

Présent

Laurent André Chapuis - Les reflets d'une passion



photo Bruno des Gayets



Auto Union Type C (16 cylindres en V) et Jaguar Type C.



Grand format (97 x 130)
pour Sebastian Vettel et
sa Ferrari en 2015.

La démarche artistique de Laurent André Chapuis puise sa force dans sa passion pour l'automobile, racée et sensuelle.



Face à face avec
une Porsche 356
magnifiquement
mise en lumière.

HERO

LAURENT ANDRÉ CHAPUIS

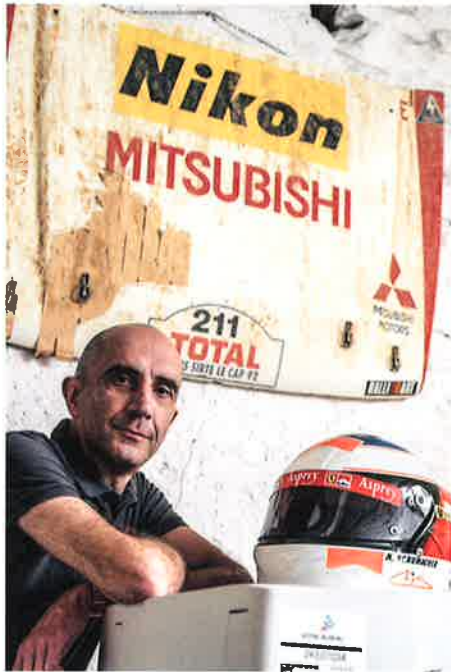
Les reflets d'une passion

Laurent André Chapuis est un peintre du dimanche, plus précisément du week-end, comme une parenthèse enchantée. Pour le plaisir, le sien, égoïstement, et celui des privilégiés qui accèdent à ses toiles, une demi-douzaine par an. texte **Claude de La Chapelle** - photos **Bruno des Gayets**

orsqu'il était enfant, Laurent André Chapuis s'extasiait devant les galbes ensorcelants de la Ford GT 40, Dino 246 GT, Mercedes 300 SL... Depuis, il a élargi son horizon et la Porsche 917, Cobra Daytona, Ferrari P4, entre autres, sont venues enrichir son panthéon mécanique. À ses débuts, il ne reproduisait pas, comme aujourd'hui, les automobiles qu'il aimait, celles qui lui avaient tapé dans l'œil, mais laissait voguer son imagination et dessinait des carrosseries fictives avec application, sous tous les angles, côté, face, arrière, comme dans un bureau de style, puis il les mettait en perspective et en couleur. C'est avec la Dino 206 P (un prototype dessiné en 1965 par Pininfarina avec moteur V6 central arrière qui préfigure la Dino 206 GT et 246 GT) que les choses vont changer puis s'accélérer, en 1987. Sur les conseils de son frère Hervé, ancien élève des Beaux-Arts avec qui il a créé Vélo, son agence de communication, Laurent reproduit en peinture, à l'aérographe, la photo de la Dino, une démarche qui l'amène à réorienter sa trajectoire et ouvre la route à ce qui va devenir plus qu'une passion, une obsession : mettre en lumière les galbes de l'aristocratie automobile, en grande partie à travers le prisme de la compétition. « *C'est la passion de l'automobile qui m'a amené à la peinture et non l'inverse* », avoue l'artiste autodidacte, installé en Saône-et-Loire au Creusot, dans la maison familiale qui héberge ses bureaux. Dans une aile, Laurent a installé son atelier, entouré de casques de pilotes, de pièces de F1 glanées chez McLaren, Williams, Jaguar, d'imposants éléments de carrosserie, capots de Panoz, de Mitsubishi du Dakar... un univers très masculin qui respire l'esprit racing, comme une source d'inspiration pour se mettre à l'ouvrage, sur un fond musical où de la playlist émanent les voix de Jean-Louis Aubert, Vianney, Clara Luciani, Sharleen Spiteri de Texas. C'est entre le vendredi soir et le



dimanche soir, notamment en hiver lorsque la météo se lève du pied gauche et pleurniche toute la journée, que Laurent, tel un moine copiste au Moyen Âge, se consacre à son art, avec méthode, rigueur, précision. Un sacerdoce exigeant une concentration et un investissement personnel important, car au-delà de la technique, il convient d'y mettre son âme, ce qui ne se voit pas, mais se ressent. « *J'attaque le vendredi une zone compliquée, à l'image des pneus rainurés et des jantes à rayons comme sur l'Alfa Romeo Type B faite l'année passée en me disant que dimanche, ce sera terminé et qu'en fin de semaine prochaine, je pourrai attaquer la carrosserie. Je n'aime pas que les tableaux traînent sur le chevalet plus de deux mois. En général, il me faut un mois et demi maximum, entre vingt et cinquante heures, mais je ne chronomètre pas, ce qui veut dire être disponible plusieurs week-ends de suite, ce n'est pas toujours évident. Ceci explique que je n'en fais que cinq ou six par an, c'est très peu.* » Il pourrait en produire



Capot de la Mitsubishi du Dakar d'Hubert Auriol en 1992 et réplique du casque de Schumacher de la saison 1996.

20 à 50 heures sont nécessaires à Laurent pour donner vie à une nouvelle œuvre.



C'est à travers le prisme de la compétition que Laurent réalise l'essentiel de son travail. Ici, arrêt sur image d'une Lotus 49.



plus, s'il s'y consacrait à temps plein, mais il ne le souhaite pas car cette activité doit rester une source de plaisir. « *Quand je parle de peinture, me concernant, cela englobe les prises de vue, les rencontres que l'on peut faire avec les passionnés et le travail sur la toile. Si elle prend un but commercial, avec des impératifs de vente, elle perd tout son intérêt. Quand j'ai commencé à peindre, c'était un moyen de m'appropriier les voitures qui me faisaient rêver, faire des tableaux qui vont se vendre en suivant les tendances ne m'intéresse pas.* » C'est parce qu'il fait bien ce qu'il aime, en toute liberté, sans contraintes - un luxe -, que les toiles de Laurent André Chapuis nous laissent sans voix, les bras ballants, sidérés par le haut degré de qualité de son travail, tellement elles impriment la rétine et suscitent une vive émotion. Chaque tableau commence par une photo, exclusivement réalisée par Laurent ou son frère, capturée lors d'événements majeurs comme le Grand Prix Historique de Monaco ou lors de visites privées chez des collectionneurs. Il faut ensuite faire un choix, parmi 2 000 prises de vue, par exemple à Monaco. Mais l'exécution ne commence pas encore, ce serait trop simple. Il convient de replacer la voiture photographiée aujourd'hui dans son contexte originel, il y a des dizaines d'années en arrière, à l'aide des renseignements fournis par l'Automobile Club de Monaco. Laurent se sert ensuite de son cliché pour reproduire le dessin au trait sur la toile, par projection. Puis à main levée,

grâce aux informations recueillies, il remet la voiture dans sa configuration d'époque, avec les bons numéros, les sponsors, la marque de pneus initiale, en supprimant les éléments de sécurité actuels, tels que arceau, rétroviseurs, coupe-circuit, extincteur... « *Je ne restitue pas les photos telles quelles car elles ne sont jamais parfaites. Dans un paddock ou sur une grille de départ, il y a toujours des reflets parasites, il faut donc les supprimer et éventuellement modifier les fonds. La couleur peut être totalement changée ou corrigée pour lui donner plus de pêche, jouer sur les contrastes entre les différentes zones afin d'obtenir le meilleur rendu possible* », explique-t-il. C'est donc toute une démarche d'archiviste qui est effectuée avant même de parler de peinture. À ce stade, une fois le dessin au trait terminé, peut commencer la mise en couleur via un jeu de caches rigides en carton ou de rubans de masquage qui permettent de sélectionner des périmètres à travailler. Laurent démarre toujours par le fond, puis les éléments mécaniques et enfin la carrosserie pour revenir sur le fond au moment de finaliser l'œuvre. En plus des pinceaux, des brosses et du Rotring, l'artiste utilise des aéroglyphes Passche, deux modèles VLS différents. « *Je peins avant tout pour moi. Quand un tableau est vraiment comme je l'ai souhaité, j'aimerais pouvoir en profiter, parfois le garder, c'est souvent un pincement au cœur de le voir partir, mais cela me motive à en faire d'autres* », conclut Laurent André Chapuis. 📌

Chaque toile fait l'objet d'une étude documentée pour la restituer dans son époque, avant d'être composée avec talent.