



HAL
open science

Des paquebots et des architectes

Fabien Bellat

► **To cite this version:**

Fabien Bellat. Des paquebots et des architectes. Paquebots, à la croisée des arts décoratifs, éditions de Juillet, 2022. ⟨hal-03784183⟩

HAL Id: hal-03784183

<https://hal.science/hal-03784183v1>

Submitted on 29 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Des paquebots et des architectes

Fabien Bellat

Navire exceptionnel par nature, le paquebot nécessite des structures efficaces. Si la navigabilité resta primordiale, les longues traversées transocéaniques appelaient des aménagements conçus avec autant d'efficacité que d'élégance pour satisfaire une clientèle habituée au confort ou aux nouveautés culturelles. Aussi, tandis que les ingénieurs maritimes restèrent les concepteurs principaux, auprès d'eux les architectes *stricto sensu* acquirent au cours du XX^e siècle une influence spéciale.

Car la fragilité économique de cette luxueuse navigation poussa les compagnies à renouveler leur flotte après la tempête du premier conflit mondial. Ceci en réévaluant chaque aspect technique, esthétique, voire médiatique. Cela redistribua les rôles, les architectes donnant un surcroît de finesse créative aux paquebots. Alors que l'Angleterre conserva la tradition de vaisseaux pleinement conçus par des architectes navals puis décorés par des ensembliers, la France, l'Allemagne et l'Italie innovèrent en employant des bâtisseurs terrestres.

Bâtir dans un navire

Ce rôle précurseur revint à la compagnie allemande HAPAG, qui fit appel en 1905 au Français Charles Mewès (1858-1914) – auteur des superbes premiers hôtels Ritz – pour l'*Amerika*, puis en 1913 à l'*Imperator* et au *Vaterland*. Mewès y déploya la même élégance classique que dans ses palais hôteliers. En France, la Compagnie Générale Transatlantique riposta avec le *Paris*, prévu avant la guerre mais lancé en 1921. Le recours aux architectes entraîna dans une stratégie commerciale réfléchie – pour fournir aux navires le *je ne sais quoi* supplémentaire attirant une clientèle demandeuse d'excellence. Conseillée par le critique d'art Léandre Vaillat (1878-1952), la Transat s'adressa à Richard Bouwens van der Boijen (1863-1939). Avec son père, auteur du siège parisien du Crédit Lyonnais, il avait aussi œuvré à New York pour les fortunés Vanderbilt. La contribution d'architectes appréciés par d'influents milieux financiers sur chaque rive de l'Atlantique aidait à capter un public cosmopolite.

Bouwens saisit le rôle de « carrosserie de luxe » requis et chercha un équilibre entre les exigences structurelles et l'habillage décoratif. Son expérience des halls de banques, enjolivant une ossature pour satisfaire des clients aux goûts classiques, le guida pour l'escalier d'honneur et la salle à manger. Leur conception à l'anglaise sur deux niveaux imposa une réelle ampleur. Quant au style, il s'écarta du rétrospectif louis-quatorzien décor du *France* (1912)¹, intégrant au *Paris* les recherches Art Nouveau des années 1900. Bouwens dupliqua les choix faits pour les grands magasins parisiens, dont ceux de Frantz Jourdain (1847-1935) à la Samaritaine et de René Binet (1866-1911) au Printemps. Sources qui affinèrent le sens spatial des espaces de réception du *Paris*.

Conscient des changements de l'après-guerre, Bouwens s'entoura d'une équipe plus jeune, avec Maurice Bouterin (1882-1970), Grand Prix de Rome 1910, Louis Süe (1875-1968) et Tony Seltersheim (1871-1971). Ceux-ci, œuvrant avec le décorateur Paul Follot (1877-1942), intégrèrent mieux la modernité Art Déco au paquebot. Tous s'étaient déjà distingués par leur sens des intérieurs domestiques bien pensés. Quoique concentrée sur les décors des espaces de 1^{ère} classe, cette équipe sut aussi produire des installations efficaces pour les plus

¹ Marie-Anne du Boullay, « Traverser l'Atlantique et les époques à bord du Versailles des mers », dans *Versailles Revival 1867-1937*, In Fine, Paris, 2019.

modestes passagers émigrant en Amérique. Ici le *Paris* ne fut pas seulement un palais flottant pour les très riches – fournissant à tous des cabines commodes.

Ceci suscita des commentaires mitigés de Le Corbusier (1887-1965), qui salua la conception novatrice du navire, mais en railla les décors selon lui rétrogrades². Or, celui-ci était alors plutôt un agitateur d'idées, surtout reconnu par un petit milieu intellectuel. Toutefois son avis tranché rejoignit une opinion répandue. Ceci entraîna de fortes modifications du *Paris* dès 1924, dirigées par Bouwens et Pierre Patout (1879-1965). L'Art Déco y triompha, consacrant ce style auprès des voyageurs américains – jusqu'à influencer leurs gratte-ciels selon cette nouvelle mode française.

Des ambassades flottantes

Le succès du *Paris* poussa la Transat à plus d'audace formelle dans ses navires suivants, l'*Ile de France* en 1926 et l'*Atlantique* en 1930. Patout et Süe y eurent un rôle mieux affirmé, aux côtés d'Henri Pacon (1882-1946). Lui aussi était familier des aménagements intérieurs, puis œuvra aux infrastructures ferroviaires – bâtissant en 1931 la gare du Havre.

Pour l'*Ile de France* ces bâtisseurs déployèrent un sens accru de la fluidité spatiale, dosant finement les effets stylistiques. La grande salle à manger simplifia au maximum les masses, accentuant les effets perspectifs par les plafonds bas latéraux valorisant la haute nef centrale. La splendeur obtenue semble muer la croisière en chic sanctuaire flottant ! D'ailleurs, l'architecte des Bâtiments civils et palais nationaux Robert Danis (1879-1949) conçut en outre une sobre chapelle avec des formes proches de sa récente église Saint-Jean-Eudes à Rouen. Aux emplacements clés, les peintres Gustave Jaulmes (1873-1959) et Mathurin Méheut (1882-1958) entre autres magnifièrent les formes pures des architectes par de brillantes compositions³. Choix similaires pour l'*Atlantique*, qui innova plus encore spatialement avec sa longue rue centrale entourée de boutiques. Ce dispositif conçu par Patout montre son rôle clé dans la création d'un « style paquebot » entre punch et brio – goût guidant ensuite ses commandes d'hôtels particuliers et de magasins opulents.

Cette tendance culmina avec le *Normandie*, mis en service en 1935. L'équipe précédente fut reconstituée, complétée avec Roger-Henri Expert (1882-1955) – second Grand Prix de Rome en 1912, auteur en 1928 de l'Ambassade de France à Belgrade, manifeste de l'Art Déco. Suite au fatal incendie de l'*Atlantique* en 1933, la Transat insista pour l'utilisation de matériaux moins inflammables. La prédominance de l'aluminium ou de l'acier inoxydable changea l'allure, inventant un nouvel équilibre entre monumentalité minérale à l'ancienne et modernité métallique des carrosseries automobiles. La grande salle à manger médita celles des navires antérieurs ; malgré un parti formel semblable, elle atteignit grâce à d'inspirés jeux scénographiques une majesté supplémentaire. Les épiques reliefs du sculpteur Raymond Delamarre (1890-1987), Grand Prix de Rome 1919, y contribuèrent fortement, ainsi que les grandioses plafonds à caissons et lustres dessinés par Expert. Dans le fumoir, les panneaux de laques réalisés par Jean Dunand (1877-1942) parèrent avec énergie les masses dépouillées pensées par l'escouade architecturale. Sur mer, cette fine coopération entre divers corps de métiers trouvait de nouveaux débouchés à une conception collective de l'architecture monumentale.

Néanmoins, une proposition d'Expert se heurta aux questions statiques. Ses dessins incluaient le *Génie de la mer*, statue de bronze conçue par Carlo Sarabezolles (1888-1971) pour orner le pont arrière. L'architecte et le sculpteur entendaient doter là le paquebot d'un symbole solennel, à l'instar des réflexes de l'architecture officielle. Les décevants essais initiaux de

² Stanislaus von Moos, *Le Corbusier, une synthèse*, Marseille, Parenthèses, 2014.

³ Emmanuel Bréon (dir.), *France L'Art Déco Amérique du Nord*, Norma, Paris, 2021.

navigation entraînent l'éviction de cette œuvre, dont la Transat craignait le poids au-dessus des hélices⁴. Mésaventure qui montrait les limites d'un décor conçu a posteriori.

La diffusion d'une approche

La Transat vanta souvent ces réalisations dans la presse illustrée : les architectes servaient presque de carte de visite. Les Messageries Maritimes copièrent la méthode pour leurs navires, avec de moins connus bâtisseurs méridionaux, Georges Languin et Paul Roques – qui choisirent un genre néo-égyptien au *Mariette Pacha* en 1926, néo-cambodgien au *Félix Roussel* en 1931, et néo-crétois à l'*Aramis* en 1932. Paquebots qui bénéficièrent aussi du vif chromatisme de Mathurin Méheut. Puis la compagnie modernisa son image de marque sur le *Ferdinand de Lesseps* en 1952, grâce à Jacques Adnet (1900-1984), coauteur à l'Exposition de Paris 1937 du pavillon Saint-Gobain.

Cet apport des bâtisseurs devint un réflexe européen. En Allemagne, la Norddeutscher Lloyd utilisa Paul Ludwig Troost (1878-1934) – futur premier architecte favori d'Hitler – notamment sur le *München* et le *Berlin* durant les années 1920. En Italie, Melchiorre Bega (1898-1976) œuvra en 1931 pour la Lloyd Sabauda sur le *Conte di Savoia*⁵. Même Le Corbusier esquissa en 1936 une refonte interne de l'*Ile de France*. Cette idée personnelle concluait son récent périple américain, signalant son intérêt durable pour ces navires⁶. Cela rejaillit *in fine* sur l'image du pays : Patout et Expert cosignèrent le pavillon de la France à l'Exposition de New York 1939, selon un style proche de leur coopération sur le *Normandie*. La politique créative de la Transat contribua ainsi à installer les paquebots dans les imaginaires.

Toutefois, si les architectes changèrent la donne aux côtés d'ensembliers, tel Jacques-Emile Ruhlmann (1879-1933), peu à peu ces spécialistes les remplacèrent pour les vaisseaux lancés après 1945. Habitué des navires de la Transat depuis l'entre-deux guerres, Jules Leleu (1883-1961) participa encore au *France* en 1960, y passant le relais à Maxime Old (1910-1991)⁷. Une plus sobre simplicité pratique prévalut désormais ; les splendides conceptions architecturales d'antan rejoignirent alors la rade des souvenirs merveilleux.

⁴ Bruno Gaudichon, « Le Génie de la mer, une icône malheureuse de Normandie », dans Carlo Sarabezolles, de l'esquisse au colossal, Gourcuff-Gradenigo, Paris, 2008.

⁵ Timo Nüsslein, Hitlers Architekten, Paul Ludwig Troost, Böhlau, Vienne, 2012 ; Luca Donzelli, Lo stile di Bega - opere, progetti, idee di un protagonista del professionismo milanese, Arpeggio Libero, Lodi, 2017.

⁶ Fondation Le Corbusier, dessin référencé 27975.

⁷ John Maxtone-Graham, France/Norway, Norton, New York, 2010.