

Entretien avec Philippe Lapicque

Philippe Bouchet : Je voudrais que l'on aborde la passion de ton grand-père pour la mer, les bateaux et la navigation. Sa biographie nous apprend que, dès 1900, alors qu'il n'a que deux ans, il passe chaque été en Bretagne dans la maison *Roc'h ar-Had* construite par son oncle Louis Lapicque à l'Arcouest, sur la baie de Launay, près de Ploubazlanec dans les Côtes-d'Armor. En plus de l'émerveillement de la mer, c'est là qu'il découvre, très jeune, les paysages d'arbres et de rochers si caractéristiques de la Bretagne dont l'artiste en germe n'oubliera rien. C'est aussi face à l'infini de l'horizon qu'il fait l'apprentissage de la solitude puisqu'il est seul, n'a ni frère, ni sœur...

Philippe Lapicque : ... et pas de parents ! Il est d'abord élevé par sa grand-mère paternelle puis par son oncle Louis (physiologiste de renom, professeur à la Sorbonne, futur membre de l'Académie de médecine et de l'Académie des sciences) et sa femme Marcelle de Heredia, qui lui transmettra sa passion du piano.



La maison de Charles Lapicque
à l'Arcouest, *Roc'h ar-Had*.

Ph. B. : La découverte de l'univers marin intervient donc très tôt chez lui, n'est-ce pas ?

Ph. L. : Oui, et il y a d'ailleurs plusieurs photos qui en témoignent : une première où on le voit, à l'âge de cinq ans, en petit costume de marin, râteau et seau d'enfant à la main. Une autre, vers onze ans, plus émouvante encore, où il est en compagnie de sa grand-mère paternelle et de son oncle Augustin Lapicque, surnommé « Tintin », marin et colonial, frère de Louis : il est cette fois-ci assis sur une marche d'escalier de leur maison bretonne, *Noteric*, casquette de marin sur la tête, en train d'examiner une belle maquette de bateau. Je crois que sa passion pour la mer part de là. Pour moi, c'est assez magnifique.

Ph. B. : Les récits de voyage de l'oncle Augustin ont-ils pu captiver le petit Charles et le conduire tout naturellement à rêver de lointains ?

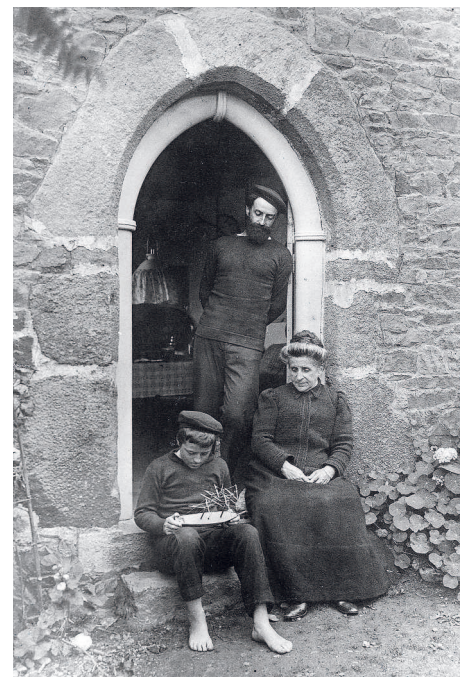
Ph. L. : Bien entendu, cela a forcément beaucoup compté pour lui. L'oncle Tintin était un aventurier. Vers l'âge de dix-huit ans, il s'était embarqué sur un bateau en partance pour le Cap Horn. Il n'avait pas cessé de naviguer avant de monter une compagnie d'armement en Indochine. Il avait d'ailleurs proposé à Charles de l'emmener à l'âge où l'on doit traîner ses fonds de culotte sur les bancs de l'école. C'était tentant de dire *oui* et il avait hésité. Lors d'une conversation, il m'a confié que finalement il ne regrettait pas d'avoir refusé. On peut aisément penser que l'appel du large et de l'aventure a germé dès cet instant, avant qu'il ne le retranscrive plus tard picturalement.

Ph. B. : C'est également le cadre familial qui lui donne l'opportunité d'embarquer à bord de bateaux pour des promenades en mer, avant même qu'il ne s'initie à la voile, non ?

Ph. L. : Louis Lapicque avait effectivement un bateau, *l'Églantine*, en copropriété avec Charles Seignobos [professeur d'histoire à la Sorbonne], surnommé « le Capitaine », lequel s'était installé à l'Arcouest, comme une bonne partie du corps enseignant de l'université de Paris de l'époque à la suite des invitations de Louis, l'endroit prenant même le surnom de « Sorbonne-Plage ». Avec *l'Églantine*, qui était un joli bateau, convivial, assez toilé, pouvant accueillir pas mal de monde à bord, ils se promenaient tous ensemble, faisaient des balades à la voile, du canotage. Plus tard, quand Louis Lapicque a épousé Marcelle de Heredia, tante Marcelle pour nous, il a racheté un bateau, un dundée de quinze ou seize mètres qui s'appelait *l'Axone*. C'est donc sur ces bateaux que Charles Lapicque, enfant et adolescent, a fait ses premiers pas. Il s'agissait de navigations avec une quinzaine de passagers à bord ; c'était vraiment formidable. Mais en même temps, Charles était déjà quelqu'un de très solitaire. Je pense que cela l'a bien amusé, bien initié, mais ses vraies navigations ont commencé plus tard avec son premier bateau, un petit canot breton qui s'appelait le *Saranak*.



Charles Lapicque, 1903.



Charles Lapicque avec sa grand-mère et son oncle Augustin, devant leur maison, 1909.

Ph. B. : De quel type de voiliers s'agit-il pour les deux premiers bateaux que tu évoques ?

Ph. L. : *L'Axone* était un dundée, un bateau de pêche reconverti à la plaisance, un yacht de quinze mètres au pont ; *l'Églantine* était plus petite, mais c'était quand même de gros bateaux. Ils partaient à dix ou douze. C'était des bateaux à la fois de propriétaire et en même temps il y avait des marins dessus ainsi qu'un mécanicien. Les gens participaient à la manœuvre... une façon de naviguer qui n'a plus cours aujourd'hui, et même depuis l'après-guerre. Ce qui intéressait Lapicque, c'était d'être seul sur son bateau pour l'aspect à la fois contemplatif, sportif et un peu aventurier. C'était cela qui était important pour lui.

Ph. B. : En définitive, l'appréhension du monde de la mer, en tout cas l'apprentissage de la navigation à voile, intervient quand il a une quinzaine d'années, qu'il canote et fait du youyou ?

Ph. L. : C'est ça, sur ces bateaux-là. Il y avait également Tintin qui avait un petit cotre qui s'appelait *la Flèche*. Il évoluait, comme enfant, avec tous ces adultes qui l'emmenaient à bord. Il pouvait disposer d'une annexe, un *dinghy* de trois à cinq mètres, qu'on lui prêtait pour lui permettre de faire le va-et-vient et de gagner le bateau depuis le bord. Mais ses premières navigations, il les a faites dans de grandes flaques d'eau, sur les plages découvertes par la marée en s'amusant avec de petits bateaux constitués de morceaux de bois, de deux clous, d'une ficelle et d'un bout de chiffon en guise de voile.

Ph. B. : Tu évoquais tout à l'heure les photos de Lapicque enfant, mais il y en a une autre, beaucoup plus tardive puisqu'elle date de 1928, qui m'interpelle. On voit



Irène Joliot-Curie et Charles Lapicque sur la plage de Launay pour la mise en eau de la maquette que Lapicque venait de construire pour ses enfants, vers 1928.

Irène Joliot-Curie et Charles Lapicque, alors âgé de trente ans, sur la plage de Launay, pour la mise en eau d'une très grande maquette de bateau...

Ph. L. : Une maquette monumentale même ! Il a fait beaucoup de maquettes de bateaux dont certaines ont été conservées : il y en a une qui est encore dans la maison familiale du professeur Jean Perrin, son beau-père. Certaines étaient destinées à faire des combats navals, c'est-à-dire qu'il y avait des bateaux qui n'étaient pas insubmersibles, constitués de boîtes de conserve, et le jeu consistait à les canarder depuis le bord avec des cailloux. Les enfants n'avaient pas de jouets à l'époque, donc ils s'amusaient comme cela. Les maquettes plus abouties étaient mises à l'eau et on les suivait en canot pour pouvoir les récupérer si elles dérivait. Avec ses trois enfants (Georges, François et Denis), et pour eux, mon grand-père a fait beaucoup d'expériences et organisé des expéditions presque virtuelles. Finalement, quand tu fais naviguer des maquettes, l'émotion est là, c'est quand même un vrai objet. Lorsque mon frère Yann et moi étions enfants, je me souviens qu'il lui avait fait une maquette, que j'ai encore très bien en mémoire, d'un petit bateau avec des morceaux de liège, bien peint, un petit gréement qui naviguait très bien. Il était très généreux. Solitaire, mais généreux. Et tout ce qui pouvait naviguer, sous toutes ses formes, l'a intéressé.

Ph. B. : Au-delà de la passion et de l'expérimentation (comme voir de quelle manière se comporte une embarcation dans telle ou telle circonstance), peut-on dire que la part du jeu, pour lui et ses enfants, était tout aussi essentielle dans la conception de ses maquettes ?

Ph. L. : Oui évidemment et j'allais dire qu'il en va de même dans sa peinture. Il y a toujours ou très souvent cette notion d'amusement et de plaisir. Quand on le lui demandait, alors qu'il était déjà très âgé, il répondait : « Je peins parce que ça m'amuse encore ! » ; sous-entendu : « Si cela ne m'amusait pas, je ne le ferais pas ». En ce qui concerne les maquettes de bateaux, il s'amusait et divertissait ensuite ses enfants. Oui, je crois que cela l'a follement amusé de construire ces trucs-là.

Ph. B. : Mais à quel moment va-t-il posséder son premier bateau ?

Ph. L. : N'étant pas retourné à l'Arcouest pendant la guerre (la maison était « occupée » et l'*Axone* réquisitionné avec son annexe n'a pas survécu à cette épreuve), c'est juste après, en 1947, qu'il a eu le *Saranak*, un vieux canot plein de charme d'environ quatre mètres avec avirons et voile au tiers, sur lequel il a, pendant deux ou trois ans, beaucoup appris sur les proches environs, entre Paimpol et l'île de Bréhat. Vers 1951, il a eu un coup de foudre pour un joli cormoran de quatre mètres cinquante qu'il a baptisé le *Flying Fox*, le renard volant, du nom d'un cheval de course légendaire, tout comme le *Saranak*. Il faut dire que c'était le temps où il travaillait à sa série de tableaux sur les concours hippiques et les courses d'obstacles. Coque bleue, presque bleu roi, le même bleu que les volets de sa maison, carène blanche et pont vernis,



Georges et François Lapicque devant les maquettes de torpilleurs faites par Charles Lapicque, vers 1930.



Charles Lapicque à la barre
du *Flying Fox*, vers 1951.

ce petit voilier de plan Dervin, marin et rapide, lui permit d'explorer une région beaucoup plus vaste, notamment derrière Bréhat, avec ces larges étendues de sable et de rochers, les « lagunes bretonnes », qu'il peindra plus tard. C'est vraiment un bateau qui l'a enchanté, un bateau vif, évolutif, très élégant.

Ph. B. : Pourquoi l'a-t-il remplacé quelques années plus tard ?

Ph. L. : L'ayant beaucoup utilisé, il s'est rendu compte que le *Flying Fox* était trop petit pour naviguer seul dans cette région, notamment dès que le vent se levait. C'est ainsi que pendant l'hiver 1955, il eut l'audace de commander, par téléphone et sans l'avoir vu, un voilier d'occasion, un « radiance » qui avait remporté le concours du *People's boat* en 1950 et avait été primé au salon de Londres. Il le nomma *Rodello* du nom d'une balise du grand chenal de Bréhat devant laquelle il passait souvent. C'était un monotype de promenade, un plan suédois avec une cabine spartiate, équipé d'un moteur fixe à essence qui pétaradait, n'était pas très fiable, mais avait la particularité de s'arrêter tout seul dès qu'il sentait qu'il devenait inutile. Long de sept mètres, il fit peindre la coque en noir, avec une carène verte, flottaison blanche, qui lui donnait une belle allure. Bateau idéal pour la région, il passait partout, tenant magnifiquement la mer, virant de bord à la demande et sachant garder le cap sans personne à la barre.

Ph. B. : Et c'est avec ces deux bateaux qu'il a participé à des régates dans la baie de Paimpol ?

Ph. L. : La voile, comme le tennis d'ailleurs, était pratiquée chez lui à un niveau de maturité assez élevé. Il était très axé sur la beauté du geste, privilégiant le sport plus que le score. Grand solitaire, sa solitude était le moyen de rester concentré sur plusieurs émotions de l'instant. Comme tu le sais, la course de bateaux implique

beaucoup de monde autour et l'émotion est vite dissipée par d'autres éléments ou l'interaction des autres. Au fond, c'est ce qui lui plaisait le moins dans la régate. Par contre, le spectacle d'une régate ou faire bien marcher son bateau, cela l'amusait. Du reste, ses toiles et ses tapisseries témoignent de l'importance de l'événement pour lui. Et quand on voit ses dessins de bateau, il y a une maturité, tout y est juste car il sait faire. Mais participer à une régate pendant plusieurs heures à donner des ordres ou en recevoir, cela ne l'intéressait pas plus que cela.

Ph. B. : Est-ce en quelque sorte cette lassitude de la voile qui le conduit à concevoir son propre bateau, le *Frynaudour* ?

Ph. L. : Il est clair que le *Frynaudour*, du nom du lieu au confluent du Leff et du Trieux, le nez des deux eaux en breton, a été conçu pour un tout autre usage : l'exploration. Il l'a en effet dessiné lui-même en 1960 (centralien, il a toujours eu une passion pour le dessin sous toutes ses formes, dont le dessin technique et industriel) avec la collaboration d'un ami de la famille, l'ingénieur Guy Bernet, spécialiste en hydrodynamique. Considérablement plus lourd que ses précédents voiliers avec ses sept mètres soixante, il a été construit autour d'un moteur diesel marinisé type Indénor, choisi par un autre de ses amis, un mécanicien d'exception, Robert

Charles Lapicque accompagné de son fils Denis et de sa belle-fille Yvonne à la barre du *Flying Fox*, en baie de Launay, 1954.

À droite : Charles Lapicque à bord du *Rodello*, au port de Paimpol, vers 1956.



Le Lionnais, déjà présent sur *l'Axone* de Louis Lapicque. Sorti du chantier Marie à Paimpol, mis à l'eau en juillet 1961, la spécificité du *Frynaudour* était d'être un voilier insubmersible avec un moteur incroyable, d'une formidable puissance, un peu « Marine nationale » en quelque sorte, viril et très fiable. Sa conception, qui a nécessité pas mal d'énergie et de matière grise, bousculait beaucoup d'idées reçues et concentrait de nombreuses innovations. Ce voilier permettait d'aller partout, s'agissant d'un biquille qui peut échouer extrêmement facilement. En définitive, c'était un bateau très typé, un « outil » à la main de mon grand-père et qui, selon moi, ne correspond qu'à très peu d'autres personnes. Il devançait également l'esthétique navale d'une vingtaine d'années par sa coque rouge indien. En fait, le *Frynaudour* s'étant avéré un peu décevant à la voile, le moteur est devenu le mode principal de propulsion et la voile plutôt auxiliaire, dépendant des destinations et des conditions de navigation. Il le trouvait plus vivant au moteur.

Ph. B. : Que sont devenus ses différents bateaux ?

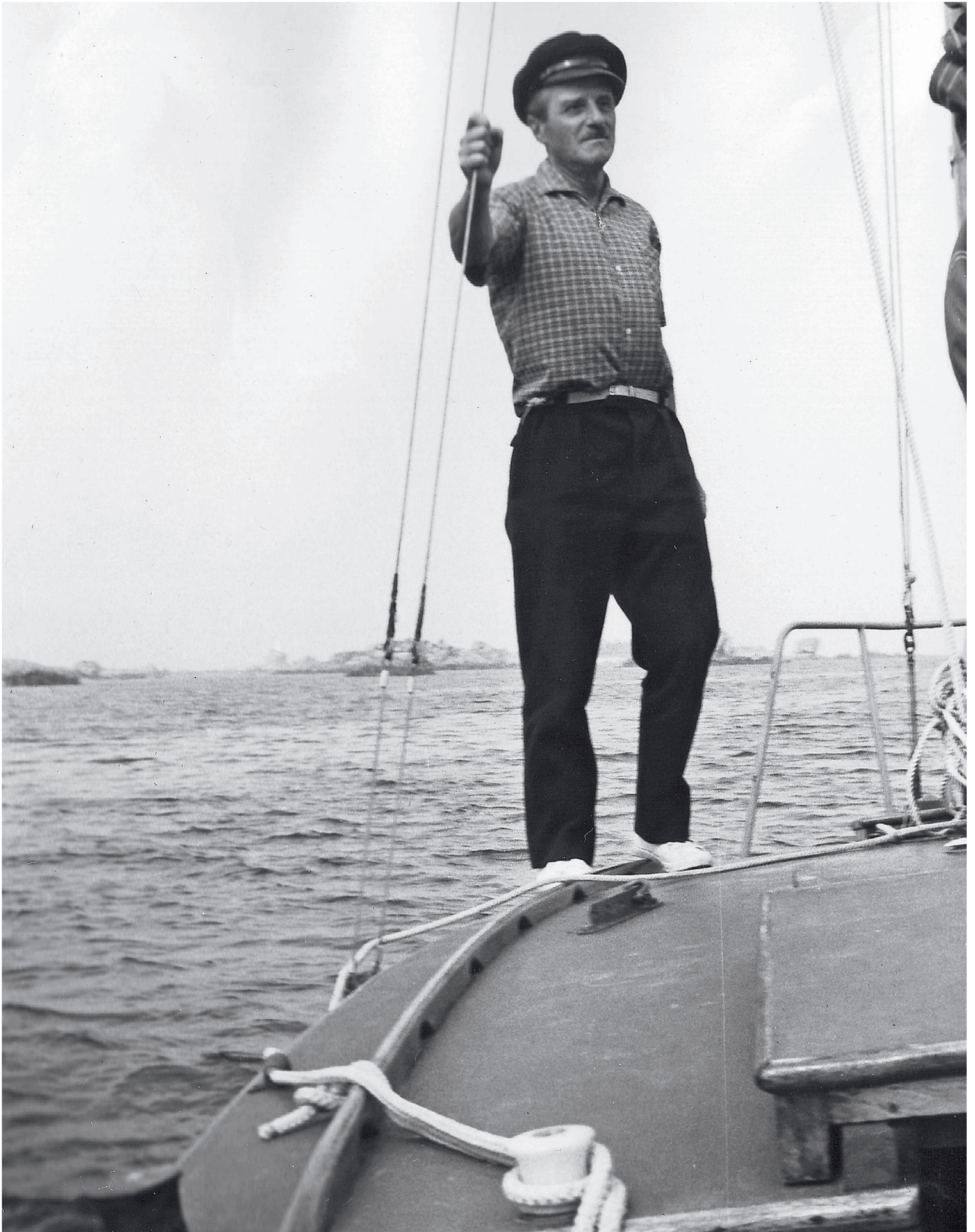
Ph. L. : Parce qu'il y était très attaché et qu'il considérait qu'ils devaient rester dans la famille, il a donné d'abord le *Saranak* à mon oncle Denis, ensuite le *Flying Fox* à mon père Georges et à Denis, puis le *Rodello* à mon père et le *Flying Fox* est resté à Denis. Quant au *Frynaudour*, ce bateau est aujourd'hui le mien. J'y ai apporté un certain nombre de modifications, par exemple en redessinant un plan de voilure plus musclé pour le rendre plus vivant. Charles a navigué jusque vers 1980 ou 1981 puis il me l'a d'abord prêté pour voir si cela allait m'intéresser. C'était important pour lui de passer la main et je pense que cela lui a énormément plu de voir son bateau à flot, d'embarquer à bord de temps en temps avec moi. C'était le dernier lieu où je ne le connaissais pas. J'allais souvent le chercher le soir à Bréhat, où il rendait visite à son amie Elmina Auger, pour le ramener à l'Arcouest. J'ai le souvenir de moments forts : on était ensemble, on discutait sur son bateau. D'ailleurs, aujourd'hui encore, pour moi, c'est toujours son bateau.

Ph. B. : Est-ce avec lui que tu as appris à naviguer ?

Ph. L. : Non, j'ai été initié sur le *Rodello* par Georges, mon père, et par un homme formidable, François Rousseau, un vrai marin, un ancien bosco de « la Royale » qui avait été mousse sur *l'Églantine* et sur les goélettes d'Islande. Enfant, dès l'âge de six ans, il m'emmenait tous les matins d'été à la pêche sur son petit bateau jaune, le *Baladin*. Cela m'a appris le pays et surtout à naviguer à la voile. On faisait aussi beaucoup de promenades, de régates. Pour autant, nous en parlions beaucoup avec mon grand-père qui naviguait toujours seul, à l'exception de rares sorties en famille.

Ph. B. : Comme tu l'as dit, le *Frynaudour* a été conçu pour l'exploration et la découverte de la région, tenant compte d'un programme précis et de la façon qu'il avait de naviguer. C'est bien ça ?

Charles Lapicque à bord
du *Frynaudour*, vers 1967.



Page de droite :
Cahier de navigation n° 5
[1966-1971], année 1967, 10 septembre.

Carnet « Alignements et passages -
mouillages débarquements » C.9,
archives familiales.

Charles Lapicque, fiche de navigation
(classeur Farlès-Trieux ; Leff ; Loguivy-
Béniguet), archives familiales.



Ph. L. : Pour son programme personnel en effet. Il va à tel ou tel endroit, met pied à terre et prend ses petites notes.

Ph. B. : Je suppose que tu veux parler des cahiers de navigation, n'est-ce pas ? Ne touche-t-on pas là l'esprit scientifique de ton grand-père qui se fixe une méthode en consignait rigoureusement tel ou tel événement ?

Ph. L. : Je crois qu'il y a chez lui une double approche : d'abord contemplative puis une approche systématiquement scientifique, une rigueur qui fait que l'on sait répéter les gestes. Dans ses carnets de navigation, il relate chaque événement qu'il juge important pour ne pas les oublier, prend des notes pour mémoriser une passe qu'il vient de découvrir ou d'inventer. Il met au point des méthodes pour faire des alignements de différentes façons. Dans son atelier, on tombait sur divers objets trouvés après-guerre dans les surplus militaires, des compas de navigation, des prismes à réflexion totale ou encore des instruments d'artillerie qui tiennent dans la poche et qui donnent des mesures en millièmes angulaires. Il utilisait des tas d'appareils qui n'étaient pas de véritables instruments de navigation pour essayer de fiabiliser sa démarche, inventant toujours de nouvelles méthodes, un peu comme dans son œuvre. Il tâchait de réduire la marge d'erreur en prenant le plus de garanties possible. Dans ses cahiers de notes, il relate vraiment plein de choses avec des dessins en trois dimensions comme on les verrait aujourd'hui sur un GPS qui donne une lecture plus facile du lieu que tu découvres.

Ph. B. : Et ces notes étaient prises dans l'instant, ou bien une fois rentré à la maison ?

Ph. L. : Les deux. Il est sûr qu'il partait avec ses cahiers et ses papiers. Il pouvait ainsi remplir le cahier à terre lors de ses explorations ou bien prendre des notes à bord. Cela dépendait des périodes. À l'époque du *Flying Fox*, il avait plutôt tendance à le faire au bureau car il n'y avait pas de cabine, pas de table. Dans le *Frynaudour*, il y avait un carnet à bord et l'espace pour travailler. Et puis beaucoup de ses investigations, de ses reconnaissances de passes étaient faites à l'aviron avec son annexe, moyen très propice pour faire de la cartographie et de l'hydrographie. Tout était relaté très sérieusement, c'est la base de toute navigation. Cela lui plaisait beaucoup et cela confirme aussi son côté solitaire parce qu'il n'y avait pas grand monde qui allait là où il investiguait. C'est pour cela qu'il a tenu des carnets. La virginité des lieux, l'idée de voyage (on va sur l'eau mais on va à un endroit un peu magique) l'ont beaucoup motivé. Les plaisirs du découvreur (même si ce n'est pas tout à fait vrai), la contemplation face aux lagunes désertes, aux paysages lunaires, c'est évidemment ce qui l'a étonné et ce qu'il a retenu.

Ph. B. : Ce qui est intéressant, c'est que cette approche scientifique rejoint le centralien, le passionné de dessin industriel, des plans de machines et d'architecture, des recherches sur les projections et les perspectives, surtout le diplômé de l'École supérieure d'optique.

10 Sept. - (discussions antérieures). 293

↳ Pans Nord Sud : classique

↳ Pans directe vers Port Les. X Y

- vers X - les pierres noires sur le bord gauche de la ferme de Benignot, bâtiment construit d'ardoise, la chute du bois visible à g. de la chute de la citadelle.

- vers Y - la 'Ludente' par le grand Corol (ou mieux à droite).

- Pans clairs avec de l'eau à 1 (observé à 13m depuis 'Voi' hât, 3° cale)

(Chercher autres alignements plus simples)
(Chercher alignement pour la ferme classique N.S., qui n'est pas très large.)

voir aussi page 246

Planage Ourmelles - Mi Greis -

vers Mi Greis
blanche
quand dis

Pierres au 6.5

1.9

attente au 1.9

Mi Greis

ne pas approcher la de ce que Pierre M. voy

Ourmelles

5.5

2.5

Redifini à bord

X

Bois de Benignot

Citadelle

Bois (cachés)

(Démarré à g. du tat d'ardoise et bois de la citadelle manquant le bois après la franchie.)

90° Nord

Ludente

Y

maun (?)

9)

Men Bras

Sillon

I. Blanche

Phare Caorox à côté Men gren

5.7

9.5

7.8

6.8

Sillon noir

5.7 donner au tour

5.7

les Soldats

3.7

2.7

1 doigt

2 doigts

Coformine

Mains réunies

Grève



***Manœuvres au soleil couchant**
1959, huile sur toile, 73 x 92 cm,
Collection particulière.

Ph. L. : C'est juste que son côté centralien dominait et que le dessin industriel le passionnait. Élève, il faisait beaucoup de dessins industriels pour ses copains qui étaient mauvais et qui n'aimaient pas ça ; cela l'amusait beaucoup. Ce qui fait que la moindre pièce douteuse sur le bateau était tout de suite couchée sur le papier et analysée. Chaque événement ou défaillance technique était relaté, consigné. Après quarante ans de navigation sur ses différents bateaux, entre trois et quatre mois par an, cela donne pas mal d'événements, parfois strictement rédigés mais généralement accompagnés d'un ou plusieurs dessins, les plus significatifs étant les mouillages un peu secrets ou les accès à certains endroits relatant les pièges en chemin. Il y avait chez lui de la témérité. Oui, il était audacieux et en même temps très sécurisant.

Ph. B. : Les instruments de navigation auxquels tu faisais allusion étaient des instruments qu'il avait, pour certains d'entre eux, totalement créés, ou des outils qu'il réadaptait ?

Ph. L. : Il s'agissait souvent d'instruments qu'il récupérait, comme des compas d'avion qui étaient vendus pour presque rien, d'autres très beaux objets, pas toujours très adaptés à la navigation mais enfin, au cas où, il en achetait deux ou trois ! Je pense à des jumelles, des accessoires d'artilleurs. Son esprit inventif lui avait toutefois fait concevoir et réaliser un viseur « avant arrière » permettant à un œil averti de se placer sur un axe entre un amer vu sur l'avant et un autre vu sur l'arrière. Il achetait aussi des objets aux puces et dont il savait très bien qu'ils ne lui seraient pas très utiles. À Paris ou en Bretagne, il y avait dans son atelier une

Charles Lapicque avant un embarquement
en mer, Brest, vers 1958.



multitude d'objets qui allaient de la hallebarde au marteau de je ne sais quel corps de métier du XVIII^e siècle. La perfection, l'aboutissement d'un outil, était quelque chose qui le fascinait. C'est d'ailleurs ce qui rendait son atelier si intéressant.

Ph. B. : À ce propos, l'atelier de la rue Froidevaux à Paris était essentiellement le lieu où il créait. Avait-il aussi un atelier à l'Arcouest ?

Ph. L. : Non, car à l'exception de ses débuts, il ne peignait pas en Bretagne, il prenait beaucoup de notes et passait à la peinture une fois rentré à Paris. Quand je parle de notes, cela peut aussi concerner son activité de peintre de la Marine de 1948 à 1966 lorsque, embarqué sur des navires de guerre, il s'attachait à étudier et à transcrire le mouvement dynamique des vagues ou à observer, depuis son poste à la passerelle, l'ensemble des exercices et manœuvres. Je ne serais pas surpris qu'il ait dessiné des calvaires bretons lors de promenades dans la campagne, sous le coup de l'émotion. Il était tout à fait capable de s'asseoir un quart d'heure et d'aligner quatre ou cinq dessins. C'est très probable. À la fin de sa vie, lors de ses séjours en Bretagne, parce qu'il avait déjà entamé un compte à rebours et qu'il n'avait plus de navigations programmées, il s'était mis à peindre des petites gouaches, des acryliques. Mais cela reste tout de même assez confidentiel.

Ph. B. : Du point de vue de ses lectures, réservait-il une part importante à l'univers marin, aux documentations techniques ?

Ph. L. : À part Joseph Conrad, Pierre Loti et Homère, je n'en ai pas vu chez lui sauf une ou deux nomenclatures. Il avait des lectures très éclectiques. Il se documentait toujours beaucoup pour son travail, avant de commencer une série de toiles, par rapport au cheval, aux armures, aux uniformes, à l'architecture... Il fréquentait aussi assidûment les musées et leurs bibliothèques, le Louvre bien entendu, le musée de l'Homme et le musée des Arts africains et océaniques pour y voir et étudier les arts primitifs qu'il collectionnait lui-même pas mal. Sa formation scientifique et la rigueur indissociable de l'ancien chercheur qu'il avait été ne l'ont pour ainsi dire jamais quitté.

Ph. B. : Pour autant, l'approche rationnelle, logique, scientifique et technique qui était la sienne n'excluait pas le plaisir. Dans son rapport à la Bretagne, la contemplation de la mer et du ciel tient une part primordiale, je ne me trompe pas ?

Ph. L. : C'est tout à fait juste. On peut dire que la réflexion sur la mer ne l'a jamais quitté. Je pense même que le plaisir de la navigation est décuplé chez lui par le fait que cela se passe en Bretagne : les marées, des paysages qui se couvrent et se découvrent et que l'on redécouvre sans cesse, le fait aussi de pouvoir lier la mer et la terre, d'arriver des îles, d'aller jusqu'au bout d'une ria et de continuer en annexe puis à pied. D'une manière générale, il a toujours été très ému par cet endroit, que ce soit son littoral ou l'intérieur du pays, à l'exemple des calvaires ou des manoirs



au fin fond de la campagne. À l'émotion très profonde qu'il n'a trouvée qu'en Bretagne s'ajoute la navigation. C'est une espèce d'hyper-Bretagne, cette navigation.

Le *Frynaudour*, son voilier en construction aux chantiers navals Marie de Paimpol.

Ph. B. : On peut parler d'un attachement viscéral à cette région, non ?

Ph. L. : Oui bien sûr, il l'exprime d'ailleurs quand il dit, je le cite : « ... cette terre sans péché, cette profondeur émotionnelle... ».

Ph. B. : On constate en effet que l'œuvre picturale s'ouvre sur des paysages bretons, des marines, qu'elle se trouve à plusieurs reprises nourrie par ces mêmes thématiques et se referme sur les grandes acryliques de *Mers*.

Ph. L. : Je crois que c'est ce qui l'a beaucoup inspiré. La mer, les bateaux et les hommes, c'est le thème de toute sa vie, à l'évidence. On pense à la photographie que j'évoquais, celle de l'enfant qui rêve avec son bateau dans les mains, qui se

projetée et voyage. Ses toiles plus tardives (par exemple la série maritime des années 1968-1969 avec l'évocation des drames nautiques et des épopées lointaines du temps de la marine à voile) l'attestent, les œuvres de la fin des années 1970 (les *Embarquement pour Cythère*) mais aussi du début des années 1980 (les *Force 8* et les *Mers*) peintes à la peinture acrylique. On conserve cette émotion intacte, ce même rapport à l'homme. Je comprends mal que certaines personnes aient encore des difficultés à « entrer » dans l'acrylique alors qu'il n'y a pas de confusion possible. Très clairement, dès le milieu des années 1970, il a très vite dominé cette technique dans laquelle il voyait bien des avantages qui n'avaient rien à envier à l'huile. Cela correspondait surtout à ce qu'il voulait à ce moment-là, à ses exigences. Les thèmes des années 1950 sont repris avec plus de force encore. Il n'est plus dans le baroque mais dans l'épuration. Et derrière tout cela, il y a toujours ce sentiment de liberté, cet incessant appel du large.

Ph. B. : Cette liberté m'apparaît essentielle chez lui. Sa peinture l'incarne de façon magistrale. Ce qui retient mon attention aussi, c'est cette fantaisie débridée qui semble parfois la caractériser, cette généreuse désinvolture qui masque une construction réfléchie, une interrogation des moyens plastiques mis en œuvre, un perfectionnisme constant mêlé à une hardiesse et un goût du risque. Derrière le personnage austère, n'y avait-il pas un personnage vraiment drôle, qui aimait s'amuser, rire, quelqu'un qui avait de l'humour vis-à-vis de lui-même et des autres, un humour parfois ravageur d'ailleurs ?

Ph. L. : Ce qui est sûr, c'est qu'il avait de l'esprit et de l'humour. Si on dit que l'esprit, c'est sur les autres, et que l'humour porte sur soi, alors il avait les deux. Je ne dirai pas qu'il se prenait au sérieux même s'il pouvait donner une apparence d'austérité. Mais il savait et aimait très clairement plaisanter. Je ne pense pas que c'était une nécessité cependant, comme il le disait : « Il faut bien rigoler un peu ! ». Il adorait Charlot et le mimait à la perfection. Il se plaisait à imiter des tas d'animaux, ce qu'il faisait formidablement bien, des oiseaux, des chiens, d'où le surnom de « Papa toutou » que les enfants de la famille lui avaient donné. Néanmoins, au quotidien, c'était quelqu'un de spartiate, de très discipliné. Il fallait qu'il travaille, qu'il s'impose un rythme.

Ph. B. : Ne s'était-il pas justement imposé un rythme de vie, celui d'une journée qui passe avec des temps dévolus à telle ou telle activité, des temps composés ?

Ph. L. : Ce n'est pas compliqué. En hiver comme en été, à Paris comme en Bretagne, à sept heures du matin, il se levait. À sept heures quinze, à Paris, il était dans une baignoire d'eau froide. L'eau était dans la baignoire depuis la veille donc elle était à la température de la pièce, elle ne sortait pas du robinet mais la salle de bain n'était pas particulièrement chauffée. En été, en Bretagne, c'était directement à l'accostage, un plongeon. Il touchait le fond et faisait quelques brasses, retour au *crawl*. Il

ressortait, mettait son peignoir et remontait à pied. Là, il prenait son bol de thé et se réchauffait les doigts sur son bol, mêmes gestes qu'à Paris. Après le petit déjeuner, il allait dans son bureau. Il était huit heures trente ou neuf heures. À Paris, il peignait toute la matinée et décrochait un peu avant treize heures car le déjeuner était à treize heures. Je le voyais souvent dans la matinée. J'étais dans la salle de bains, il venait rincer ses pinceaux, il peignait déjà à l'acrylique. J'étais dans la baignoire et lui passait avec ses bassines de flotte colorée pour changer l'eau. On se disait : « Salut ! Salut ! ». C'était très bref parce qu'il ne sortait pas de sa concentration. Après cela, je le retrouvais à table. Il disait bonjour, s'asseyait. Il se passait dix ou quinze minutes avant qu'il ne parle parce qu'il fallait qu'il se pose. Et là, de lui-même, il entamait la conversation ; on pouvait alors y passer du temps mais pas avant. Je crois que si on l'interpellait avant, cela le dérangeait et il pouvait être expéditif. L'après-midi était consacré à la lecture et à la musique qu'il pratiquait depuis l'enfance et qui a tant compté pour lui. Tous les jours, dans l'après-midi, à Paris comme en Bretagne, il voyait Elmina Auger avec laquelle il discutait, souvent de sujets très profonds.

Ph. B. : Quels sont les derniers souvenirs que tu as de ton grand-père ?

Ph. L. : J'en ai deux. Le premier, en Bretagne : lorsque je n'allais pas le chercher à Bréhat avec le *Frynaudour*, je le récupérais à l'embarcadère à la pointe de l'Arcouest

Le Frynaudour
après sa restauration en 2006.



où la vedette du soir le redéposait. J'avais à l'époque une vieille décapotable, une *Alfa Roméo* couleur crème. Il n'aimait pas spécialement les voitures, mais se trimbaler dans cette décapotable l'enchantait vraiment.

Ph. B. : Tu dis qu'il n'aimait pas les voitures, pourtant ses tableaux de 1925 représentent une *Voisin*, une *Bugatti*. Il disait même avoir une « fringale de conduite automobile ». Était-ce alors son goût pour le monde moderne ?

Ph. L. : C'est cela, assurément. Pour l'anecdote, un jour, dans les années 1930, un de ses amis lui avait prêté une voiture et il avait failli la planter parce qu'il y avait une guêpe dans l'habitacle. Il s'était rendu compte que ce n'était pas pour lui. En revanche, il avait en effet un rapport certain à la machine. Lorsqu'il a fait des vols de reconnaissance de nuit avec Saint-Exupéry lors de la Seconde Guerre mondiale, alors qu'il était mobilisé au Centre national de la recherche scientifique, membre de la commission supérieure technique du camouflage, il a eu un rapport à la machine immanquable. Quand tu regardes un avion au sol, tu le caresses comme un bateau, comme un cheval. C'est un rapport qu'il a toujours eu. J'ai également des souvenirs de lui à l'époque où on prenait le train qui nous amenait en Bretagne et où on changeait de motrice au Mans. Comme centralien, Charles se proposait toujours pour donner un coup de main à la manœuvre pour le changement de motrice, à vapeur, ensuite diesel électrique. C'est toujours quelqu'un qui a voulu avoir ce contact. Ma grand-mère m'avait raconté qu'un jour où il y avait des grèves, alors qu'il était à Centrale, on avait demandé aux centraliens de conduire le métro. Il s'était porté volontaire car, pour lui, conduire le métro était une expérience. D'ailleurs, il s'était fait vertement « engueulé » par ses copains qui le traitaient de briseur de grève. En m'en parlant, il m'avait dit : « J'y suis quand même allé parce que cela me plaisait trop ! ». Il voulait coûte que coûte conduire le métro. L'entorse politique le dérangeait faiblement par rapport à l'émotion personnelle qu'il en tirait.

Ph. B. : Et l'autre souvenir que tu gardes en mémoire ?

Ph. L. : Cela se passe à la toute fin de sa vie, en juin 1988, dans la maison de retraite où il séjournait, à Orsay, en région parisienne. Il m'a questionné : « Tu vas à l'Arcouest, tu vas voir le *Frynaudour* ? ». J'ai dit : « Oui ». Il a pris un feutre qu'il avait sous la main, un feutre rose, et il a fait un dessin très libre, assez superbe, qu'il m'a dédicacé : « Pour Philippe, de ma part, "Papa Toutou" ». C'est le seul dessin qui soit signé comme cela, « Papa Toutou » entre guillemets, comme tous les enfants de la famille avaient pris l'habitude de l'appeler. Il est mort un mois plus tard, le 15 juillet. Deux jours après, j'allais lui rendre hommage avec son bateau à la Baie blanche. Mais, encore aujourd'hui, je dois t'avouer qu'il n'y a pas de jour qui passe sans que je pense longuement à lui.

Entretien du 5 décembre 2010.



Le Frynaudour, dernier dessin de l'artiste, pour Philippe de ma part « Papa Toutou », 1988, crayon feutre sur papier, 24 x 32 cm, collection particulière.