

# Un conte de fées vrai

Par: Jean -Francois Tardif et Pierre Bégin

## La passion de Pierre Bégin gonfle les voiles du Peter Pan

Sans la passion d'Yvon Pelletier et Pierre Bégin pour la voile, Peter Pan ne voguerait pas sur les flots du fleuve Saint-Laurent. Cette passion leur a permis de voler le magnifique voilier à des acheteurs américains et elle les a animés tout au long des importants travaux de réfection.

En voile, la liberté est tellement grande, souligne Bégin, qui se dit aussi passionné de voitures. Sur un plan d'eau, tu n'as pas de route à suivre et de feux de circulation à respecter.

Oh bien sûr, tu dois rester dans le chenal, mais tu n'as quand même pas autant de restrictions qu'en automobile. C'est comme si tu n'avais pas de limite. C'est ce que j'aime.

Synonyme de conte de fées dans l'imaginaire collectif. Peter Pan l'est aussi dans la vie du duo Pelletier-Bégin. D'abord parce qu'ils rêvaient depuis longtemps d'acquérir un voilier de cette trempe qui leur permettrait de connaître du succès en classe grand prix. Mais aussi parce que l'histoire entourant son achat en 1998 tient presque de l'irréel.

Notre offre d'achat a été acceptée même si elle était de 15 000 \$ inférieure à celle d'un acheteur américain, révèle Bégin, qui a contacté des amis et des gens du milieu de la voile en plus de consulter des revues spécialisées afin de dénicher la perle rare. Pour le vendeur, un riche Ontarien, l'argent n'était pas ce qu'il y avait de plus important. Il avait toujours aimé son bateau et le considérait un

peu comme un fils. Il ne voulait donc pas qu'il soit adopté par n'importe qui.

## Le coût de sa rénovation avoisine les 70 000 \$

Paraît-il que l'acheteur américain s'était montré hautain et un peu baveux. Nous on s'est fait un plaisir d'aller rencontrer le monsieur quand il a demandé : C'est qui ça Pelletier et Bégin ? à Leonard Alksnis, son avocat. On lui a parlé de nous, de notre passion et on lui a montré une vidéo de nos exploits. Une fois la transaction conclue, Alksnis, qui n'était pas d'accord, nous a simplement dit : Vous êtes des hommes très chanceux.



Le duo à dû investir environ 50 000 \$ pour se porter acquéreur du Blade, qui allait éventuellement devenir le Peter Pan. Construit en Angleterre par Tony Castro, un des meilleurs architectes navals au monde, avec des composantes de haute technologie, il a servi de bateau test pour la voilerie North Sail. Il représenta aussi le Canada pour la semaine de Key West en 1996. Le coût de sa réfection a avoisiné les 70 000 \$. Par la suite, il a fait la pluie et le beau temps lors de compétitions disputées sur les Grands Lacs.

Au cours des années, son propriétaire avait quelque peu négligé son entretien, raconte Pelletier. Mais au fur et à mesure que nous l'avons restauré, nous avons fait des découvertes. Au niveau de la technologie principalement. Ainsi, nous pensions que la coque était fabriquée en kevlar. En réalité, elle était faite d'un mélange de kevlar et de carbone d'époxy. Quant au bateau comme tel, il était en parfait état. Et il ne comportait aucun vice de construction.

## TROIS MOIS DE TRAVAIL

La restauration a exigé environ trois mois de travail. Une dizaine de personnes y ont participé, dont un professionnel en la matière. Le groupe a rénové la coque et le pont, refait la plomberie et l'électricité, installé un plancher en teck, refait la cabine avant, réusiné le nouveau gouvernail, installé un nouvel arbre d'hélice et une nouvelle hélice... Certains ont accumulé plus de 150 heures de travail.

Aujourd'hui, le Peter Pan n'est pas seulement au goût de ses propriétaires, il est aussi à la fine pointe de ce qui se fait dans le genre. À preuve, il est équipé d'un ordinateur qui analyse la direction du vent et sa vitesse, la vitesse du bateau, sa trajectoire sur l'eau et sa direction réelle sur le fond grâce au GPS. Ses cartes électroniques reliées au système de positionnement par satellite offrent au navigateur une position en temps réel de même qu'une navigation des plus précises.

Le bateau est top shape, lance Pelletier. Acheté neuf en dollars d'aujourd'hui, un bateau comme le nôtre coûterait facilement 750 000 \$. Faut dire qu'à elle seule, la voilure vaut environ 150 000 \$. On a vraiment une belle machine entre les mains. J'en suis très fier.

Pourquoi Peter Pan ? : C'est mon surnom depuis que je suis petit, explique Bégin. Alors que je demeurais à Sept-Îles, les jeunes faisaient toutes sortes de farces avec mon nom en le déformant. J'étais vraiment tanné. Un beau jour, un voisin

m'a baptisé Peter Pan. J'étais grand, mince et il trouvait que je lui ressemblais.

## C'était un beau surnom et je l'ai gardé.

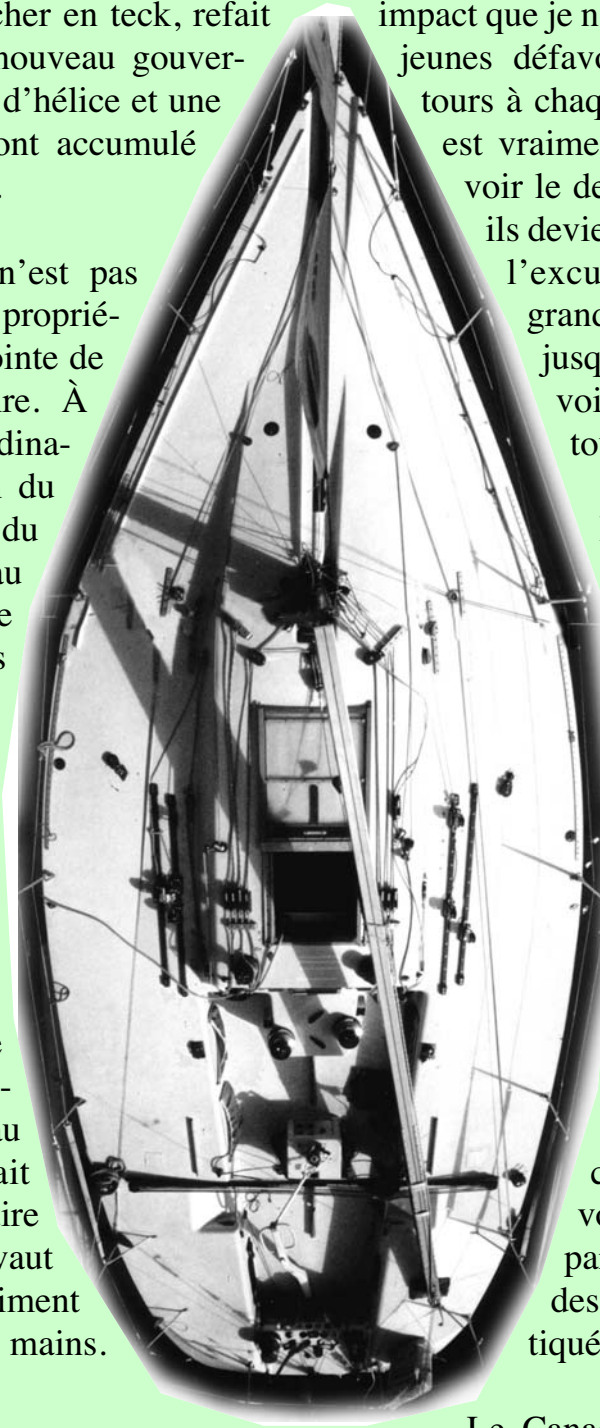
Je dois avouer que le nom de mon voilier a un impact que je n'avais pas prévu. Pour plusieurs jeunes défavorisés à qui nous offrons des tours à chaque saison estivale, notre bateau est vraiment celui de Peter Pan. Juste à voir le dessin de Peter Pan sur la coque, ils deviennent tout excités. Et à la fin de l'excursion, c'est avec des yeux grands comme ça et le sourire fendu jusqu'aux oreilles qu'ils quittent le voilier, celui de Peter Pan. Ça nous touche tous vraiment beaucoup.

## EN RÊVANT DE LA COUPE AMERICA

Lorsqu'on lui demande quel est son rêve le plus fou, Pierre Bégin, le skipper du Peter Pan, n'hésite pas une seconde. J'aimerais prendre part à la coupe America. Avec des commanditaires sérieux, tout est possible.

Y a pas à dire, Bégin ne manque pas d'ambition. Pour les néophytes, mentionnons que la coupe America est le championnat du monde de la voile. Un enjeu qui pousse les participants à compétitionner avec des bateaux toujours plus sophistiqués et performants.

Le Canada a les ressources et la technologie afin de construire un voilier pouvant rivaliser avec les meilleurs, estime Yvon Pelletier. On oublie souvent que le catamaran Formule Tag, un exemple en ingénierie encore aujourd'hui, a été conçu et construit à Montréal.





Je pense que pour bien des compagnies canadiennes d'envergure internationale, la coupe America représenterait un investissement très rentable, croit Bégin. On a calculé que les commanditaires des équipages prenant part à la compétition bénéficieraient de retombées variant entre 400 et 500 millions \$.

Advenant que son rêve se réalise, Bégin se verrait-il aux commandes du bateau canadien? Pas nécessairement. L'important en voile, c'est d'avoir les meilleures personnes à chaque poste. C'est certain que j'aimerais être skip lors d'une compétition de prestige comme la coupe America. Sauf que je laisserais volontiers ma place à quelqu'un de meilleur que moi pour faire le travail.

## SUCCÈS RAPIDES

Lancé en compétition en août 1998, le Peter Pan n'a pas mis de temps à s'imposer sur la scène régionale de la voile. Dès ses premières courses, il a connu l'ivresse de la victoire. La saison dernière, il a mérité plusieurs gains et mis la main sur le titre régional du Chien d'Or.

C'est de nouveau notre objectif cette saison, indique Bégin. Nous serons aussi du Cork, une compétition présentée sur le lac Ontario, à la hauteur de Kingston. Disputée sur un mois, elle réunit entre 3000 et 4000 voiliers de différentes classes. La catégorie des grands voiliers, dans

laquelle nous compétitionnons, regroupe entre 150 et 200 bateaux.

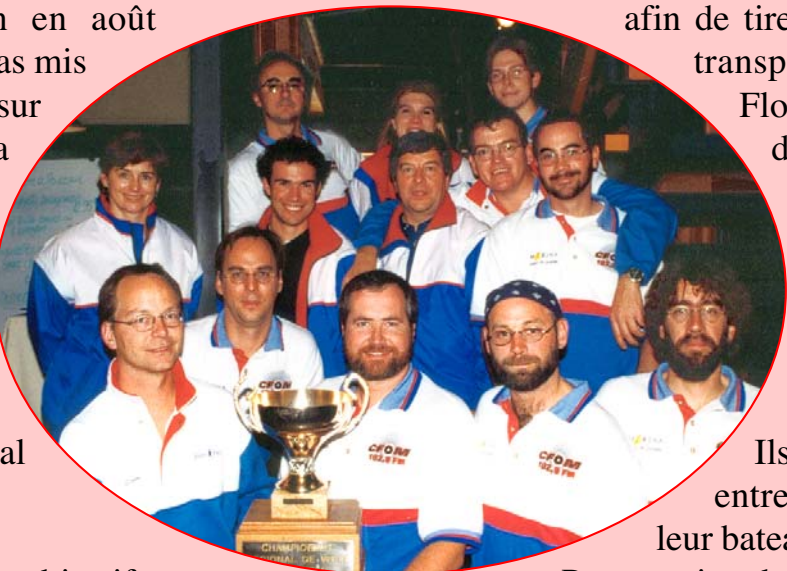
L'année 2001 pourrait aussi permettre à l'équipage du Peter Pan de réaliser un grand rêve : participer à la régata de Key West à la fin de janvier. Les Anglais disent que cette course représente un grand défi et qu'elle départage les hommes des enfants, lance Pelletier. Si les Anglais parlent ainsi d'une épreuve organisée par des Américains ça doit être parce qu'elle mérite pleinement sa réputation.

## ÇA VAUT LA PEINE

Une participation aux régates de Key West exigera beaucoup de planification de la part de Bégin et de Pelletier. Ainsi, ils devront louer un camion afin de tirer la remorque servant à transporter le Peter Pan en Floride, prévoir un véhicule d'accompagnement et obtenir les permis nécessaires leur permettant de traverser les différents États qui seront sur leur route.

Ils devront aussi louer un entrepôt pour y entreposer leur bateau en attendant la course.

Par question de le laisser dans une marina. À 175 \$ US la nuit, ils se ruineraient. Un bon programme, a avoué Bégin. Mais ce qui nous attends là-bas est tellement excitant que ça vaut la peine d'investir autant de temps, d'énergie et d'argent.



## MÉLANGE PARFAIT

Pierre Bégin ne pouvait espérer trouver un meilleur partenaire lorsqu'il s'est associé à Yvon Pelletier en 1995. Et vice versa. Ils se complètent à merveille.

Yvon n'est pas un vendeur, explique Bégin, Et un des gros problèmes en course, c'est de trouver un équipage. Par la suite, il faut le gérer. C'est quelque chose qu'Yvon n'aime pas mais avec laquelle je suis très à l'aise.

Ma spécialité c'est la mécanique et l'entretien, rajoute Pelletier sur qui repose aussi la responsabilité de tenir les comptes. Quand un problème survient, je suis capable de l'analyser, de trouver rapidement sa source et de le réparer. En compétition, je suis donc un très bon coéquipier. Le skipper, c'est Pierre. Notamment à cause de son expérience en voile et de sa connaissance du Saint-Laurent.

Pelletier et Bégin ont navigué dans toutes sortes d'embarcations avant de faire équipe en 1995. Le premier a notamment eu un catamaran de 17 pieds et un Wessail 32. Quant au second, il s'est initié à la voile aux commandes d'un dériveur. Il s'est finalement retrouvé en compétition à la barre d'un Pearson Flyer. Au moment de se rencontrer, ils caressaient le même rêve : compétitionner dans la classe grand prix et gagner.

## 12 MOIS PAR ANNÉE

Même s'ils ne passent que quelques mois sur les plans d'eau, les membres de l'équipage du Peter

Pan ne chôment pas pour autant pendant la saison morte. Comme l'explique Pelletier, une nouvelle saison en voile commence à se préparer aux lendemains de la fin de la précédente.

À chaque fin de saison, le rituel ne change pas d'un iota. L'équipage doit vérifier la garde-robe (voiles) et les cordages et les restaurer, inspecter le gréement et la mécanique, etc. Plusieurs travaux d'entretien, comme la peinture, sont aussi faits.

Faut aussi continuer à former l'équipage, souligne Bégin. C'est pour cette raison que l'on se rencontre habituellement une fois par semaine. Nous étudions alors des stratégies, nous regardons des vidéos et nous échangeons les informations recueillies dans les revues spécialisées.

Inaccessible la voile ? Pelletier et Bégin sont convaincus du contraire. C'est certain que ce n'est pas tout le monde qui peut avoir son bateau, reconnaît Pelletier. Sauf qu'il n'est pas nécessaire de posséder son

embarcation pour faire de la voile. Il y a plein de formations qui cherchent des coéquipiers lors des compétitions. S'agit de se montrer intéressé et de vouloir apprendre.

