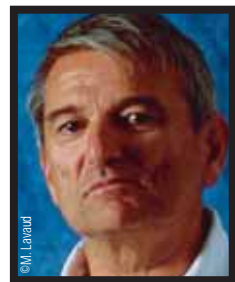


CERTIFIÉ



Avec pas loin de 40 ans d'une carrière exceptionnelle, un palmarès inégalé et une solide réputation de libre-penseur, Jean-Marie Finot est assurément une des grandes "personnalités" du paysage vélique français.

NON-CONFORMISTE

MAIS PALMARÈS OU PAS, loin de lui l'idée d'affecter l'attitude retranchée du grand manitou trônant en des sphères de réflexion inaccessibles au commun des mortels. On le dit volontiers gentiment "soixante-huitard", parfois déconcertant, toujours brillant – on accumule forcément quelques qualificatifs lorsque l'on a exercé son métier pendant quatre décennies, avec à la clef quelques coups d'éclat mémorables. On connaît son militantisme en faveur des petits bateaux et d'une plaisance démocratique, son goût pour l'innovation, mais un peu moins son penchant pour la philosophie orientale et l'humanisme... Une informelle conversation avec vue sur le golfe du Morbihan nous a néanmoins permis d'approcher d'un peu plus près cet homme aux 30 000 bateaux, auteur des quatre derniers vainqueurs du Vendée Globe.

équiper, puis tu passes à skipper et là, tu t'aperçois que le bateau n'est pas entretenu comme tu voudrais, alors tu deviens préparateur... Et au final, tu te rends compte que c'est le bateau qui n'est pas conçu à ton goût, alors un matin, tu dessines un bateau et c'est parti." Jean-Marie intègre rapidement le GCL (Groupe des Croiseurs Légers), fondé par Alain Maupias dans les années 60, groupe qui a créé le mouvement de la course-croisière chez les amateurs. Les bateaux mesurent alors autour de 6,50 mètres, les solutions sont pragmatiques et accessibles, la recherche de performance est une préoccupation constante. Quant à savoir si c'est à cette époque que le jeune homme a pris le

virage du professionnalisme... "Je n'ai jamais été un professionnel, réplique-t-il. J'ai commencé par faire des études scientifiques, puis j'ai bifurqué vers l'architecture. Parallèlement, j'ai travaillé avec Philippe Harlé, que j'avais connu aux Glénans, et qui venait de s'installer à son compte. Puis quand je me suis marié, j'ai arrêté de dessiner des bateaux... mais quelques copains ont continué à me poser des questions " et de fil en aiguille les réponses se sont transformées en plans. "J'ai dessiné le Rebelle, pour un club, puis il y a eu l'Ecume de Mer, qui aurait dû être mon dernier bateau." Bien au contraire, ce fut celui grâce auquel tout débuta ! Jean-Marie avait en effet décidé de construire le

L'Ecume, et son long sillage

"Je suis né dans les Vosges, à Epinal... et quand j'étais enfant, lorsque les côtes ont été libérées après la guerre, nous allions assez souvent au bord de la mer. Petit, ça me faisait rêver, jusqu'au jour où j'en ai eu marre de rester au bord, il fallait que j'aïlle dessus. J'ai donc fait les Glénans, en 1959, et à

l'époque c'était le seul endroit où on pouvait vraiment naviguer. Je suis passé par tous les stades, bien sûr et j'y suis resté pendant 7 ou 8 ans, passant de stagiaire à matérialiste, de chef de bord à chef de centre, pour finir chef d'île. Au début, tu es



navire à deux exemplaires, un pour lui l'autre pour un de ses amis, et d'en faire le voilier idéal pour la croisière côtière – facile à échouer, doté d'une carène large équilibrée à la gîte, d'un vaste cockpit où revenaient les manœuvres. Ayant eu vent du projet, le Hollandais Walter Huisman proposa au jeune architecte de construire l'Ecume de Mer pour un prix modique, à condition qu'il prenne part à la Quarter Ton Cup, ce qui impliquait quelques modifications... qui furent faites, et l'engin vit le jour en 1968, puis s'aligna comme convenu au départ, sans entraînement préalable. La suite ne fut qu'une longue litanie de succès, Jean-Marie remportant avec sa nouvelle monture la Delta race en Hollande cette même année et la suivante, raflant également en 1969 la majorité des victoires sur le circuit GCL. Vint ensuite l'entente avec le chantier Mallard, le début de la production en série, et la victoire de Laurent Cordelle à la Quarter Ton Cup sur un Ecume 100% standard (la version régates remporta aussi l'édition 1972, avec le même skipper) ! Ce petit monocoque de 7,90 mètres fut produit jusqu'en 1975, année où il reçut le titre de "Bateau de l'année", distinction qu'il fut le premier à recevoir.

Révolution au pouvoir

Le début des années 1970 est une période effervescente pour le jeune architecte, qui travaille souvent avec Gilles Ollier, Philippe Salle et Laurent Cordelle, ce dernier débutant comme stagiaire. Et lorsque Michel Hennebert et Jean-Louis Fabry se tournent vers Finot et lui demandent de dessiner un Rêve de Mer (dérivé de l'Ecume) spécifiquement pour la course, commence alors l'aventure Révolution – un nom qui résonnera sur le Solent comme un coup de Trafalgar. Le redoutable Morbic III, mené par la famille Eliès, exerce une jolie domination sur les courses du RORC et a déjà porté le nom de Finot à la connaissance des régatiers dans le périmètre de Cowes, mais avec la coque rouge de "Révo", l'architecte passe un cap... "Petit hic vite surmonté, relate Jean-Louis Fabry, (lire Course Au Large N°9), Finot ne veut dessiner que des petits bateaux pour Monsieur Tout Le Monde – Mai 1968 n'est pas loin ! Il fera une exception pour son copain Michel (...) Notre consigne est 'tout pour gagner', en faisant fi du confort." L'architecte, qui a récemment installé et équipé de nouveaux bureaux, annonce que Révolution sera son premier navire dessiné par ordinateur – on ne parle alors plus de

Rêve de Mer cursif, mais bien d'un Admiraler – le plus petit possible, pour des raisons budgétaires. Le pont totalement flush et la coque rouge du coursier laisseront une empreinte durable dans les esprits, remportant une première victoire dans la Channel Race de 1973 pour totaliser une vingtaine de triomphes dans les plus grandes courses du RORC en 7 ans de carrière. "Je pense que la grande idée, cela aura été d'adapter à Révolution la démarche que tout notre petit groupe avait au niveau des petits bateaux du GCL, des quaters ", se souvient Jean-Marie. "Cela a tellement surpris que malgré le succès, personne n'est venu nous voir pour commander d'autres plans dans ce genre ! J'imagine que Révolution était perçu comme trop radical, ça a peut-être effrayé ?"

Horizons multiples

L'architecte, qui, suite à cet épisode s'est vu attribuer une réputation d'expérimentateur, se défend d'avoir jamais sciemment cultivé cette spécificité : "D'autres l'ont constatée, mais ce n'est pas un principe qui m'intéresse en soi. Jouer les francs-tireurs à tout prix n'est pas dans ma nature... mais il est vrai qu'ayant été élevé dans une famille non-conformiste, je n'ai pas non plus été formaté. Et le fait que je n'aie pas fait d'école primaire a aussi joué." Pour des raisons de santé, le jeune Jean-Marie effectue à peine sa rentrée des classes post-maternelle, et ne reverra les bancs de l'école qu'en CM2. "Cela m'a appris à être libre, à travailler tout seul, à ne pas m'ennuyer... un peu moins à fonctionner en collectivité. Ma mère, qui suivait mes cours par correspondance, était assez souple et insistait uniquement sur les fondamentaux. Je ne sais pas si c'est un avantage, un inconvénient, en tous cas c'est ainsi, c'est mon parcours... Parfois, je m'aperçois que j'ai un peu de mal à expliquer le cheminement de mes réflexions aux autres... J'ai toujours aimé me poser des problèmes et réfléchir à leur solution – peut-être parce qu'enfant, souvent seul, j'avais besoin de développer une vie intérieure ? Aujourd'hui, je me sens avant tout du côté des inventeurs, mais pas dans l'absolu, il faut que cela ait une utilité pour mes contemporains", explique l'architecte avant de sortir les plans de structures d'habitation modulables à installer en guise de villages d'urgence, dans les zones sujettes aux catastrophes naturelles. "L'architecture terrestre m'intéresse tout autant, et j'ai pensé à ce projet après un des grands tremblements de terre au Moyen-Orient. L'idée, c'est d'installer des blocs compacts rapidement, qui ensuite peuvent être transformés en habita-

tions durables avec un minimum de contraintes." Loin d'être une simple étude de cas théorique, le projet est à l'étude du côté des autorités afghanes. "Mais tout ça nous éloigne du bateau", se reprend le prolifique Finot avant d'ajouter "quoi que, c'est tout de même un peu la même démarche... Ce qui me motive le plus, c'est de mettre l'homme en harmonie avec lui-même, avec les autres et avec son environnement." Si l'on ne connaissait le palmarès de l'architecte et son goût pour les machines puissantes, on le croirait donc volontiers uniquement doux rêveur : il suffirait alors, pour se détromper, d'examiner la réaction que provoque chez lui l'évocation du terme "compétition". "C'est naturel, et de la même manière qu'un cheval ne se laissera pas facilement doubler par un autre, lorsque je suis sur l'eau j'essaie toujours d'aller plus vite que les copains, même en croisière. Cela dit la course m'attire uniquement lorsqu'elle est au large, la régates au contact, très peu pour moi. Le match racing, encore moins ! Je n'aime pas la confrontation directe, encore une fois car pour moi c'est l'harmonie qui doit prévaloir : en course hauturière, c'est bien cela que cherchent les navigateurs, cherchant à aller le plus vite possible tout en ménageant leur matériel et en naviguant le plus proprement possible, en composant avec les conditions rencontrées." Connaissant le goût prononcé de l'homme pour les philosophies orientales, son penchant volontiers contemplatif, on en viendrait presque à se demander si l'homme n'existe pas une certaine "mystique" Finot derrière ce terme récurrent d'harmonie... "Non, ce n'est pas une mystique, rétorque l'intéressé c'est plutôt un héritage de la guerre, dont la fin a marqué mon enfance. S'entendre avec les autres et respecter notre environnement, voilà ce qui m'importe, et c'est aussi un reste de tradition familiale car mon père était d'origine paysanne. Je crois à la beauté et à la bonté, cette dernière qualité étant primordiale à mon sens... Pascal Conq, mon associé, est d'une gentillesse et d'une bonté naturelles impressionnantes : moi, c'est plus par conviction que je m'applique à l'être." Aujourd'hui, et alors que son cabinet planche sur trois Open 60' nouvelle génération en vue du prochain Vendée Globe, l'architecte revient également à ses premières amours, et cherche à "remettre tout le monde sur l'eau", dessinant notamment une embarcation destinée aux enfants... et réfléchissant au développement – harmonieux, cela va de soi – de la plaisance démocratique. Mais ses tiroirs regorgent très certainement d'une foule d'autres projets...