



Les lignes du Prima, un yacht de 8,25 mètres de long conçu par Victor Brix en 1962, ne sont pas sans rappeler celles du Dauphin dessiné trois ans plus tôt.

En 1968, Victor Brix doit renoncer à participer au Salon nautique de Paris en raison de la mise en chantier imminente d'un bateau de pêche et d'une vedette à passagers dont il faut terminer les plans dans l'urgence. Trois ans plus tard, la classification de ses études – reprise à zéro depuis les années cinquante – en est au n° 115. Ainsi, malgré son âge, Victor Brix n'a cessé d'être un travailleur acharné. Dans cette œuvre immense, on trouve des yachts bien sûr, mais aussi des bateaux de pêche, des remorqueurs ou des vedettes. On remarque également que l'architecte aimait reprendre et perfectionner certains de ses anciens plans. Âgé de quatre-vingt-un ans, il retravaille ainsi le Dauphin, retenant des longitudinales plus tendues en augmentant la largeur de 11 centimètres et en réduisant le V des couples. En revanche, il ne dessinera jamais de tontures inversées ou de tableaux courts à quête inversée, formes qu'il qualifie d'"arrière pédéraste"!

Passionné par les jauges et les sciences humaines

J'ai rencontré Victor Brix en 1966 au cours d'une réunion avec Marcel Collinet, rédacteur en chef de la revue *Le Yacht*. Nous avons discuté du plagiat des plans. C'était un grand type, maigre, presque chauve, à la voix rauque. Réserve, voire timide et maladroit, il était très gentil. Il vivait seul depuis le départ de sa fille pour les États-Unis. Peut-être cette solitude contribuait-elle à lui faire croire qu'il était boudé, voire boycotté par la presse nautique.

Particulièrement érudit dans le domaine de l'architecture navale, c'était aussi un grand lecteur d'ouvrages traitant d'histoire, de philosophie, de métaphysique ou de religion. Il aimait écrire de sa grande et belle écriture et, s'exprimant remarquablement bien, il révélait parfois un caractère mystique et sentimental. Mais il savait aussi faire preuve d'humour, comme l'atteste cette anecdote où il me révéla que, vers la fin des années cinquante, il avait fait remarquer à Marie Humblot qu'elle avait oublié de mettre un puits de dérive sur l'un de ses plans de... dériveur lesté!

Victor Brix était conscient de ses compétences et il aimait les transmettre. Il était curieux de comparer ses connaissances à celles de ses confrères dont il analysait les œuvres. Ainsi, devant une photo de *Resolute* – le sloup Herreshoff vainqueur de la coupe de l'America en 1920 – sortant du port très

Victor Brix s'installe à Rochefort en 1962, d'abord chez sa fille. C'est à cette époque qu'il gagne le procès qui l'oppose à un usurpateur de ses plans. En 1928, à la demande d'un jeune amateur, il avait étudié un petit voilier de grande croisière qui avait été construit en grande partie par son commanditaire. Mais, ce dernier, profitant de l'internement de l'architecte, avait prétendu plus tard être l'auteur de ces plans. Il les vendait et plusieurs unités avaient ainsi été construites. L'objet du litige était l'étude du fameux Mordicus de 7,50 mètres, première carène à arrière norvégien dessinée par Victor Brix. L'usurpation est d'autant plus gênante que plusieurs "grands frères" vont suivre: en 1956, le Mordicus Viking de 8,15 mètres construit par Bonnin à Arcahon; quatre ans plus tard, le Mordicus Mer du Nord de 8,25 mètres de long, construit à la demande du chantier Ziegler de Dunkerque. Sitôt après son lancement, ce prototype termine deuxième d'une régates devant plusieurs Classe III plus grands que lui.

C'est dans cette même lignée régatère que l'architecte conçoit le Cristal, dont le chantier des Baux, à Sanary-sur-Mer, construit deux exemplaires au début des années soixante. Enfin, en 1964, Victor Brix dessine *Gaviotta*, un classe III de 10,40 mètres lancé par le chantier Ross, à Jàvea, sur la côte méditerranéenne espagnole.

Dans ces années, beaucoup de petits chantiers construisent encore des bateaux de plaisance en bois de 6 à 10 mètres de long. Aussi, pas plus qu'Eugène Cornu, Brix n'a l'obligation économique de s'adapter aux nouveaux matériaux. Ses créations restent très classiques, à l'image de *L'Homme tranquille III*, un ketch de croisière de 13,35 mètres construit en 1967 par le chantier Rameau à Étrel pour François Brigneau. Cet écrivain et journaliste "s'est adressé à Victor Brix [car il] a dessiné dans le passé un grand nombre de confortables bateaux de croisière éloignés de toute idée de jauge, [mais] de caractère et surtout de construction extrêmement classiques".