

46

Au volant

Les sensations pures que procure la Bentley Continental GTC V8.



47

Comédie romantique

«Le plan parfait», c'est aussi un bon plan pour une soirée ciné réussie.



48

Aux enchères

Les valeurs sûres d'un couple bruxellois ont été dispersées à Paris.



Culture et détente

samedi 10 novembre 2012

L'Echo

# Out of office



«Il est aisé de mettre en parallèle la difficulté de la navigation dans les mers du Sud et la gestion d'une entreprise dans la crise actuelle.»

Antoine Fievet  
PDG du groupe Bel

© AFP

## Le solitaire et la foule

Ils sont 800.000 à regarder partir les 20 marins pour la légende du Vendée Globe.

ALEXIS GUILLAUME

Vingt skippers, vingt bateaux s'élancent des Sables d'Olonne pour la septième édition du Vendée Globe, le tour du monde en solitaire à bord de monocoques de 60 pieds (18 mètres). Il ne leur sera permis aucune escale, aucune aide extérieure. Ils seront vraiment seuls, mais portés par une foule immense.

L'édition 2012-2013 partait sous les sinistres auspices de crise économique, mais force est de constater que la puissance du mythe de la course autour du monde a tout emporté...

Même si nombre de marins n'ont pu mener à bien leur projet de participation – et parmi eux certains ténors – le chiffre de vingt participants est impressionnant. S'aligner au départ est déjà une victoire: conviction et relation privilégiée avec une entreprise pouvant se permettre une telle opération, construction d'un nouveau voilier ou choix d'une bonne occasion, constitution d'une solide équipe, préparation technique, physique... un travail de plusieurs mois voire de plusieurs années.

Succès populaire

Plus de 800.000 personnes qui attendent –

parfois sous la pluie – de pouvoir arpenter le ponton, cela force l'admiration. Ce n'est plus une file d'attente mais une procession, où se lisent la ferveur et le respect pour des hommes (et une femme!) «comme tout le monde» qui, par force de caractère et d'audace, se sont élevés au rang de mythes. La relation qui unit tous ces spectateurs avec les solitaires est véritablement intime. Elle est le résultat d'un sport qui ne triche pas et de stars qui n'ont pas été perverties par l'argent. Et pourtant, il en faut pour monter de tels projets. La disparité des budgets dans une même épreuve est d'ailleurs unique dans le monde du sport. De moins d'un million d'euros à plus de huit millions pour les plus grandes équipes, on côtoie, sur le même ponton, des organisations que ne désavoueraient pas les équipes de formule 1 et les plans «système D» qui sentent encore le temps des copains et des coups de main. Si certains sont sponsorisés par d'importantes multinationales qui ont intégré la dépense dans un plan marketing global, on voit aussi, sur les coques, des petits autocollants d'entreprises très locales.

Mais, en toute hypothèse, la relation du marin et de son sponsor est forte et elle dépasse toujours le monde des affaires. Le président d'Akena Véroenda – société vendéenne – qualifiait son skipper de «gendre idéal»! Signe du genre, beaucoup de projets

soutiennent également des projets humanitaires ou écologiques. Enfance défavorisée, cause médicale, projet éducatif, commerce équitable, développement durable... les entreprises cherchent un partenariat porteur de sens, particulièrement pour stimuler la cohésion interne de leurs collaborateurs. «Notre bateau», entend-on sur le ponton dans la bouche d'un employé qui porte la veste de son entreprise... Patricia Brochard, coprésidente de Sodebo – sponsor principal de l'épreuve – justifie son engagement par «le positivisme et le bain de jouvence» qu'offre le Vendée Globe face à la morosité ambiante. Les valeurs de courage et de détermination reviennent d'ailleurs dans toutes les motivations des partenaires des voiliers. Chaque bateau est d'ailleurs une petite entreprise en soi et le skipper – même solitaire – mène une véritable équipe qui doit allier rigueur et performance. «Il est aisé de mettre en parallèle la difficulté de la navigation dans les mers du Sud et la gestion d'une entreprise dans la crise actuelle», souligne Antoine Fievet, le PDG du groupe Bel.

Communication

Il est loin le temps des vacances radio crachotantes et de la disparition des bateaux pendant de longs mois sans nouvelles... L'ubiquité du spectateur est maintenant garantie par le numérique et la mobilisation

Ce n'est plus une file d'attente mais une procession, où se lisent la ferveur et le respect destinés à des héros qui se sont élevés au rang de mythes.



© IMAGEGLOBE

massive des médias: plus de 1.000 journalistes accrédités sur le site, 16 chaînes de télévision assurant la retransmission du départ et une diffusion dans 180 pays! Les réseaux sociaux ne sont pas en reste: la page Facebook de la course approche les 24.000 «j'aime» venant de tout pays, elle s'est hissée à la deuxième place des téléchargements d'applications sportives en quelques jours de parution... Les skippers aussi jouent le jeu. Avec le soutien de leurs équipes, ils réussissent des scores appréciables sur internet. À ce sport, les meilleurs sont les Britanniques: plus de 30.000 fans de la page Facebook d'Alex Thompson (Hugo Boss)... Même les playlists favorites des skippers sur Deezer sont disponibles sur le site officiel!

Et cette communication ne s'arrêtera pas à la sortie du port... Chaque bateau embarque de nombreuses caméras. Le budget moyen des télécoms tourne autour de 35.000 euros, pour envoyer par satel- ►►

## Out of office

►►► lite un flot d'images et de sons qui satisfera la légitime curiosité d'un public avide des sensations du Grand Sud... La vie du marin, ses joies et ses déboires seront relatées en temps réel et le gagnant sera aussi... le meilleur communicateur!

### Mondiale ou locale?

L'impact sur l'économie de la Vendée est déterminant: plus d'un million de journées touristiques pendant l'édition 2008-2009 générant 40 millions de dépenses dans le département. Les entreprises locales ne s'y trompent pas: à elles seules elles représentent plus de la moitié des partenaires des voiliers... Le défi d'une course mondiale est paradoxalement sa mondialisation, car la victoire d'un skipper étranger serait, de ce point de vue, sans doute une aubaine pour le retentissement international de l'épreuve et pour l'arrivée de partenaires plus internationaux... L'avenir de ce type de course est, en effet, encore instable, vu la désaffection de grands sponsors traditionnels comme Focica ou Véolia... Les couloirs de la course résonnent de rumeurs d'un bateau strictement monotype – et donc moins cher – pour l'édition 2016-2017...

**Le succès de l'épreuve vient de la simplicité de l'énoncé, pas besoin d'être un «voileux», tout le monde peut comprendre. Les règles sont simples: faire le tour du monde en laissant l'Afrique, l'Australie et l'Amérique sur bâbord!**

### Régate ou aventure?

Ily a ceux qui partent en régates et ceux qui partent pour l'aventure, mais cette dernière attend tous les concurrents... A la question de savoir «qui va gagner?» aucune hypothèse n'est sérieuse tant la route est longue et semée d'embûches. Plus qu'une compétition entre des voiliers, c'est celle de l'homme face à la nature sauvage, si belle et si dangereuse. Dans les jours qui précèdent le départ, les skippers sont heureux de se retrouver une dernière fois à terre. Dans un élan de fair-play sincère, ils se souhaitent mutuellement une bonne course et surtout une bonne mer, conscients que c'est elle qui sera l'ultime concurrente à battre...

Pour suivre la course:  
<http://www.vendeeeglobe.org>



## Sport

# Un cœur d'Allemande dans une belle robe anglaise

Que les puristes se rassurent: cette Bentley a tout d'une... Bentley.



**Pressez l'accélérateur et cette belle endormie se transformera en chopper californien.**

FREDERIC THERIN

**S**hocking! Les sujets de sa majesté n'apprécieront pas de voir un de leurs monuments nationaux sur la liste des plus beaux bolides allemands. Et pourtant... Le cœur de la Bentley Continental GTC est un V8 «Made in Deutschland» qu'on retrouve aussi sous le capot de la S8. Audi partage d'autres composants avec sa prestigieuse cousine anglaise comme son ordinateur de bord et certaines pièces électroniques. La marque appartient à Volkswagen tout comme Lamborghini et Bugatti. Que les puristes toutefois se rassurent: cette Bentley a tout d'une... Bentley.

Toujours fabriquée à Crewe, site historique du groupe, ce cabriolet de 4 places respire le luxe «soooooo British». Les boiseries en eucalyptus, en érable, en noyer ou en châtaignier, les inserts en aluminium, les cuirs proposés en 13 coloris et les sièges avant électriques chauffants qui peuvent même vous masser la colonne vertébrale en option... Rien ne manque. Le comble du raffinement est pourtant ailleurs. Le client peut choisir la manière dont les artisans anglais vont couler ses sièges et ses panneaux de portes. Surpiqûre contrastée ou point de croix. Les designers du groupe ont même eu le bon goût de laisser dans ce salon sur

roues certains détails des modèles plus anciens comme les boutons de commande des volets d'aération en aluminium et la pendulette Breitling au milieu de la planche de bord. Ne croyez pas que cette merveille n'a pas évolué avec son temps. Phares au Xénon, climatisation automatique, système de démarrage sans clé, navigation par DVD, frein de parking automatique avec assistance au démarrage, palettes au volant, système de contrôle de la pression des pneus... Si la toute première Continental est apparue en 1952, cette GTC V8 est bien une fille du troisième millénaire. Mais si d'autres marques aiment vanter leurs gadgets électroniques, chez Bentley, la technologie doit rester «low key». Les aides à la conduite sont là pour faciliter la vie du conducteur sans qu'il s'en aperçoive. Ni plus, ni moins.

Son V8 biturbo est, en cela, un cas d'école... En vitesse de croisière, ce moteur de 500 chevaux, associé à une boîte automatique à huit rapports, ne fait pas plus de bruit que le ronflement d'un poney. A 150 km/h, le «pilote» peut s'étonner de ne rien entendre d'autres que la musique diffusée par les dix enceintes Naim qui encerclent son siège (5,370 euros). Par contre, pressez le pédale d'accélérateur et la belle endormie se transformera en... chopper californien. Comment décrire en quelques mots le bruit émis par ces cylindres capables de faire bouger 2,5 t de 0 à 100 km/h en... 4,8 secondes?

### Bentley Continental GTC V8

**Poids:** 2,5 t.  
**0 à 100 km/h:** 4,8 s.  
**Vitesse de pointe:** 314 km/h.  
**Moteur:** V8 biturbo, 500 cv.  
**Emissions de CO2:** 254 g/km.  
**Consommation:** 10,9 l/100 km (conduite sage), 35 l/100 (conduite sportive).  
**Prix:** 170.060 EUR.

Même si ses performances n'ont rien à envier à une Audi R8 ou un BMW M3 avec sa vitesse de pointe de... 314 km/h, le cabriolet quatre places le plus rapide au monde ne hurle pas comme la plupart des autres bolides. Le grondement de son moteur ressemble plus à celui d'une Harley Davidson dont le deux cylindres en V aurait été recouvert d'une épaisse couverture pour ne pas gêner le voisinage. Etonnant mais véridique. Pour flirter avec les limites de «l'engin», la boîte de vitesse vous permet de passer en mode «sport» afin de monter dans les rapports. Les palettes pour la conduite manuelle installée derrière le volant ne sont, elles, pas très pratiques et plutôt vilaines (il faut bien trouver un défaut...). Tout en plas-

tique, il faut des doigts de pianiste pour les actionner rapidement. Mieux vaut utiliser la boîte automatique pour éviter de mauvaises surprises. La suspension peut, elle, être raffermie en effleurant le large écran tactile sur le tableau de bord. Le système Stop & Start utilisé par Audi n'a toutefois pas été validé par les ingénieurs de Bentley qui le trouvaient trop «brutal» au redémarrage du moteur.

Le «petit» V8 a aussi l'avantage de consommer 40% moins que le traditionnel W12 de la Continental et ses émissions de CO2 ne dépassent pas 254 g/km alors que celles de sa «grande sœur» atteignent 384 g/km. Ces performances doivent être relativisées quand on sait qu'une Renault Clio III dCi ou une Skoda Fabia 1.2L TDI ne rejettent pas dans l'atmosphère plus de... 89 g de CO2 au kilomètre. Et la «sobriété» de la GTC est relative. Si sa consommation moyenne est officiellement de 10,9 l au 100, la moindre accélération fait bondir à 35 l/100. Et, dans les embouteillages, cette quatre roues motrices est un puits sans fond. Les ingénieurs de Bentley ont pourtant eu la brillante idée permettre au moteur de rouler avec seulement 4 cylindres quand la charge est faible, mais cette astuce ne vous empêchera pas de devoir aller fréquemment à la station-service. Mais que sont 100 euros de carburant comparés aux 170.060 euros du prix catalogue de ce cabriolet?

## La Jaguar du sportsman

Du vivant de Sir William Lyons il n'y eut jamais de break Jaguar. L'X-Type Estate fut commercialisé en 2004. La première Jaguar diesel appartenait également à cette même lignée, snobée par d'aucuns, car conçue du temps où Jaguar appartenait à Ford et visiblement apparentée à la Mondeo.

Néanmoins des amateurs fortunés avaient démontré l'intérêt d'un break Jaguar en achetant les quelque 70 Eventer produits à partir de 1982 par Lynx Engineering, sur base de coupés XJS. Un carrossier suisse d'Oberhasli, Andreas Burlet, fit de même en 1993 pour un unique client. Arden Automobilbau GmbH (Krefeld, RFA) aussi avec l'A3 Station Car, tout comme Les Ateliers Réunis en France.

Désormais il n'est plus nécessaire de recourir à des artisans pour s'offrir un break Jaguar prestigieux: le constructeur s'en charge et l'offre (à partir de 45.900 EUR) n'est point déraisonnable.

La Jaguar XF Sportbrake allie à des mécaniques de qualité, des formes élégantes, une finition britannique et une capacité de chargement impressionnante (jusqu'à



© DBEPE



Jaguar XF Sportbrake: chic et utile.

1.675 l en configuration biplace). Pratique donc, mais dynamique aussi.

Le côté pratique d'abord: les sièges arrière accueillent jusqu'à trois passagers qui apprécieront les 48 mm de dégagement supplémentaires au-dessus de leur tête. Le basculement des dossiers rabattables 60/40 (avec trappe à ski en option à 290 EUR) qui s'actionne à distance crée une surface de chargement plane de 1.970 mm de longueur. Une image: un réfrigérateur de belle taille est chargé sans difficulté et fixé à l'aide d'accessoires, ancrés dans des rails intégrés au plancher. Les clubs de golf se rangent transversalement (1.064 mm de largeur) tandis qu'en accessoire un couvre-bouclier arrière permet de déposer un objet lourd sans crainte de griffe ou de s'installer pour pique-niquer à l'abri de la pluie sous le hayon à ouverture/fermeture électrique.

Le côté dynamique ensuite: chargé à l'intérieur ou sur les rails de toit, c'est bien, encore faut-il que la tenue de route demeure optimale... La suspension pneumatique arrière l'assure par ajustement automatique de son tarage. Plus sophistiqué

encore, le système optionnel Adaptive Dynamics (ADS associé aux jantes de 19 ou 20 pouces – 1.220 EUR) ajuste la fonction d'amortissement 500 fois par seconde.

Les concepteurs ont veillé à ce que le surpoids (70 kg) par rapport à la berline XF n'influence ni la traînée aérodynamique, ni la résistance de la coque à la torsion, ni l'agilité.

Le break étant omniprésent en Europe continentale (50% du segment!), la XF Sportbrake se destine aux grands voyageurs amateurs de turbodiesel généreux. L'offre mécanique au lancement se résume au 2.2 l (120 kW/163 ch ou 147 kW/200 ch) équipé du système Start-Stop et au V6 3.0 l twin-turbo (175 kW/240 ch ou 202 kW/275 ch). Ils sont associés chacun à l'efficace boîte de vitesses automatique à huit rapports entraînant les roues arrière.

Les stylistes ont parfaitement harmonisé l'utilité (le volume arrière) à la beauté attendue d'une Jaguar... La finition aussi: nulle rupture entre les matériaux agréables à l'œil et au toucher utilisés dans l'habitacle et l'aménagement de l'espace utile.

PHILIPPE DE BARSY



© UNIVERSAL PICTURES

## Cinéma

## Epouse-moi, idiot!

Un peu naïf? Un rien déjà vu? Absolument. Qu'à cela ne tienne: le «Plan parfait» n'a pas l'ambition de réinventer la comédie.

SYLVESTRE SBILLE

Les créateurs de «L'Arnacoeur», avec Romain Duris, Vanessa Paradis et notre François Damiens national (3,5 millions d'entrées en 2010), s'associent au champion toutes catégories du box-office: Dany Boon, le ch'ti le plus rentable de l'histoire du cinéma. (On attend d'ailleurs avec impatience de voir à quoi pourrait ressembler le remake du film de tous les records, produit par Will Smith...) Ajoutons au cocktail une pointe de glamour international en la personne de Diane Kruger, et nous obtenons... une bonne comédie sentimentale. Alors qu'il faut traditionnellement se méfier comme de la peste des mariages arrangés par des producteurs trop enclins à additionner les chiffres, ce pari-ci fonctionne plutôt bien.

Quel est l'argument? Le mariage arrangé, précisément! Isabelle (Kruger), part épouser un homme, n'importe quel homme. Car il pèse sur la famille une étrange malédic-

tion: on n'est jamais heureux avec son premier conjoint, et c'est dans le remariage seul que se cache le vrai bonheur. Il lui faut donc un mari à épouser pour divorcer et épouser Pierre, son amoureux. Sur sa route, on l'aura deviné, va débouler un ahuri sympathique (Boon), rédacteur au «Guide du Routard», faux baroudeur, mais vrai tendre. Les voici qui débarquent au Kenya. La belle est prête à tout pour se faire passer la bague au doigt. Mais la naïveté du potentiel fiancé fait périlcliter les plans d'Isabelle...

Un peu naïf sur le papier? Un rien déjà vu? Absolument. Mais qu'à cela ne tienne: l'ambition du film n'est pas de renouveler la comédie romantique, mais précisément d'en donner pour son argent, dans un contexte balisé. Sur le modèle britannique («Coup de foudre à Notting Hill», «Love Actually...»), les séquences de romance et de pure comédie s'enchaînent avec une précision toute horlogère. Et c'est un vrai plaisir de voir à l'œuvre le génie comique de l'un et la séduction naturelle de l'autre. A moins que ce ne soit l'inverse, car Diane Kruger ré-

Un plan parfait  
7/10

De Pascal Chaumeil  
Avec Diane Kruger, Dany Boon, Etienne Chicot...

vèle un véritable talent comique, alors que Dany Boon se retrouve plus d'une fois attendrissant, voire séduisant malgré lui.

On regrettera donc seulement que ce savant dosage amour-comédie soit précisément si savant, et n'ait pas permis plus de liberté, en assumant pleinement un côté farce. Car ce sont les séquences d'hilarité absolue qui font le réel sel du film, notamment celle du dentiste, destinée à devenir mythique. Sans oublier celle où hilarité rime avec pilosité. Comme d'habitude avec Dany Boon, le génie ne s'impose aucune limite, quitte à flirter avec le ridicule. Mais un ridicule riche de sens, jamais gratuit, hautement jouissif. Et qui n'enlève rien, au contraire, à ce film d'amour et d'aventure où les contraires vont devoir se réconcilier.

Une recette qu'avait déjà appliquée un certain Jean-Pierre Rappeneau en 1975, avec «Le Sauvage». Dany Boon et Diane Kruger sur les traces d'Yves Montand et Catherine Deneuve? Une comparaison qui les ferait sans doute rougir, mais qui se justifie totalement.

## Festival

## Les dix meilleurs Méditerranéens

Le Festival du Film méditerranéen fête son douzième anniversaire. Un âge symbolique, qui prouve la bonne santé de l'événement, dans un contexte où l'offre cinématographique n'a jamais été aussi riche et donc le spectateur exigeant (entre 7 et 10 nouveaux films chaque semaine!). Il faut croire que ce festival a quelque chose de plus à apporter, et de fait: des films qui ne trouvent pas toujours le chemin d'une distribution en salles, mais sans présenter le caractère abscons parfois inhérent au genre «film de festival».

L'idée maîtresse est de panacher une sélection internationale de 10 longs métrages triés sur le volet (avec jury et palmarès), avec un panorama plus large, où se côtoient certains des meilleurs films de ces deux dernières années. On pourra ainsi voir le nouvel opus de Ferzan Ozpetek, un réalisateur turco-italien, dont l'excellent «Finestra di

Fronte» avait remporté en 2003 le David di Donatello du meilleur film. Mais il y aura aussi, par exemple, un film serbo-croato-macédonien sur plusieurs milices rivales obligées de collaborer pour surveiller la Gay Pride locale («La Parade»)... Un film israélien sur les nouvelles communautés ultra-orthodoxes («Les Voisins de Dieu»)... Ou un film albanais sur la vie des femmes de prisonniers («Amnistie»)...



© Les voisins de Dieu. © DOC

Au rayon Panorama, certains films déjà

entourés d'une très bonne aura, qu'on aura encore une chance de voir sur grand écran grâce au festival: «Au cul du loup», une chronique belgo-corse avec Christelle Cornil; «Le Cochon de Gaza», une comédie enlevée sur un pêcheur palestinien qui ramène dans ses filets un animal proscrit – et peu aquatique; ou l'excellent «Les femmes du bus 678», un film choral et égyptien, qui dénonce un tabou ici comme là-bas, le harcèlement sexuel.

À cela, il faut ajouter de nombreux débats, des projections pour les jeunes, pour les seniors, un accent sur le cinéma italien et un coup de projecteur sur les films belgo-méditerranéens (avec la section Med in Belgium). L'occasion pour tous de se plonger dans un bain de soleil multiculturel. Et de se souvenir que la Méditerranée ne constitue pas une frontière – comme on veut nous le faire croire! – entre le Nord et le Sud, entre l'Europe et l'Afrique, mais bien un trait d'union, où des cultures prétendument opposées cohabitent dans la paix et dans une



© Le cochon de Gaza. © DOC

ambiance commune. Nos ancêtres antiques l'avaient parfaitement compris en lui donnant le magnifique surnom de «Mare Nostrum»: notre mer. De la France à l'Égypte, de la Turquie au Maroc, une même eau baigne les rivages. Et une même lumière éclaire les films.

Du 9 au 17 novembre, au Botanique à Bruxelles, www.cinemamed.be

## Classique

## Philippe Jaroussky, la magie de la voix

Le plus sympathique des contre-ténors français, Philippe Jaroussky, 34 ans à peine, fête ses dix ans de carrière. En chantant, bien sûr. «Jarouss» endosse le rôle-titre de l'opéra «Artaserse», de Leonardo Vinci. Ce brillant compositeur calabrais mourut jeune (1696?-1730), empoisonné, dit-on, pour s'être vanté d'avoir séduit une noble dame. Une courte vie qui ne l'empêchera pas d'atteindre la célébrité. Dans ses notes de voyage, Charles de Brosses voyait en lui «le Lulli de l'Italie». Après s'être imposé dans nombre de comédies comiques, Vinci – qui compta Pergolèse parmi ses élèves – s'était, en effet, mis à l'opéra. Il en écrira huit en tout, qui lui permettront de conquérir Rome... et d'y mourir, quelques mois après la création d'«Artaserse», son chef-d'œuvre.

La particularité de cet opéra réside dans sa distribution, dévolue à l'origine à cinq castrats. Il renaît avec cinq contre-ténors, ces chanteurs masculins aux aigus surdéveloppés. Jaroussky côtoie ici Cencic, Fagioli, Barna-Sabadus et Mylenko. Que du beau monde...

À l'époque de Vinci, un décret pontifical interdisait aux femmes de se produire au théâtre. D'où le recours aux castrats. Nombre d'entre eux venaient de la région napolitaine. La misère poussait les familles à confier un fils à l'Église, qui



© IMAGEGLOBE

assumait son éducation musicale. Or Naples accueillait de prestigieux conservatoires, dont l'influence musicale dépassa largement la Péninsule. En témoigne le rayonnement européen de Leonardo Vinci, ou de son grand rival Nicola Porpora, mieux traité par la postérité. Réparation est faite: la fascinante distribution réunie dans cet «Artaserse» lui offre une éblouissante résurrection. Les récitatifs, autant prévenir, sont fort longs. Mais qui suivra le livret du poète Métastase savourera d'autant mieux l'infini déploiement des timbres et des nuances vocales dont est capable notre gratin de contre-ténors. Quant à la musique, le bouillonnant Concerto Köln, emmené par Diego Fasolis, donne, dès la «Sinfonia» d'ouverture, la pleine mesure de ces pages.

## Un attachant «best of»

Les fans de Philippe Jaroussky ne manqueront pas non plus le CD et le DVD «best of» que l'éditeur offre à son poulain pour une décennie de succès. Ne vous arrêtez pas au titre guimauve, «La voix des rêves», et savourez ces repiquages. Si le riche programme du disque, complété d'inédits, n'est pas tout à fait le même que celui du DVD, ce dernier, qui reprend des extraits de concerts, a l'avantage de l'image. Ce n'est pas sans sourire qu'on y retrouve le «Jarouss» des débuts, avec son étrange costume à col d'officier. Mais, surtout, il y a ce côté «live» qui, vu la taille des écrans télé actuels, vous installe le contre-ténor dans le salon. Ses Vivaldi avec l'ensemble Matheus sont jouissifs, ses duos avec Marie-Nicole Lemieux épatants, son Monteverdi «jazzy» drôlesime... Et si tout n'est pas du même tonneau, si certains choix ne font pas l'unanimité, on se dit que ce grand gaillard au visage trop sage est en train de réussir son pari: prouver qu'un contre-ténor est un chanteur lyrique à part entière.

STÉPHANE RENARD

«Artaserse» (3 CD) et «La voix des rêves» (2CD ou 1 DVD) sont édités par Virgin Classics.