme le spi, passé de 25 m² à 35 m². Seuls les dérivés du polyester sont autorisés, mais le gain est déjà énorme.

Les textes de jauge imposent 1,50 m d'un hauban à l'autre. Vous mesurez un peu plus ? Pas d'hésitation, coupez ! C'est toujours 1 ou 2 degrés de cap de gagné !

L'accastillage est libre à bord du Muscadet. Emmagasinage et cunningham de génois fleurissent sur les plages avant. Mais la simplicité est souvent la meilleure recette !

Régatier dans l'âme, le Muscadet a bien sûr été patiemment amélioré pour gagner encore en performance. Les coureurs ont vite exigé un génois maxi avec bordure à plat-pont, bien plus grand que la voile présentée en 1963. Le mât en bois a rapidement laissé la place à des espars en aluminium, plus raides et légers. Quant au premier spi, qui ne dépassait guère les 20 à 25 m², il est devenu particulièrement puissant avec ses 35 m². Le pied de mât très avancé du prototype a reculé, soutenu par un massif qui coiffe le rouf. Le capot a été constamment amélioré : d'abord coulissant, il devient également plus large. Sur les derniers modèles – après 1975 – le pont est constitué de trois feuilles de contreplaqué de 5 mm, contre une seule de 9 mm pour les plus anciens. L'idée est d'offrir, grâce à un bouge de pont légèrement plus marqué et la suppression du barrotage intérieur, 7 cm de hauteur sous barrot en plus. Ce qui est particulièrement bienvenu quand celle-ci se limite à 1,27 m. Le mât, privé de son sabot, est de même longueur et le plan de voile reste identique. À ceci près que l'espar a été légèrement reculé pour reposer sur la cloison de la cuisine. Plus important : le Muscadet n°500 à Claude Harlé

– un cadeau de son mari – est présenté en 1975 avec un nouveau gréement. Les cadènes de haubans et de bas-haubans quittent le liston : elles sont désormais plus rentrées et reprises sur une seule pièce, à l'aplomb d'un barrot de pont. Les barres de flèches sont légèrement raccourcies et prennent un peu d'angle. Du coup, le bas-étau, gênant lors des virements de bord et des empannages disparaît. Le gréement est évidemment moins bien tenu que sur la première version, mais suffisamment costaud pour supporter les pires traitements. En effet, les dématages sont très rares dans la série. Le gain en cap est impressionnant, de l'ordre de 2 à 5° sur chaque bord, sans pour autant bloquer le bateau. Grimper un peu plus au vent ? Il ne demandait que ça, ce voilier ! Le Muscadet, jusqu'au début des années 2000, reste plus un croiseur qu'un régatier. Mais il y a tout juste 10 ans, *Marie-Caroline* (toujours leader de la série) frappe très fort : restauration flatteuse, peinture impeccable, piano sur la descente et accastillage optimisé, jeu de voiles neuf, carène préparée... Le Muscadet n°557 met la barre très haut. Et tout le monde suit ! L'APM parvient à gérer cette évolution en limitant autant que pos-

sible la course à l'armement. Une jauge est mise en place, très restrictive quant aux caractéristiques générales : espars en bois ou en aluminium, câbles en inox, capot arrière en bois... En revanche, elle se veut souple quant à l'accastillage : points de tire de foc plus ou moins rentrés, piano qui enjambe le capot de descente, cunningham de génois, emmagasinage... Chaque année, de nouvelles tendances apparaissent. Mais gare à la course à l'armement : pour les voiles, les fissus composites, Mylar, Kevlar et autres 3DL, sont interdits. Seul le Dacron et sa déclinaison Pentex sont autorisés. Et, à partir de 2012, les propriétaires ne pourront remplacer qu'une seule voile par an. Les mâts sont désormais un peu plus légers. La jauge autorise des profils de 1,9 kg au mètre. Du coup, de nombreux propriétaires ont opté pour un mât neuf. Plus léger, donc, mais sans doute moins aérodynamique que les anciens tubes. Un gain non avéré côté performances. Idem pour les derniers modèles équipés d'une robuste cale en inox, pour avancer de nouveau le mât : pas d'effets probants si l'on en juge par les résultats. Tant mieux pour la série, les bagarres n'en sont que plus passionnantes à la bouée au vent !



Jean Cordier, propriétaire de Crac Boum Hue ! – Muscadet n°182 – est le nouveau président de l'APM.

▷ percer pas loin de 55 millimètres de bois rouge ! Autant dire que le bateau est pratiquement indestructible. Le Muscadet a également été particulièrement bien pensé par son architecte : le système de double face avant de rouf, avec aérateurs en chicane, assure une ventilation permanente des emménagements. Hormis l'impossibilité d'entretenir la zone entre les deux cloisons, l'idée est remarquablement efficace : après une navigation particulièrement humide, voiles et spi trempés, contentez-vous d'éponger les fonds et de laisser les planchers à la verticale. Revenez deux jours plus tard, et tout est sec ! Mais il y a quelques points à vérifier tout de même : l'étrave, souvent pourrie suite à des infiltrations invisibles depuis la cadène d'étau, et la petite baignoire de cockpit. L'endroit, vite bouché par des feuilles ou des algues, peut souffrir si de l'eau stagne trop longtemps pendant l'hiver.

Certes, un voilier en bois réclame plus de soins qu'une unité en polyester, mais les accros de la série ont acquis d'excellentes connaissances et un vrai savoir-faire. De belles valeurs de partage, également... Papy, un agriculteur de Bretagne Nord, a hébergé il y a quelques années des unités défraîchies ainsi que leurs propriétaires. Aujourd'hui, pas moins de 50 Muscadet se refont une beauté pendant l'hiver sous le grand hangar. Alors, pourquoi pas vous ? ■



La plupart des modèles sont équipés d'un pont en contreplaqué sur barrot. À partir de 1975, le constructeur Aubin adopte un pont plus épais avec un bouge plus important. La hauteur sous barrot gagne 7 cm grâce à la suppression du barrotage.

LES DIX BONS PLANS HARLÉ

Si le Muscadet, le premier dessin de Philippe Harlé, est une indéniable réussite, l'architecte rochelais a également signé pléthore de voiliers élégants et bons marcheurs. Voici la sélection de YACHTING Classique.

ARMAGNAC LE REDOUTABLE



C'est le grand frère du Muscadet ! Avec ses 2 m de plus et près de 1,80 m de hauteur sous barrot, il ouvre les portes de la croisière confortable... et même du grand voyage, pour les plus motivés. Rapide et marin, l'Armagnac est toujours redoutable en régate. Avis aux connaisseurs.

KELT 620 LE SOLIDE



Voici un croiseur rustique et costaud. La devise du chantier ? « Solide comme un Kelt ! » Ce modèle, décliné en quillard ou dériveur lesté, fut longtemps le plus petit voilier homologué en 3^e catégorie. Privilégiez les derniers modèles, bien mieux accastillés.

COCO LA PERFORMANCE



Très impliqué dans la Mini-Transat – il y a même participé – Philippe Harlé a élaboré le Gros Plan, une évolution du Muscadet, puis dessiné le Coco, spécialement étudié pour la régate. Ce coursier en polyester s'est vite révélé très performant dans le tout petit temps... tout comme dans la très forte brise.

TEQUILA LA VITESSE



Construit par APS – la division polyester du chantier Aubin – à 248 exemplaires, entre 1971 et 1979, ce quillard à la carène très ronde et au rouf proéminent cache sous ses airs tranquilles un étonnant potentiel de vitesse. Une version sport, avec un pont pratiquement flush, a également été commercialisée.

SANGRIA LE CONFORTABLE



C'est le premier best-seller de Jeanneau ! Diffusé à 2 156 exemplaires, il fut longtemps le voilier en polyester le plus distribué en France. Un titre ravi depuis peu par le First 21.7 s, ex-210 et 211). Une unité sûre et confortable, parfaitement adaptée à la croisière familiale.

FANTASIA DE L'ESPACE



Le remplaçant du Sangria n'est certainement pas le plus élégant des plans Harlé... Mais c'est lui qui a imposé, dès 1981, la cabine arrière double sous le cockpit, à bord des unités de moins de 9 m. On apprécie le comportement de ce modèle, très sûr dans la brise. Décliné en quillard, dériveur lesté et biquille.

ET CEUX QUE L'ON CONNAÎT MOINS :

Sheriff, Bahia, Start 6, Calife, Tonic 23, Cabernet, Start 7, Cognac, Sun Way 25, Mallard 9 M, Jurançon, Sauvignon...

AQUILA LA BONNE OCCASION



L'Aquila remplacera le Poker en 1977. Un succès immédiat : ce quillard a été diffusé à plus de 1 000 exemplaires jusqu'en 1984. Bien construit, il souffre juste d'une qualité de finition des emménagements un peu juste. La version « Régate », allégée et avec un lest performant, est une excellente occasion.

ROMANÉE LE GRAND VOYAGEUR



Construit en aluminium en forme par le chantier Pouvreau – un as de la construction métallique – le Romanée est un vrai croiseur hauturier, capable de vous emmener en Patagonie touter les glaçons ! Préférez le grand tirant d'eau, bien plus efficace au louvoyage.

SANCERRE FAIT POUR DURER



Un grand dériveur lesté avec un pont dégagé, une vue panoramique, un carré arrière et une cuisine en U. Pour ne rien gâter, les emménagements sont en bois massif... Bref, un voilier construit pour durer. Les derniers modèles ont été équipés d'une jupe arrière.

MARACUJA L'EXTRÊME



Cette unité de grand voyage est équipée de deux dérives pour parvenir à obtenir une barre parfaitement neutre. La construction en aluminium est bien adaptée aux programmes extrêmes, mais aussi à l'échouage au fond d'une crique de la Bretagne Nord.