



**Un faux placide.** Alain Mortain a prouvé être capable de proposer des solutions originales sans rien s'interdire. Entre imagination et raison, l'essence de l'art consiste aussi à s'affranchir des codes.

LOU MASSIGNON

## ALAIN MORTAIN LA SAGESSE DU FRANCO-TIREUR

**Alain Mortain figure au premier rang des architectes contemporains qui animent la plaisance française depuis quarante ans. Ayant toujours travaillé avec des alter ego de qualité, c'est l'un des hommes de l'art les plus diversifiés dans ses créations dont certaines diffusées pendant plus de vingt ans. Echos d'une réflexion en marche.**

**O**n n'isolera pas l'architecture, on n'enfermera pas l'architecture navale. Car il s'agit avant tout d'une discipline humaniste, traversée par les courants économiques, sociologiques et culturels. Comme la peinture, la musique, l'architecture, fut-elle navale, est le sinogramme d'une époque. C'est une intelligence portée au plus haut degré de raffinement en raison des contraintes imposées. «La difficulté est l'un des plus sûrs éléments de la beauté» soutenait l'architecte Fernand Pouillon. En matière de voilier, la beauté c'est l'harmonie des courbes et l'élégance du geste, bâties sur des notions de sûreté, d'efficacité, de confort ou de performances, la rencontre d'une fonction et d'une promesse. En une esquisse, élancement ou massivité d'une carène, prééminence ou effacement d'une superstructure, allongement des appendices ou d'un plan de voilure, tout est explicite, tourné vers la flânerie, le long cours ou la vitesse superlative. Dessiner un voilier est difficile, très complexe pour qui ne se contente pas de reproduire des recettes apprises par cœur ou dictées par un service marketing.

«La conception est une toile d'araignée qui passe par tout un tas de points interdépendants débute Alain Mortain. Si on tire exagérément l'un d'eux, cela va en déformer d'autres. Tout l'art de notre métier consiste à faire en sorte que cette toile reste harmonieusement conçue.» Ce sens de l'harmonie, Alain Mortain, l'a d'abord cultivé à l'École nationale supérieure des arts appliqués et des métiers d'art : «Après un bac scientifique, j'ai opté pour un atelier de dessin et de peinture avant de revenir vers une architecture



**Complices.** Alain Mortain, Jean-Luc Mortain, Jean-Luc Van den Heede et Yiannis Mavrikios penchés sur les plans du 60 pieds Sofap-Helvim pour le Vendée Globe 1993.

plus conceptuelle qui englobait davantage de domaines. J'ai été formé en architecture d'intérieur, à ne surtout pas confondre avec du design ou de la décoration, qui impose la vue globale d'un projet.»

Après un passage à l'école de voile de Granville entre 13 et 16 ans puis des navigations familiales sur les divers voiliers d'une nombreuse famille: doris, Lanaverre 510, Corsaire, Chibli - «un bateau épouvantable à barres» -, Alain doit sa vocation à un événement marquant de l'histoire de la course: «J'avais suivi la première Route du Rhum qui m'avait passionné et l'arrivée quasi simultanée de Kriter V et d'Olympus, bateaux radicalement opposés, m'avait frappé. De toute

**UNE CURIOSITÉ STIMULÉE PAR L'ARRIVÉE SPECTACULAIRE DE LA PREMIÈRE ROUTE DU RHUM.**



évidence, il y avait là un domaine de recherches très ouvert. Tout en poursuivant des projets terrestres à l'école, je passais la moitié de mon temps à l'atelier à dessiner des monocques, mais surtout des multicoques qui ouvraient des champs considérables. En même temps, les anciens élèves finissaient par dessiner des meubles ou des boutiques, ce qui ne me passionnait pas du tout ! Parmi les architectes que je suivais, je trouvais chez Philippe Harlé une manière de penser légèrement différente des autres. Une capacité à concevoir le bateau plutôt globalement, sans a priori conceptuel. L'idée se résumait à définir une équation de départ pour aboutir à une réponse, sans appliquer des solutions déjà exploitées.

### A L'ASSAUT DE LA CITADELLE HARLÉ

Sans expérience, le jeune architecte peine à mettre un pied dans le cercle fermé des architectes navals dont certains l'éconduisent, mais sa priorité reste Philippe Harlé qui vient à l'époque de sortir le Fantasia et dont le Romanée navigue déjà depuis quel-que temps. Alain se présente au cabinet, son book de projets sous le bras sans rencontrer beaucoup d'enthousiasme : « À l'époque Philippe travaillait avec Patrick Roséo, Jean-Pierre Aubry, Marc Lombard venait de passer un an au cabinet. Puis ces collaborateurs sont partis. Philippe, en panne de dessinateur, a demandé à me voir, mais a réservé sa décision, mon profil ne correspondant pas à ce qu'il cherchait. Dès lors j'ai assiégé le cabinet par téléphone. Pendant trois semaines, tous les deux jours, j'appelais pour obtenir une réponse ! Finalement, à court

**Grands débuts.** Sortie d'essai sur l'Etap 28i, premier voilier du chantier belge revisité par le cabinet Harlé-Mortain.



## AVEC PHILIPPE HARLÉ, CONNIVENCE ET ESTIME NATURELLE PARTICIPENT AU SUCCÈS.

de solution, il a accepté de m'accueillir un mois pour tracer les plans de structure du Maracuja. Philippe a été plutôt content de mon travail et m'a dit : "Si tu veux prolonger d'un mois ou deux..." c'était pour dessiner la structure du Carambola, plus petit que le Maracuja.

Un an plus tard, les deux hommes s'associent et la signature Harlé-Mortain commence à apparaître. Avec Philippe, Alain entame la série des Punch pour le chantier martiniquais Multicap Caribes «des modèles de catamarans assez proches de ce que j'avais présenté dans mon book lorsque j'avais rencontré Philippe la première fois» commente Alain. «Par goût, je suis très intéressé par les multicoques, j'adore les trimarans, c'est une formule que j'aime depuis l'Olympus de Mike Birch, Rogue Wave et Moxie. D'un point de vue intellectuel, le multicoque offre des moyens d'explorer, d'inventer beaucoup de choses, que ce soit à la voile ou au moteur où le concept est très sous-exploité. Quand la Formule 40 est née, avec Philippe nous avions imaginé un catamaran auquel nous avions dessiné des foils incurvés. Deux flotteurs, une poutre centrale plus rustique et moins raffinée que celles que l'on voit aujourd'hui, mais l'intention était là ! En revanche, le cabinet ne s'est jamais beaucoup investi dans la course même si, lors du premier Vendée Globe nous avons animé le débat ba-

teaux larges-bateaux étroits avec le 36,15 MET de Jean-Luc Van den Heede. Nous étions passionnés par la confrontation des différentes solutions dans le domaine de la compétition et nous aurions beaucoup aimé avec Yiannis poursuivre l'aventure de la course au large. Malheureusement, la confrontation des concepts n'a passionné que nous, le monde de la course étant plus rassuré par l'évolution des idées dans un cadre cohérent, certes, mais limité. On nous a présentés comme des intégristes du bateau étroit, ce qui était un mauvais procès puisqu'en bateaux de série nous dessinons les bateaux les plus larges !»

Alain Mortain, voix douce et vocabulaire précis, faux placide au physique de baryton, s'est trouvé à l'aise auprès de Philippe Harlé au caractère parfois difficile. La surdité de Philippe fit que les mots n'étaient pas toujours nécessaires pour assurer leur connivence et le respect mutuel de leurs individualités. Après avoir conçu les Tonic 23, Feeling 10.40 et 10.90, et le Coco entre 1984 et 1986, le cabinet trouve une collaboration de choix lorsque le chantier Etap le consulte pour renouveler sa gamme de voiliers insubmersibles aux lignes encore très traditionnelles. «Le directeur du chantier, Achilles Daelman adorait Philippe et on a travaillé avec lui de manière efficace. Je considère que c'était l'un des plus grands directeurs de chantier que j'ai connus. Il était d'une culture exceptionnelle ! Etap était un chantier très rigoureux, aux décisions effectives. Lorsqu'on a travaillé sur les avant-projets de l'Etap 28, il est venu à La Rochelle avec le chef de son bureau d'études, Franz Geubens qui était très réticent. Alors il a fallu argumenter. Daelman sentait qu'il y avait beaucoup de retard culturel au chantier mais avec l'Etap 28i, léger, peu lesté, haut de franc-bord, ils se demandaient tous les deux où on les emmenait. Puis avec Franz, les relations sont devenues exceptionnelles. Devant un problème technique, on ne s'interdisait aucune solution.» Avant la disparition de Philippe Harlé, le cabinet est rejoint par Yiannis Mavrikios, jeune diplômé du MIT et d'une école de Michigan - «l'un des rares architectes à détenir un diplôme naval spécifique en France» précise Alain Mortain -, ex-stagiaire du cabinet, passé ensuite par le bureau d'études du chantier Jeanneau.

### UNE COLLABORATION HARMONIEUSE

Lorsque Philippe Harlé disparaît en 1991, Alain et Yiannis poursuivent leurs activités avec les clients historiques du cabinet, apportant là aussi leur lot de créativité comme la barre verticale qui devient chez Etap «l'Etap Vertical Steering (EVS)». «Cela traitait



Voiles du large. Dans la lignée de Philippe Harlé, Alain Mortain et Yiannis Mavrikios ont donné de superbes unités de grand voyage comme ce Passoa 46 des chantiers Garcia.

d'un constat simple : la barre franche prend beaucoup de place dans le cockpit, pourquoi ne pas adopter un système vertical ? La barre verticale offre deux options : quand on pousse, on lofe comme avec une barre franche ; ou quand on pousse, on abat, comme avec une barre à roue. C'est cette option qui l'a emporté. Dans des situations normales, on prenait le coup assez vite et l'EVS dégageait bien le cockpit. Mais en cas d'actions réflexes, pour éviter un bateau sous le vent aperçu au dernier moment par exemple, on risquait la fausse manœuvre. Ce système, qui était une option, n'a pas perduré.»

Plus répandue, la quille tandem a été mise au point par le cabinet pour Etap qui avait sensibilisé les architectes sur le fait que les voiliers de croisière du chantier naviguaient pour un certain nombre en eaux intérieures. Il fallut donc trouver une solution pour réduire le tirant d'eau sans trop maltraiter les performances. La solution consista à diviser le plan porteur en deux tout en concentrant le maximum de poids vers le bas au moyen d'un bulbe avec un effet de plaque qui augmentait encore l'allon-

**Partition classique.** Alain joue avec justesse des cordes du rétro comme avec ce superbe rouf du Solenn 27 weekend.



LUCK MATHIEU

gement et descendait la gravité. «On ne s'est pas dit a priori : les quilles tandem ont déjà existé donc on le tente. Ça a été la réponse à un besoin spécifique.» précise Alain Mortain. Prévu initialement pour les lacs, ce type de lest offrit également de très bons résultats en mer et fut proposé en option, équipant 50 % des modèles du chantier jusqu'à sa disparition.

La longévité d'un bateau de série est un critère de succès objectif et nombre de modèles du cabinet si-gneés Harlé-Mortain, Harlé-Mortain-Mavrikios, ou Mortain-Mavrikios ont connu et connaissent encore de belles carrières comme le catamaran Nautitech 475 qui s'est vendu pendant dix-huit ans, ou encore l'Etap 38 qui a vécu sur le marché le même nombre d'années, tout comme le Feeling 10.90 et le Feeling 416.

«Certains modèles qui ont remporté du succès ont démarré difficilement, spécifie Alain Mortain. Quand le Nautitech 475 a été présenté, j'ai croisé des gens qui nous disaient : vous êtes malades d'avoir fait un bateau pareil ! Sa torsure inversée, son franc-bord élevé dénotait les principes de l'époque alors qu'aujourd'hui on jugerait presque le bateau un peu bas sur l'eau. On y était allé franco sur le dynamisme du profil car dans un dessin, il faut toujours qu'une direction soit travaillée. Nous étions partis d'une courbe difficile à déterminer. On peut passer une semaine sur une courbe comme ça ! Et si on modifie le rouf, il faut revoir le profil du franc-bord, un vrai casse-



tête. Sur ce bateau, on a initié le plain-pied pour que la plate-forme de vie – cockpit et carène – soit d'un seul tenant. Certains n'ont pas aimé mais ça me rassure. Si certains détestent, d'autres aimeront et il serait insupportable de dessiner des bateaux qui laissent indifférents !» Le cabinet, soutenu par le directeur du chantier Etap, a été le premier à préconiser, contre l'avis des commerciaux, du chêne clair pour les emménagements au lieu des éternels sapelli ou afromosia jaunâtre réputés avoir les faveurs des acheteurs... à qui on ne proposait rien d'autre. Après un accueil mitigé, les intérieurs clairs gagnèrent leurs adeptes.

## DU CLAVIER À LA GUITARE

Alain Mortain, c'est une fidélité et une fraternité. Une fidélité envers Philippe Harlé qui l'a accueilli et lui a permis de se réaliser, une fraternité avec Yiannis Mavrikios avec qui il travaille depuis près de trente ans. Même si les deux hommes ne sont plus géographiquement proches, leurs échanges ne cessent jamais pour autant. «Aujourd'hui, je travaille seul la plupart du temps, explique Alain, ce qui n'est pas



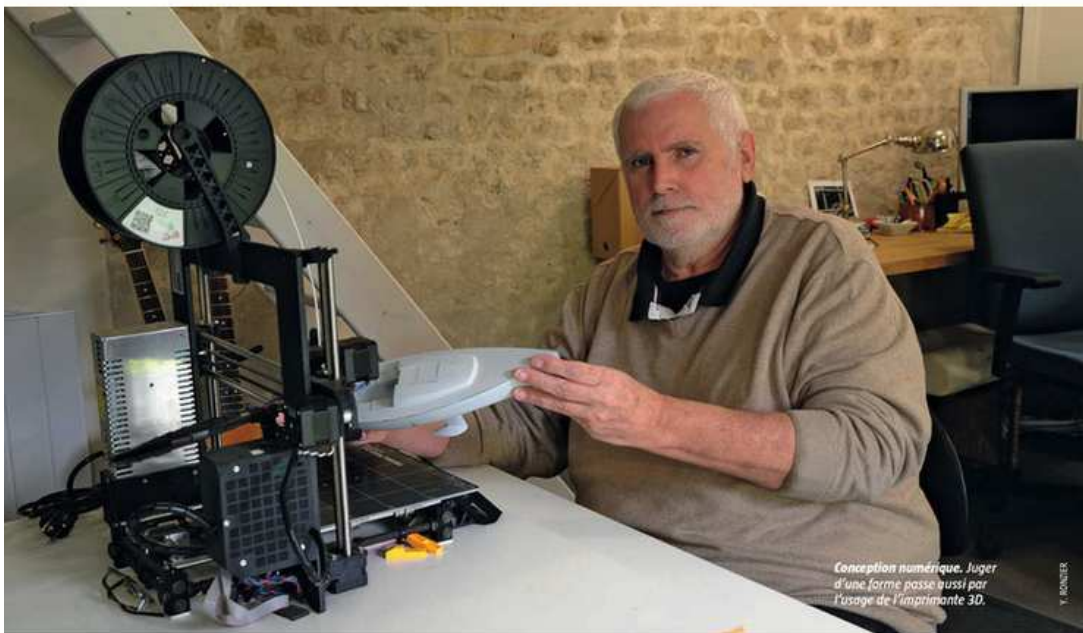
DOC. MAXIMINE

toujours facile parce qu'il faut le regard de l'autre, son recul pour objecter ce que l'on fait est nécessaire. Alors je m'aère l'esprit, j'ai toujours ma guitare près de moi au bureau. Quand j'ai besoin de prendre du recul, je saisis l'instrument, je gratouille un moment et je reviens à mon sujet. En revanche, je ne repeindrai jamais, même si j'éprouvais auparavant un plaisir physique à peindre avec, comme en architecture, l'ambition de trouver un moyen d'expression innovant, le peignais très rapidement des peintures très physiques, un peu sau-

**Ne rien s'interdire. L'architecte n'a pas peur de sortir des sentiers battus. Ici le Scow FR 18 du chantier Franck Roy, une carène puissante et légère à la fois.**

vages, expressionnistes, à l'encontre de ce que ma nature pourrait laisser paraître. Ça me défoulait et me faisait plaisir. Il y a une discipline à laquelle je reviendrais volontiers, tout comme Jean Berret qui a une formation de base similaire à la mienne, c'est le dessin de nu d'après modèle vivant. Quand j'étais étudiant, on en faisait deux heures par jour. On finit par acquérir une telle habitude qu'on a la sensation très joyeuse de ne plus commander sa main. On pense le dessin et il se fait. Cela n'a pas de but artistique très élevé, mais un intérêt très direct: le dessin parle physiquement à l'exécutant.»

On aurait tort de limiter Alain Mortain à la seule plaisance. Pour le chantier Multicap Caraïbes, outre plusieurs modèles de catamarans en contreplaqué-époxy, le cabinet a dessiné des bateaux de transport de passagers, de plongée et une vedette pour les Affaires maritimes de Martinique. Avec le chantier Gamelin ont été conçus deux bateaux pour les Phares et Balises, une vedette rapide d'intervention pour Le Havre, un baliseur pour Noirmoutier et des barges mytilocoles à carène semi-planantes qui, de l'avis même des intéressés, ont changé leurs conditions de travail.



Conception numérique. Juger d'une forme passe aussi par l'usage de l'imprimante 3D.

Y. RONIER

## DE LA TABLE À DESSIN AU NUMÉRIQUE

En quarante ans de carrière, Alain Mortain a vécu l'évolution de la production, assisté dans les chantiers à la prise de pouvoir des hommes de marketing au détriment des techniciens et des marins, et est passé de la table à tracer à la 3D. Première évolution: le langage un peu convenu des écoles de commerce s'est imposé partout et l'uniformisation de la production a laissé moins de place à la création de plus en plus fragmentée.

Le passage à l'ordinateur fut quant à lui une révolution: «Les premiers temps, avec Philippe, il fallait déjà un jour entier pour la seule mise en place d'un plan. On travaillait alors au Rotring et avec une tirasse à ammoniac qui nous donnait des contre-calques bien jaunes. La conception 3D nous a rendus beaucoup plus efficaces en nous permettant d'obtenir très rapidement des calculs de stabilité hydrostatiques et, en reprenant la forme, de voir sans délai si nous avions amélioré ou dégradé. L'autre avantage indirect est que l'on peut transmettre des documents définitifs et bien ficelés dans le monde entier. Mais cela peut toutefois s'avérer être un inconvénient. Le dessin numérique ne laissant pas de flou artistique, si on montre trop tôt un dessin en cours, certains sont persuadés d'avoir devant les yeux une version définitive, ce qui peut entraîner des blocages dans l'évolution du projet. La 3D contraignait à être très avancé dans la conception pour fournir des fichiers avec tous les détails, tous les couples, etc. Les architectes ont vu leur temps de travail multiplié par cinq. Ainsi, par exemple, pour la seule part de travail qui me revient, je viens de passer 8 à 900 heures sur la conception de l'Omni 400.»

Le bilan provisoire d'Alain Mortain est heureux et réussi, mais à l'opposé des images d'Épinal entretenues sur la profession. «J'ai orienté toute ma vie sur le travail et n'ai quasiment jamais pris de vacances. Ce métier m'a donné la chance de multiplier les navigations à bord de beaucoup de bateaux très divers en âge, en genre et de concepteurs divers. J'adore harter pour sentir ce que chaque bateau a d'essentiel et je me suis ainsi constitué une bibliothèque intérieure très variée de ce que chaque principe produit. En croisant et combinant avec ce qu'a hier Philippe et aujourd'hui Yiannis ont eux-mêmes expérimenté, nous avons pu concevoir avec une imagination très vive. Mais en revanche, je n'ai pas fait fortune. D'ailleurs Madame Kirié m'a dit un jour: vous, vous ne serez jamais riche, vous êtes trop grand !»

Si le but de l'existence est de vivre de ses talents, Alain Mortain s'est incontestablement enrichi, persuadé comme aux temps anciens où la surenchère médiatique n'était pas de mise que la qualité de ses productions devrait parler pour lui. Aux dossiers de presse confiés à une



Y. RONIER

**De l'harmonie avant toute chose. Dans le cadre de son travail, la musique est pour Alain une vraie discipline de re-création.**

cohorte d'attachés de presse papillonnant dans les allées du Salon nautique, Alain Mortain préfère l'authenticité des relations humaines, son jardin secret et quelques solos de guitare. D'ailleurs, il s'estime lui-même avec sagesse: «Je ne suis pas aussi bon en structure qu'un spécialiste en structure, pas aussi bon hydrodynamicien qu'un hydrodynamicien, pas aussi bon designer qu'un designer, mais je pense avoir un niveau de compétences dans tous ces domaines et savoir les coordonner.»

## RICHESSES DE L'ARCHITECTURE NAVALE

Avec Philippe Harlé et Yiannis Mavrikios, Alain Mortain a contribué à faire évoluer les pratiques du monocoque, du catamaran de croisière, du voilier de voyage chez Garcia ou des unités représentant sans pittoresque exagéré les codes néoclassiques comme pour la série des Solenn du chantier Franck Roy. La pratique actuelle qui consiste à demander un dessin de carène à un architecte, l'ingénierie à un bureau d'études, le plan de pont à un designer et les emménagements à un architecte d'intérieur ne conviendrait pas Alain Mortain: «En faisant un bateau bout par bout, on produit un ingénieur qui flotte et qui avance dans le bon sens, mais fait-on un bateau très réussi, je ne crois pas. L'architecte doit rester central dans le processus de création. Il doit être indépendant tout en travaillant avec plein de gens différents pour entretenir sa base de données intellectuelle et être à même de formuler des propositions sans a priori et sans la sclérose des habitudes. C'est une richesse d'avoir

«L'ARCHITECTE DOIT RESTER CENTRAL DANS LE PROCESSUS DE CRÉATION.»

## BATEAUX D'UNE CARRIÈRE

En collaboration avec Philippe Harlé jusqu'en 1991 puis avec Yiannis Mavrikios.

- > Alubat: Omni 400.
- > Bateaux de course: Coco, 36 IS MET, Ecoreuil, Top 50, Helvix.
- > CN Franck Roy: Solenn et Solenn Day 23 et 27, Solenn 32, Solenn 42, scow FR 18 Sarbazone (repris par le chantier des Ileaux).
- > Dufour: Dufour 36, 39 Classic et Classic CC, Dufour 43 Classic, Dufour 54 Classic, et 56 CC.
- > Etap: Etap 21i, Etap 26i, Etap 28i, Etap 32i et 32x, Etap 35i et 34s, Etap 38i, Etap 37s.
- > Garcia: Passoa 46, Passoa 48, Passoa 51, Passoa 54.
- > Harmony: Harmony 31, Harmony 34, Harmony 38, Harmony 42, Harmony 47, Harmony 52.
- > Jeanneau: Tonic 23, Sun Way 25.
- > Kirié-Privilege: Feeling 326, Feeling 10.40 et 10.90, Feeling 416, Feeling 446, Feeling 44.
- > Locwind: Locwind 47, Locwind 57.
- > Multicap Caraïbes: MC 54 (moteur), Punch 1250, Punch 1500 (moteur), Punch 1500 DC et LC, Punch 1700, Punch 2100.
- > Nautitech: Nautitech 395, Nautitech 40, Nautitech 435, Nautitech 475, Nautitech 44, Nautitech 48.
- > Rhea Marine: Trawler 36, Trawler 43...

et de nombreuses autres collaborations avec divers chantiers dont les chantiers Gamelin.

des architectes navals et les chantiers qui sont excellents en ingénierie n'ont rien à y perdre. Mais à force de considérer que le métier d'architecte peut être découpé en petites tranches, nous allons finir par être dilués. Moi, j'ai toujours insisté pour que le dessin du pont, toute l'enveloppe extérieure du bateau vienne du cabinet et je préfère avoir un œil sur le design intérieur. Ce n'est pas une question d'ego, ni parce que je suis un génie! Mais l'expérience m'a prouvé que quand on garde la maîtrise de l'ensemble, on va plus loin et on fait mieux. Je suis très indépendant de nature, je n'aime pas les contraintes qui viennent du groupe, mais j'aime beaucoup travailler en groupe. J'aime les apports de gens qui ont des convictions fortes. Nous avons un métier qui est un métier de création et d'ingénierie. Le plus intelligent est sans doute de séparer les deux pour préserver la part de propriété intellectuelle. Notre métier est encore jeune dans son contexte industriel. Il ne s'est pas assez pensé lui-même.»

Ce qui pourrait porter vers une nouvelle définition de l'architecte navale: «Personnage aux multiples talents concevant des bateaux pour ses contemporains pour le travail, le loisir ou la course. On le reconnaît à la sûreté de son coup d'œil et à sa haine de la tiédeur.»