Depuis 1986, **Franck Depoisier** bonifie, purifie, magnifie les Triumph à travers **Mecatwin**. Mais si on ne compte plus les beautés qui sortent de ses ateliers, ses **interviews** restent rares. Pas bégueule, **le gourou de Montargis,** juste trop occupé.

Propos recueillis par SLG, photos archives MJ et Mecatwin

FRANCK DEPOISIER "LE BONNIFICATEUR"

Ta passion pour Triumph t'est venue comment ?
C'est le coup classique des premières motos possédées, des premières préparations, l'affectif y fait donc énormément. Ma première moto a été une vieille Bonneville. Après, ce qui m'intéresse, c'est le potentiel de préparations de ces machines qui peuvent changer du tout au tout. Je parle de potentiel car on ne fait pas un cheval de course avec un âne.

Tu aurais pu tomber amoureux d'une autre marque que Triumph ?
Oui, Mecatwin au début, c'était branché italiennes et anglaises. J'ai beaucoup roulé en Ducati, c'était ma deuxième marque de prédilection. Puis mon activité s'est tournée vers Triumph. J'ai eu pas mal de motos géniales avec mon boulot, mais finalement aucunes ne se sont montrées aussi « malléables » que les Triumph.

Dernière création de Mecatwin, ce scrambler à l'allure chic.

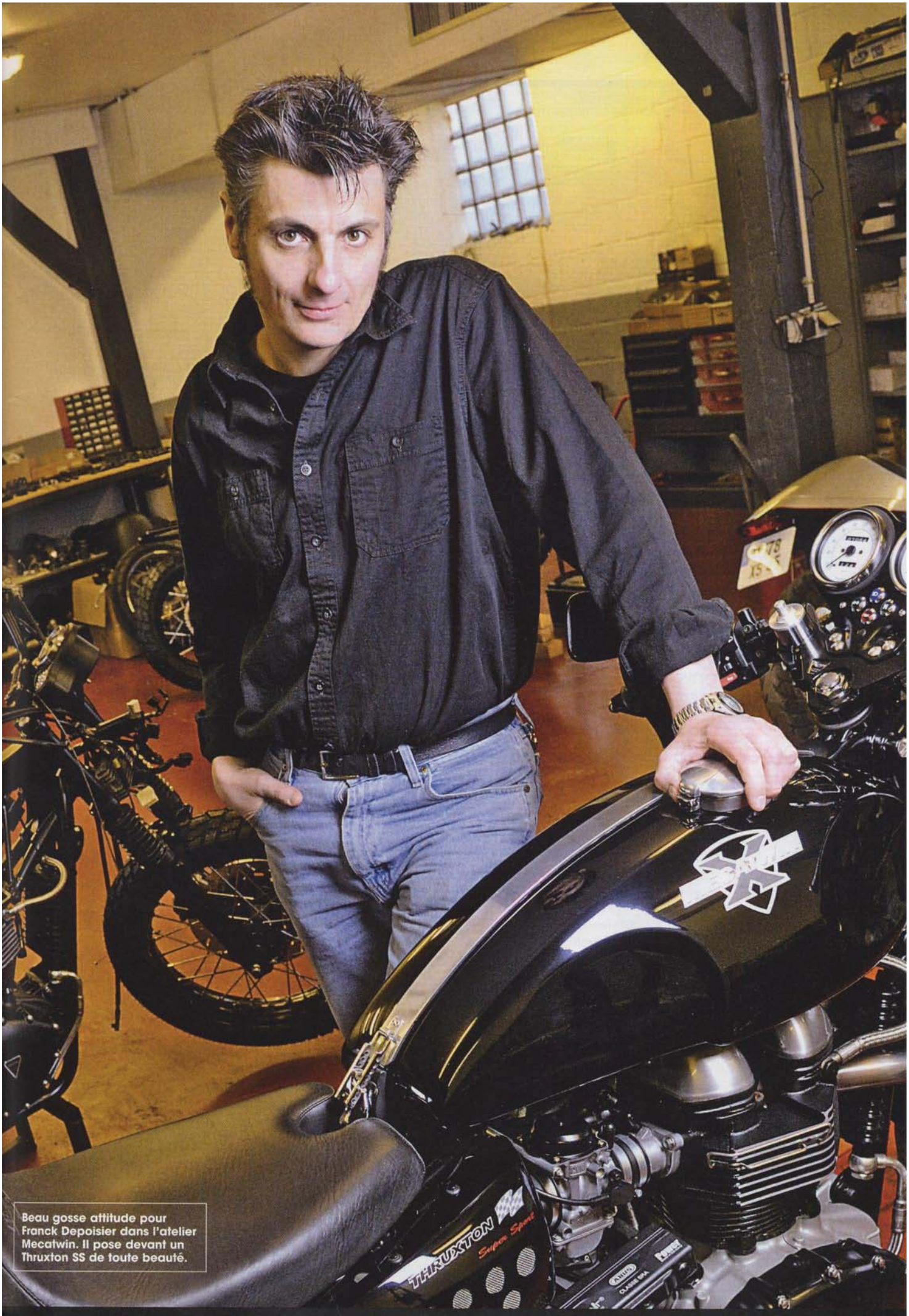
Comment tu ressens la marque aujourd'hui toi qui as vécu sa disparition et sa renaissance ?
C'est la guerre des extrêmes ! Seuls le nom et la nationalité sont communs. Côté fiabilité, on est à des années-lumière entre les deux. On les raillait à l'époque, Triumph fait maintenant référence dans le domaine. D'un côté, il y a la marque qui a sombré par manque d'évolution, et de l'autre, celle qui progresse à vue d'œil. Celle qui ne sortait pas de la tradition et celle qui l'oublie parfois un peu trop.

Il y a des modèles de Triumph sur lesquels tu aimes particulièrement travailler ?
Oui, les twins et les trois-cylindres de la gamme Classic. Avec leur cadre poutre et leurs tubes ronds, ces motos sont un vrai plaisir à travailler. La Bonneville a le plus de succès chez nous, mais il faut dire que c'est un vrai outil, une fois qu'elle est préparée.

Tu en as préparé combien depuis tes débuts ?
Difficile à dire car il y a un mélange de séries Mecatwin spécifiques et de prépas sur des motos de clients. Mais bon, c'est au moins une bonne cinquantaine par an. C'est aussi une moyenne parce qu'entre les débuts et les années de boulimie, genre série limitée de cent motos, sur vingt-cinq ans, ça commence à faire !

Comment juges-tu le design Triumph actuel, il te semble correspondre à l'esprit de la marque ?
Il est parfois meneur, parfois suiveur... Je ne partage pas tout, mais il faut reconnaître qu'il s'est amélioré. Ceci dit, si tu regardes bien, à part une ou deux, toutes les marques donnent l'impression de se chercher aujourd'hui. Je ne vais pas me plaindre, c'est aussi pour ça qu'on a du boulot !

Tu as été un moment consultant pour Triumph, n'est-ce pas ?
Oui, quand on a fait la X90, John Bloor a voulu me rencontrer. Je l'ai vu en tête à tête. Je me suis lâché en lui disant ce que je pensais de la gamme, et il a apprécié. C'était intéressant comme rencontre, ça m'a appris



Beau gosse attitude pour Franck Depoisier dans l'atelier Mecatwin. Il pose devant un Thruxton SS de toute beauté.

Dans l'atelier de Mecatwin, des Triumph en attente d'un traitement pour devenir des TX, des GT, des Scramblers, des TSS...

Un temps consultant pour Triumph, Franck est bien vite revenu à son activité de préparateur

à parler à ce genre de personne. Ils acceptent la critique, mais il faut que ce soit vraiment fondé et surtout avec les solutions qui vont avec. Du coup, il m'a pris en sympathie et je suis ainsi devenu une sorte de consultant. Ce type-là est certes milliardaire, mais c'est un autodidacte qui apprécie la franchise dans le dialogue.

Ça consistait en quoi ce job ?
À donner mon avis sur des points précis et à expliquer pourquoi dans de longs rapports. Consultant, c'est parfois des pages d'écriture pour expliquer des trucs tout bêtes. Je me souviens de la première réunion avec tous les responsables et Bloor qui disait « *Écoutez-le, lui !* ». Quand je proposais une solution plus simple pour eux, je les voyais sourire... Et si c'était un truc à refaire, j'avais droit aux regards haineux, ah, ah ! Ceci dit, ces mecs restaient maîtres à bord et Bloor ne serait pas là où il en est s'il ne savait pas déléguer !

Le TSS produit par Mecatwin en 2005 est une des plus chouettes réalisations de Franck sur une base Bonneville à carburateurs.

Qu'est-ce qu'on te doit sur certaines Triumph ?
Surtout une vision d'ensemble, hiérarchiser la gamme, faire en sorte qu'il y ait une logique, que les différentes versions d'un même modèle puissent être repérées au premier coup d'œil. Parce que si tu mets des accessoires chicos sur l'entrée de gamme ou une peinture terne sur la plus chère, le client est perdu. En fait, à part les T-Bird et T-Bird Sport d'après 1999 ou les coloris de la gamme sur trois ans, il n'y a pas de fait marquant, car quasiment rien n'est repris dans son intégralité. J'ai plus envie de parler de travail de groupe que de travail d'équipe, en tout cas à l'époque. Consultant, c'est un peu comme une corbeille que tu mets à dispo. J'ai vu certaines de mes idées reprises cinq ans après.

Ça s'est arrêté comment ?
C'était sous forme de missions régulières. Très bien payées certes, mais pour lesquelles je devais laisser tomber tout le reste. Et comme je m'implique à fond dans mes projets, je ne pouvais plus être écartelé. L'Ascot avait fait un carton au salon de Paris, on avait plein d'appels d'acheteurs potentiels. Du coup, il a fallu trancher. J'ai donc acheté ce grand local à Montargis, et à partir de là, il a fallu foncer.

La X Company vient de là ?
Oui. Il fallait que je quitte mon statut d'indépendant pour créer une boîte avec Alice Elsner, ma compagne, qui m'avait rejoint dans l'aventure. Elle en a pris la gérance et a été pendant longtemps le dessous de l'iceberg. Faire des motos, c'est bien, mais si la boîte n'est pas carrée, ça ne dure pas. Je lui dois beaucoup !

Comment tu te qualifies : préparateur, designer, metteur « au poil » ?
J'ai trop vu de designers s'éloigner des réalités et

n'écouter qu'eux pour envier ce statut. J'en ai même vu être perdus à la mise en forme de leur dessin. Même si aujourd'hui je ne fais que superviser l'atelier, je tiens à rester sur terre. Metteur « au poil » ? C'est marrant, ça !

Rares sont ceux qui ont les compétences du designer et du technicien. D'où ça te vient ?
C'est le mariage d'une expérience et d'un caractère. J'ai longtemps baigné dans la prépa moteur, le travail de carrosserie me captive, et tout se mélange. Je marche beaucoup à l'observation, je ne campe jamais sur des certitudes, je me remets souvent en question et je suis passionné par plein de domaines. Ça aide.

À quel moment as-tu senti que la préparation moto serait ton métier ?
Très vite ! J'ai commencé par alterner les petits boulots avec des réfections de motos et quand j'ai vu que cette activité parallèle s'amplifiait et que le boulot venait à moi, c'est devenu une évidence. En 1985, j'ai décidé de me lancer et l'État proposait une petite aide à ceux qui voulaient monter leur boîte. Il fallait être jeune, fauché et faire un dossier. Ce dossier m'a pourri neuf mois et l'aide en question m'a juste payé trois mois de loyer... Ça aura au moins servi à tester ma pugnacité !

Quelle est la moto dont tu es le plus fier ?
La X90 est un sacré souvenir, même si on en a bavé.

Et une dont tu n'es plus trop fier ?
Pas forcément une en particulier, mais parfois un angle de vue qui me rappelle une concession faite pour respecter le cahier des charges. Un truc qui m'a peut-être rendu malade à l'époque et que je vois toujours, mais je ne me laissais pas le choix. Refaire de nouveaux habillages sur des cadres dessinés par d'autres oblige parfois à faire des compromis. Enfin, je dis ça, mais c'est aussi ces challenges qui rendent le boulot passionnant.

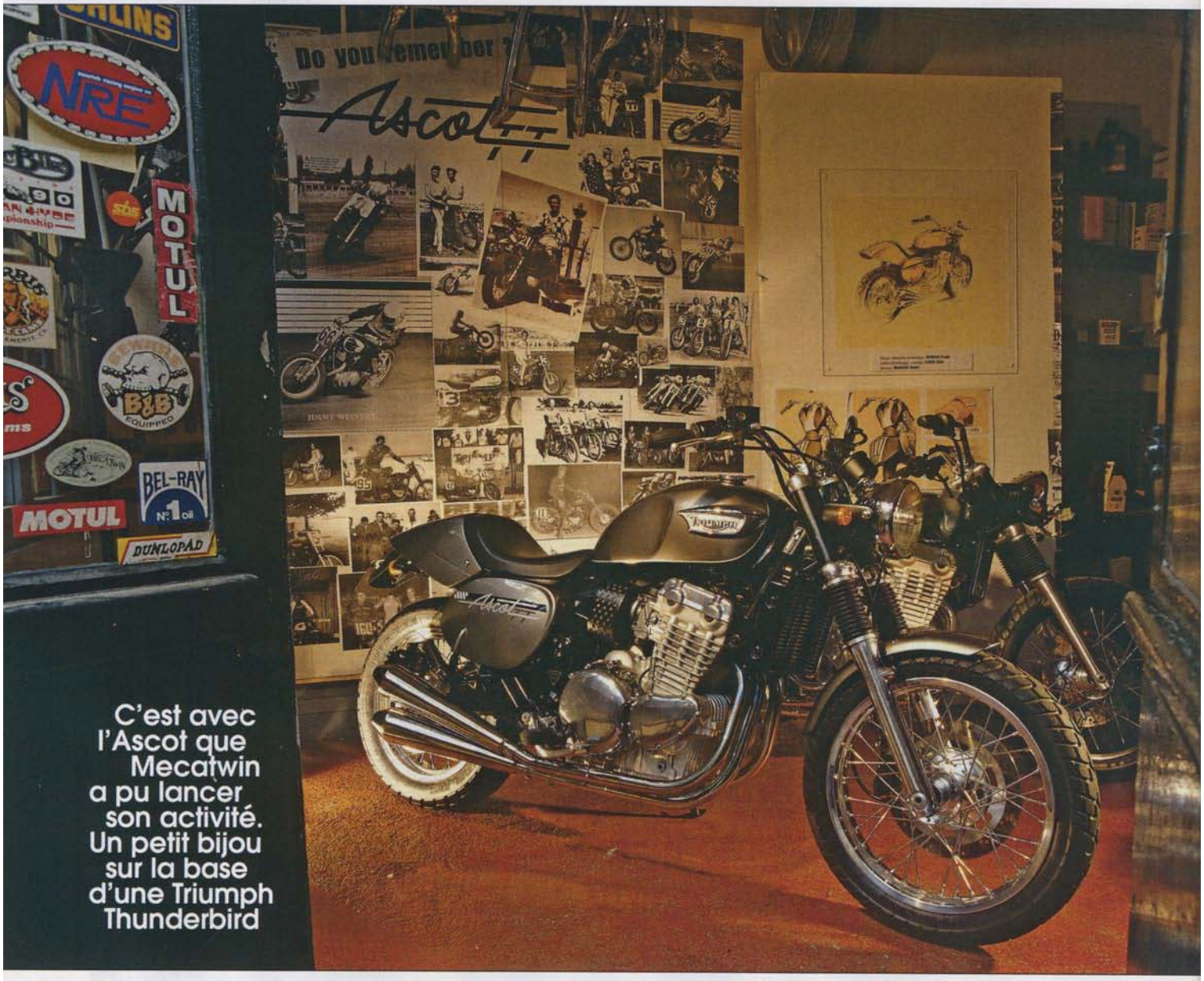
Qu'est-ce que tu t'imposes ?
Je suis surtout intransigeant avec ce qui peut toucher à la sécurité ou nuire au plaisir. J'essaye de ne jamais

Un soin plus que maniaque apporté aux détails, voilà ce qui fait une des touches de Mecatwin.

X90, le rêve avorté

De toutes ses productions, la X90, aurait pu changer le destin professionnel de Franck Depoisier. Des conflits d'intérêt chez Triumph ont malheureusement mis fin à l'aventure...

« Quand on a sorti la X90 en 1993, Triumph France m'a soutenu et l'a présentée à l'usine. C'était un concept sur base Trident qui faisait 10 ch de plus et 25 kg de moins avec une position sympa. Les essayeurs de l'usine s'étaient régalés avec. Les filiales US, allemande, et bien sûr française, étaient toutes partantes pour en commander un paquet ! John Bloor, qui n'était ni insensible à la moto, ni au volume de ventes, a, en quelque sorte, « imposé » à ses équipes d'étudier le bébé en vue d'une production. Que du bonheur donc... sauf que je me suis retrouvé face à des responsables de projets à qui on venait de coller une ultime vexation, doublée d'une surcharge de travail ! Tout ça pour dire que je ne me suis pas fait que des potes à Hinckley ! La première bataille fut de faire un proto d'homologation à toute blinde pour contrer ceux qui soutenaient au *big boss* que ce n'était pas possible. Quand, en plus, ils ont vu qu'on avait fait ça en trois semaines, ça a scotché tout le monde. Ce proto reprenait 90 % des pièces en stock, marchait plus fort que l'origine, tout en faisant moins de bruit ! S'en est suivie une guerre des nerfs entre nous, Français, et trois ou quatre types qui ralentissaient à mort le projet en Angleterre. Entre les silences radio, les délais hallucinants, les cotations surréalistes et le salon de Cologne qui se rapprochait, l'attente fut un cauchemar. Et moi, je sentais le truc m'échapper. C'était l'année de la sortie de la gamme à injection, une année capitale pour la marque. À seulement dix jours du salon, on a appris qu'il y aurait eu des pressions concernant le timing de la sortie de la T509 (Speed Triple), retardée en cas de rajout de la X90. Crois-moi, ma déception fut à la hauteur de l'attente ! Bon, tout n'a pas été perdu puisque ça a créé des liens avec John Bloor, mais tu comprends aussi pourquoi j'aime tant mon indépendance ? »



C'est avec l'Ascot que Mecatwin a pu lancer son activité. Un petit bijou sur la base d'une Triumph Thunderbird

toucher au cadre, au rayon de braquage ; et si on refait le réservoir, je m'impose une contenance décente. J'essaye d'intégrer des aspects pratiques, de la durée dans le temps... En fait, il faut qu'une Mecatwin soit mieux ou beaucoup mieux que le modèle initial, mais jamais pire. Ça a l'air idiot mais tu ne peux pas imaginer le nombre de prépas où la recherche de look a sacrifié le plaisir de conduire. Ça, j'y fais super gaffe.

D'où te vient cette sensibilité à l'esthétique ?
À une certaine forme d'esthétisme, tu veux dire ! T'inquiète, j'ai encore du mal à m'émouvoir devant un rosier ou une porcelaine de Limoges ! Je crois qu'on a tous nos centres d'intérêt. La création pure qui vient de nulle part est un leurre. On est tous constitués de racines et d'influences aussi diverses que variées. Et en design, cette capacité à s'imbiber de tout ce qui nous entoure est capitale.

Ce job, c'est ce que tu voulais faire de ta vie ?
Oui et non ! Oui, parce que le fait de séduire par objet interposé, en plus dans la moto, c'est un truc génial. Et non, parce que ce rôle de patron est à contre-emploi. Mon truc à la base, c'était de faire du concept, du proto, de nouvelles motos, pas forcément de la production ou du commercial ! Après, j'aurais pu aller taper aux portes avec un carton à dessins, mais comme je ne crois pas au Père Noël, j'ai visé l'indépendance. Alors, oui, c'est ce que je voulais faire, mais je le paye au prix fort avec un manque de temps terrible pour la vie privée et ce rôle de chef qui me « fout les boules ».

Ça passait forcément par la moto ?
C'est ce que j'aimais, mais faire une belle bagnole, ça me plairait bien aussi. Ce sont des volumes qui se

Montargis et compagnie

Franck opère à Montargis la production de ses modèles, à 100 bornes au sud de Paris où il a un temps eu son atelier avant de déménager dans le Gâtinais pour avoir davantage de place et bosser plus tranquille. Les installations sont vastes et nickel, un outil parfait pour réaliser du super boulot. Si rouler en Mecatwin vous intéresse, découvrez les différents modèles tous plus sympas les uns que les autres sur le site de la boîte. Et si vous avez déjà une Triumph, une petite prépa à la carte est possible tout comme la pose ou l'achat des accessoires de la marque. *www.mecatwin.com*

déplacent, une sculpture mouvante qui évolue dans l'espace, c'est génial. Il y a un côté jubilatoire.

Tu as une référence dans ton domaine ?
C'est surtout des rencontres gravitant autour de la marque : Craig Vetter *(designer US, auteur de la Triumph X75 Hurricane, ndr)* m'a inoculé le virus de la carrosserie, les Rickman m'ont passionné avec leurs belles partie-cycles, John Bloor, en millionnaire atypique, la complicité avec le staff de Triumph au moment de la X90... La liste serait trop longue !

Qu'est-ce qui fait une belle moto pour toi ?
Une moto a la chance de pouvoir mettre son moteur, ses lignes ou sa technique en avant et souvent, les trois à la fois. Plus qu'un moteur sculptural ou des lignes sublimes, c'est l'âme de l'ensemble qui m'intéresse. Un assemblage de belles pièces ne donne pas forcément une belle machine, et des motos à fort charisme peuvent être dénuées d'intérêt technique.

Quelle est la plus belle moto que tu as eue ?
Un Trident Rickman que tu as vu et aussi un 650 Trackmaster d'époque que j'adore. J'ai un faible pour les beaux cadres…

Il y a une Triumph moderne ou historique que tu aimerais avoir dans ton garage ?
Celles que j'aime y sont déjà, mais à finir pour les anciennes. Faut juste que je trouve du temps !

Dans quel piège tu ne veux pas tomber quand tu imagines une nouvelle réalisation ?
Si le fait de réinterpréter certaines choses oubliées m'intéresse, le plagiat me débecte. L'autre truc est que même si j'adore ce qui est nouveau, j'évite si c'est le seul argument. Le caractère nouveau d'un objet n'a jamais été une qualité en soi. Il fait causer deux mois et retombe comme un soufflé. La quête du Graal, c'est de marier le nouveau au beau qui ne vieillit pas... mais c'est plus difficile.

Quel est le côté le plus excitant de ton travail ?
À part les nouveaux projets, il y a ces moments où je vois exactement ce qu'un client veut quand lui-même a du mal à le décrire et surtout le moment où il découvre sa moto. J'adore bosser en confiance. La contrepartie est qu'il ne faut pas décevoir.

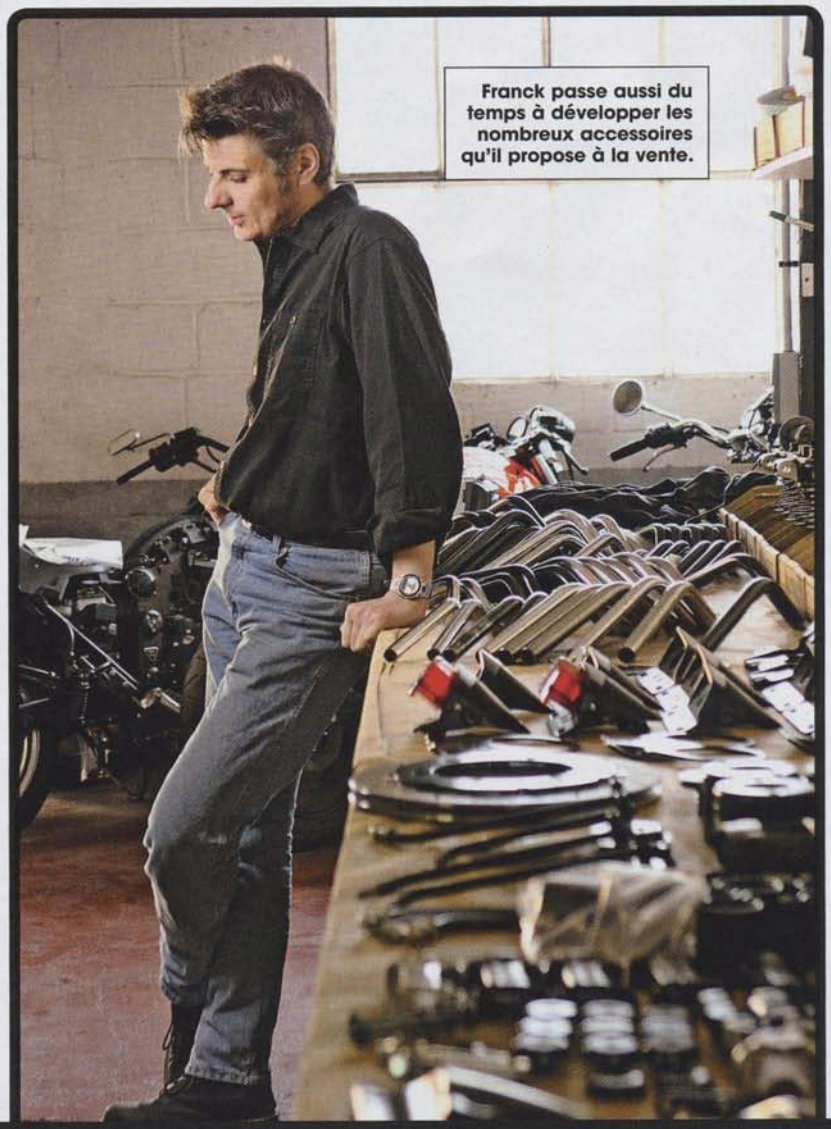
Qui sont tes clients ?
Des gens qui ne veulent pas attendre d'être morts pour se faire plaisir ! Blague à part, c'est plus un état d'esprit qu'une histoire d'argent car on peut aussi avoir envie de consommer moins mais mieux. Je prends souvent l'exemple d'un beau blouson qui aurait des manches trop longues. La grande majorité va l'acheter et s'en lasser tandis que certains les feront raccourcir dès le début pour l'apprécier pleinement.

Il y a un paquet de « people » parmi eux, non ?
De plus en plus. Le bouche-à-oreille fonctionne dans tous les milieux. Ça démange parfois de se faire de la pub avec, mais la bienséance veut de ne pas trop le claironner. Ceci dit, autant rencontrer des talents au succès mérité sans la grosse tête est un plaisir, autant j'évite les autres.

La Tracker reprend l'esprit des motos de cross anglaises des *sixties*. Une Bonneville signée par Mecatwin, vraiment élégante.

Brad Pitt se serait même manifesté pour rouler avec une Mecatwin, non ?
Oui, j'ai reçu un appel de son agent, il veut un TT. Mais je dois lui livrer en Californie et il y a des problèmes d'homologation, ça s'annonce compliqué…

Finalement, quelle est ta plus belle satisfaction avec Mecatwin ?
Le fait d'être intransigeant avec une certaine éthique du boulot a fini par payer. Ce n'était pourtant pas par calcul mais juste une manière d'être. Le résultat, c'est le bouche-à-oreille qui marche à fond, un climat de confiance hyperagréable et des clients qui ont la banane. Dans une société qui a tendance à tout tirer vers le bas, ça rassure. ■



Franck passe aussi du temps à développer les nombreux accessoires qu'il propose à la vente.