



HAL
open science

De l'art contemporain sur les bateaux de commerce. Le renouveau des figures de proue (1930-1970)

Gwenaële Rot, François Vatin

► To cite this version:

Gwenaële Rot, François Vatin. De l'art contemporain sur les bateaux de commerce. Le renouveau des figures de proue (1930-1970). *Artefact : techniques, histoire et sciences humaines*, 2023, 19, pp.331-361. 10.4000/artefact.15000 . hal-04346400

HAL Id: hal-04346400

<https://hal.science/hal-04346400>

Submitted on 19 Dec 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

19 | 2023

Crânes, cerveaux et têtes moulées. Penser les collections scientifiques des empires (fin XVIII^e-milieu XX^e siècle)

De l'art contemporain sur les bateaux de commerce

Le renouveau des figures de proue (1930-1970)

Contemporary Art on Cargo Ships. The Revival of Figureheads (1930-1970)

Gwenaële Rot et François Vatin



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/artefact/15000>

DOI : [10.4000/artefact.15000](https://doi.org/10.4000/artefact.15000)

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires de Strasbourg

Édition imprimée

Date de publication : 11 décembre 2023

Pagination : 331-361

ISBN : 979-10-344-0179-6

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

Gwenaële Rot et François Vatin, « De l'art contemporain sur les bateaux de commerce », *Artefact* [En ligne], 19 | 2023, mis en ligne le 11 décembre 2023, consulté le 14 décembre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/15000> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.15000>



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

De l'art contemporain sur les bateaux de commerce

Le renouveau des figures de proue (1930-1970)

Gwenaële Rot, François Vatin

Résumé

Cet article aborde la question des relations entre art et industrie au xx^e siècle à partir d'un exemple original : le renouveau des figures de proue. Cet ornement classique de la marine à voile, construit en bois, avait disparu avec l'apparition des coques métalliques. Or, après la guerre, quelques armateurs tels Esso-France ou la compagnie norvégienne Fred Olsen décident de réimplanter sur leurs cargos des ornements en bronze. À l'instar des tentatives menées à la même époque dans quelques usines, il s'agit bien là d'implanter l'art dans un milieu industriel. La compagnie Olsen mènera l'audace plus loin quand elle abandonnera les figures de proue pour des peintures de coque, confiées à des artistes pratiquant l'art abstrait.

331

Mots-clés

art et industrie, art du vingtième siècle, cargos, entreprise Esso-France, entreprise Fred Olsen, figures de proue

” Gwenaële Rot, François Vatin, « De l'art contemporain sur les bateaux de commerce. Le renouveau des figures de proue (1930-1970) », *Artefact*, n° 19, 2023, p. 331-361.

Contemporary Art on Cargo Ships

The Revival of Figureheads (1930-1970)

Abstract

This article addresses the question of the relationship between art and industry in the 20th century based on an original example: the revival of figureheads. This classic ornament of the sailing navy built in wood had disappeared with the appearance of metal hulls. However, after the war, some shipping companies, such as Esso-France or the Norwegian company Fred. Olsen, decided to reinstall bronze ornaments on their cargo ships. Like the attempts carried out at the same time in a few factories, it is indeed a question of installing art in an industrial environment. The Olsen company will take the audacity further when it abandons the figureheads for hull paintings, entrusted to artists practicing an abstract art.

Keywords

art and industry, art of the twentieth century, Esso-France company, Fred Olsen company, freighters, figurehead

À la mémoire de Christian Sauvé (1943-2023)

Les auteurs remercient chaleureusement Sophie Paulet (musée national de la Marine) pour son aide documentaire et sa grande disponibilité.

Cet article prolonge une réflexion sur les relations entre art et industrie au ^{xx}e siècle déjà développée dans cette revue par les auteurs avec un article sur la peinture de l'usine de Reynold Arnould en 2015, et un autre sur les sculptures automobiles de Raymond Gosselin en 2019¹. Ces deux artistes, nés en 1919 pour le premier, en 1924 pour le second, ont en commun d'avoir cherché à représenter plastiquement le monde industriel moderne, sans le magnifier, mais sans non plus le dénoncer. Ils incarnent un moment des arts plastiques en France, mais aussi des relations entre art, industrie, architecture et urbanisme : celui des Trente glorieuses, qui reste aujourd'hui mal compris et parfois dénigré². Le présent article développe ce thème sur un nouvel objet : la décoration de cargos.

La figure de proue, ornement classique de la marine à voile construit en bois, avait disparu avec l'apparition des coques métalliques, sauf pour quelques réalisations de prestige. Il est donc frappant de voir après-guerre quelques armements, tels Esso-France ou la compagnie Fred Olsen, réimplanter sur leurs gros cargos, comme des pétroliers ou des minéraliers, des ornements en bronze. Aux antipodes de la décoration fastueuse des paquebots à la même époque, il s'agit là d'implanter l'art dans un milieu industriel, à l'instar des tentatives menées à la même époque dans quelques usines. La compagnie Olsen mènera l'audace plus loin quand elle abandonnera – lorsque les bâtiments deviendront trop grands – les figures de proue pour des peintures de coque, confiées à des artistes pratiquant un art abstrait, comme Reynold Arnould, sur lequel nous disposons d'une riche documentation textuelle et iconographique.

Le renouveau des figures de proue en Norvège et en France

La tradition des figures de proue a connu une régression à la fin du ^{xix}e siècle en raison de la généralisation des coques métalliques. On compte toutefois quelques opérations de prestige, telle la décoration du transatlantique allemand *Imperator*. Sa proue est ornée d'un gigantesque aigle en bronze, qui lui fait gagner trois mètres de long, ce qui permet à l'Allemagne de le présenter, lors de son lancement le 23 mai 1912, comme le bateau le plus

1. Rot, Vatin, 2015 ; 2019b.

2. Voir pour une approche globale de la question Rot, Vatin (dir.), 2020.

long du monde³. Certains armateurs scandinaves reprennent toutefois, dès le milieu des années 1930, la tradition de figures de proue. C'est le cas de la compagnie Fred Olsen, issue d'une vieille entreprise familiale créée en 1848 et devenue, sous la houlette de Thomas Fredrik Olsen (1857-1933), l'un des principaux armateurs norvégiens⁴. À la mort de celui-ci, la direction de l'entreprise est reprise par ses fils Rudolf Fredrik (1882-1951) et Thomas Fredrik (1897-1969), dit Thomas. L'aîné devient directeur général; le cadet s'occupe des dossiers techniques.

Entré dans la compagnie au début des années 1920, Thomas Olsen s'occupe notamment de reconstituer la flotte de la compagnie endommagée pendant la guerre. Il conçoit avec l'ingénieur naval Jens Wilhelmsen (1894-?) de nouvelles coques de bateau, plus hydrodynamiques. Mais il est aussi, avec sa femme Henriette (1906-1998), un grand collectionneur d'art. Ils sont notamment amis d'Edvard Munch, qui réalise plusieurs portraits d'Henriette en 1932. Munch avait acheté une propriété dans le village de Hvitsten, dans la commune de Vetsby, au sud-est de la Norvège où les Olsen avaient également une propriété familiale. Ils possédaient une collection importante d'œuvres de cet artiste, dont une des quatre versions du *Cri* qu'ils ont cachée pendant l'occupation allemande, alors que Munch était classé par les nazis parmi les artistes «dégénérés». Cette œuvre (un pastel) a été vendue chez Sotheby's à New York en 2012 pour la somme record de 119,9 millions de dollars par Petter Olsen, fils cadet d'Henriette et Thomas, né en 1948, après un conflit d'héritage avec son frère Thomas Fredrik, dit Fred, né en 1929⁵.

Après la mort de son père en 1933, Thomas Olsen décide de faire décorer les proues des bateaux de la compagnie par des sculpteurs norvégiens en vue. Les premiers bateaux ainsi décorés furent, en 1936, le cargo fruitier *Bayard V* par Emil Lie (1897-1976) et le *Baghdad 1* par Ornulf

3. Les constructeurs allemands avaient eu connaissance de la construction de l'*Aquitania* britannique – légèrement plus long – lancé un an plus tard. Mais l'aigle impérial n'affronta les vents marins que durant deux traversées, à l'issue de quoi une tempête brisa ses deux ailes et il fut déposé!

4. Linnestad, 2008 (avec des photographies de Olav Olsen et Ted Leeming).

5. Le 1^{er} mars 2023, une autre œuvre de Munch, *Danse sur la plage*, a été vendue par Petter Olsen pour 20 millions de dollars à Londres. Cette œuvre, créée par Munch en 1906, avait été achetée par Thomas Olsen en 1938 pour décorer le paquebot *Black Watch* (voir Pic, 2023). Les ventes de ces œuvres avaient pour ambition, pour Peter Olsen, de financer la création d'un complexe hôtelier et muséal, le Rammefjord Hotell à Hivsten.

Bast (1907-1974)⁶. Emil Lie réalisa six autres figures de proue pour la compagnie entre 1937 et 1940. Quant à Ornulf Bast, considéré comme le maître du genre, il n'en réalisa pas moins de dix-huit entre 1937 et 1966, dont deux en mosaïque, ainsi qu'une décoration d'un flan de coque en mosaïque également. Au total, ce sont plus de soixante-quinze œuvres d'art qui furent commandées par la compagnie à vingt-quatre artistes différents entre 1936 et 1970⁷. Trente-quatre de ces sculptures ont été réunies dans un musée à ciel ouvert dans le village familial des Olsen à Hvitsten, dans la commune de Vestby⁸.

L'origine de la commande de la compagnie Olsen aux artistes s'inscrit dans le contexte de la crise des années 1930. On assiste alors au développement, aux États-Unis comme en Europe, de commandes d'art monumental pour soutenir économiquement les artistes⁹. Des mécènes privés comme Olsen agissent dans le même sens. Ce souci demeure après la Seconde Guerre mondiale, comme en témoigne en France l'institution du 1 % culturel, conçu sous le Front Populaire et instauré en 1951. Mais le mécénat artistique des grandes entreprises revêt par ailleurs une autre signification. L'art participe d'une volonté des dirigeants industriels d'«humaniser» les entreprises pour les valoriser, aux yeux de leurs personnels comme de leurs publics en général, de leur donner un «supplément d'âme» qui leur aurait fait défaut dans un monde trop exclusivement soucieux de rationalité technique et de rendement économique. Par le biais de ce qu'elles nomment alors les «relations publiques¹⁰», les grandes entreprises entendent montrer – aux États-Unis comme en Europe – qu'elles sont, aussi, des acteurs culturels. Leur investissement dans l'art n'a pas alors un objectif financier mais d'«image de marque», comme à l'occasion du financement de l'exposition *Forces et rythmes de l'industrie* de Reynold Arnould en 1959¹¹. La décoration de bateaux de commerce participe de cet esprit.

6. Tous les bateaux de la compagnie ont un nom qui commence par la lettre B.

7. Linnestad, 2008, fournit un catalogue illustré complet. Voir aussi Cooke, 2007, p. 31-36, ainsi que le calendrier publié en 2000 par la compagnie Fred. Olsen and co.

8. On peut visionner sur YouTube un film présentant cette collection, *Fred. Olsen Figureheads in Hvitsten, Vestby, Norway*, mis en ligne en 2016.

9. Voir, sur le «Federal Art Project» (1935-1943) dans le cadre de la «Work Progress Administration» (WPA) aux États-Unis, Cohen-Solal, 2000 (chapitre 7) et sur la préparation de l'Exposition universelle de 1937 en France, Serre de Talhouët, 2015, p. 154-122.

10. Voir sur cette question Rot, Vatin, 2018.

11. Rot, Vatin, 2015; 2019a.

En 1955, l'ancien capitaine de vaisseau devenu écrivain, Georges Blond (1906-1989)¹², se félicite du renouveau de cette tradition :

“ Nos contemporains regardent bien plus qu'ils ne lisent. Non, décidément, la figure de proue n'est pas un ornement anachronique. Elle fait partie du langage de notre époque. Il s'agit, évidemment, de l'interpréter de manière moderne. Il me semble que les meilleurs artistes devraient être intéressés, excités par cette surface complexe de la proue métallique actuelle, peut-être plus difficile à épouser que la guibre des navires en bois, mais élevée, offrant superbement la statue. Nous nous habituerons vite à les voir ces figures, au long des docks électrifiés sous les bras des grues géantes. Elles rappelleront opportunément en ces lieux l'existence d'une humanité non seulement technicienne mais artiste, c'est-à-dire sensible, que les machines doivent servir, non asservir¹³.

La compagnie pétrolière Esso-France, filiale du groupe américain, dont la direction est en bonne part à l'origine de la diffusion en France du mouvement des « relations publiques » né avant-guerre aux États-Unis, s'engage dès le début des années 1950 dans la décoration de ses tankers. Elle organise un concours, au jury duquel elle invite les sculpteurs Louis Leygue (1905-1992), Grand-Prix de Rome 1931, et Antonucci Volti (1915-1989) pour le choix de la décoration du pétrolier *Esso-Paris*. Ce concours est remporté par Claude Pecchioli pour une sculpture en bronze de facture assez classique représentant une sirène à deux queues, tenant un caducée dans une main et une flamme dans l'autre ; sur le côté figurent les armes de la ville de Paris auxquelles on a ajouté une croix de Lorraine. Les dénominations, comme les décorations des bateaux, témoignent de la volonté de cette entreprise de s'affirmer comme pleinement française dans le contexte de l'après-guerre¹⁴. La figure de proue du *Esso-Paris*, qui a été mis à l'eau à Saint-Nazaire le 5 février 1954, est inaugurée

12. Georges Blond, ami de Robert Brasillach, est, dès avant la guerre, un admirateur d'Adolf Hitler, dont il traduit *Mein Kampf* en 1938. Il est l'un des principaux rédacteurs de *Je suis partout* sous l'Occupation. Frappé d'indignité nationale à la Libération, il est amnistié en 1953. Après avoir un temps publié sous pseudonyme, il reprend alors une carrière littéraire prolifique.

13. Blond, 1955, p. 27-30.

14. Le mécénat artistique est alors une composante importante de la politique de « relations publiques », importée des États-Unis à cette époque, précisément à l'initiative des entreprises pétrolières.



Fig. 1. – Louis Leygue, «Naïade sortant d'une coque», 1955

Photographie Esso.

Paris, Bibliothèque du musée national de la Marine.

le 30 septembre suivant au Havre, le port d'attache du bateau, lors d'une cérémonie placée sous la présidence de Nicole de Hautecloque¹⁵. Nul doute que Reynold Arnould, le directeur des musées de la ville, était présent à cette manifestation organisée par Serge Scheer, le directeur de la compagnie, qui avait été avant-guerre le directeur de la raffinerie de Port-Jérôme à côté du Havre.

L'année suivante, Louis Leygue, qui vient de réaliser l'emblématique *Phoenix* pour le parvis de l'université reconstruite de Caen, est choisi par la compagnie pour la décoration du pétrolier *Esso-France*, mis à l'eau à Saint-Nazaire le 21 juin 1955¹⁶. Il réalise une sculpture en bronze représentant une naïade sortant d'une coque (Fig. 1). La compagnie *Esso*

15. [C.-G. B.], 1954.

16. Bibliothèque du musée national de la Marine, « Bénédiction et mise à l'eau du pétrolier *Esso-France* construit à Saint-Nazaire » (MNM R3978).

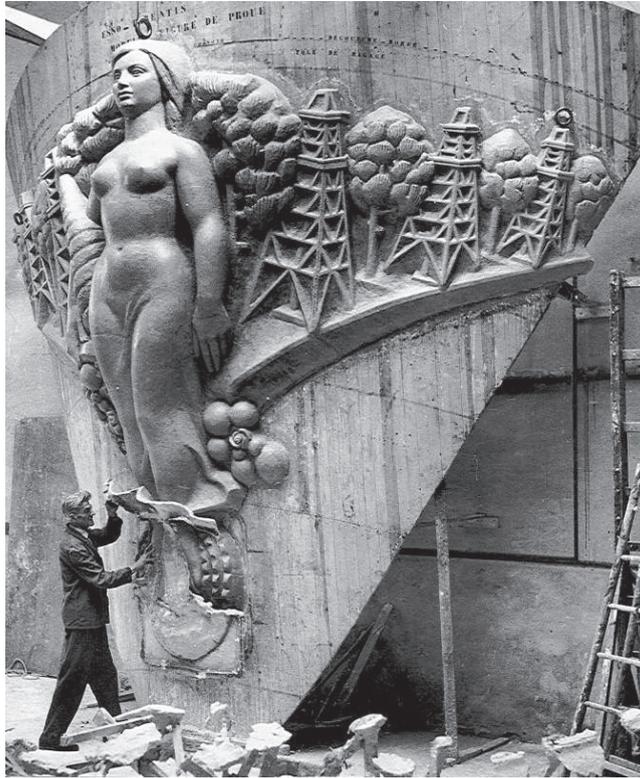


Fig. 2. – Démoulage de la figure de proue du navire *Esso-Parentis*, 1958

Photographie Esso.

Paris, Bibliothèque du musée national de la Marine.

innove ensuite, sur un plan technique, en employant pour ses figures de proue des nouveaux matériaux composites dérivés du pétrole (résine de polyester et feuille thermoplastique) conçus avec la firme Rhône-Poulenc¹⁷. C'est avec cette technique que le médailler-graveur Georges Guiraud (1901-1989), Grand-Prix de Rome 1926 et peintre officiel de la Marine depuis 1942¹⁸, réalise quatre figures de proue entre 1958 et 1961 pour les pétroliers *Esso-Parentis*¹⁹, *Esso-Bourgogne*, *Esso-Alsace* et *Esso-Lorraine*²⁰.

17. Un brevet d'invention avait été déposé en 1954 et délivré en 1956 (Allanic Costa, 1999-2000). Merci à Clémence Ducroix du Musée André Malraux du Havre de nous avoir fourni cette référence.

18. Ducros, 1990, p. 40-41.

19. Voir Brusse, 1958.

20. Selon Allanic Costa, 1999-2000, il n'y eut plus d'opération de décoration des proues des pétroliers après 1961. Dès lors, seuls le nom du bâtiment et le logo de la société furent apposés sur les coques.

En guise d'allégorie industrielle, des derricks entourent une naïade pour la décoration du *Esso-Parentis* (Fig. 2). Pour les autres bateaux, les motifs et la facture restent très classiques : naïades voluptueuses sur fond d'armoiries des régions qui donnent leur nom aux bateaux. L'art de Guiraud ainsi que son innovation technique sont salués par Robert Rey (1888-1964), l'ancien directeur des Arts plastiques à la direction des Arts et Lettres et farouche opposant à la peinture abstraite, lors de sa recension du Salon de la Marine de 1959 : « En sculpture, Georges Guiraud montrait un spécimen de cet art des figures de proue qu'il est en train de ressusciter : une décoration d'étrave en un matériau étonnamment léger et résistant²¹. »

Stylistiquement, Reynold Arnould était assez éloigné de Georges Guiraud. Mais il était passionné par le monde de la mer et par la grandeur technique. Alors qu'il séjourne avec sa femme à La Baule dans une petite propriété de famille qu'il rénove, en préparant une exposition de portraits d'automobiles pour l'automne au musée des Arts décoratifs, il est invité à assister au lancement du *Esso-France* le 21 juin 1955. Fasciné par le spectacle du chantier, il rêve d'y mettre sa propre touche. Sa femme, Marthe, se souvient :

« On n'a pas eu le temps de voir les grues, il [Reynold Arnould] a commencé par dire : « Il faut les peindre de toutes les couleurs. » Et il y a un homme qui est là, qui écoute, qui ne dit rien. Il s'appelle Monsieur Sauerwein, c'est l'homme des relations publiques d'Esso. Alors Reynold lui dit : « Mais vous savez, moi je voudrais faire tout ça pour vous. – Mais il faut le faire, dit Monsieur Sauerwein, bien sûr, pourquoi pas²². »

Reynold Arnould n'eut pas l'occasion de peindre les grues du chantier, ni de décorer un navire d'*Esso-France*, mais cette entreprise fit partie des plus actifs mécènes de son exposition *Forces et rythmes de l'industrie*, montée au musée des Arts décoratifs en 1959 après le succès de l'exposition de portraits d'automobiles. C'est d'ailleurs Georges Sauerwein qui fut, avec Serge Scheer, l'interlocuteur du peintre pour *Esso* dans la préparation de cette exposition, qui dura de 1956 à 1959. Si Arnould ne fut pas sollicité

21. Rey, 1959.

22. Marthe Arnould, entretien avec Jean-Louis Ferrier en 1983 (Archives nationales : archives audiovisuelles du Grand-Palais).

par *Esso* pour réaliser une figure de proue, c'est probablement parce que cette entreprise avait conservé la tradition de décorations en relief, confiées à des sculpteurs. C'est une innovation de la compagnie Fred Olsen : la peinture de proue, qui donna l'occasion à Reynold Arnould d'œuvrer pour la décoration de cargos. Avant la mise au point de ce nouveau procédé, cette compagnie avait sollicité en 1955 le sculpteur français Maxime Adam-Tessier (1920-2000).

Les anges de Maxime Adam-Tessier

À la fin des années 1950, la compagnie Olsen décide, à l'initiative de Thomas, de dédier ses bateaux dont le nom commence par la lettre B à des peintres modernes. En 1958, elle orne son cargo le *Bonnard* d'une décoration de trois mètres sur trois représentant ce peintre, la palette à la main, réalisée en mosaïques de verre par Ornulf Bast. 30 000 pièces de verre sont importées de Venise et posées selon la technique « de Ravenne » (pose directe sur chaux provisoire). Cette même année, la compagnie confie au peintre Sigurd Nome (1911-1979)²³ un hommage à Georges Braque, dont la figure en pied en bronze orne la proue du bateau éponyme. Jusque dans les années 1950, tous les artistes sollicités sont norvégiens. Le premier étranger à qui l'on confie une commande est Maxime Adam, dit Maxime Adam-Tessier, pour le *Balzac III*, mis à l'eau à Oskarshamm en Suède en juin 1955²⁴. La compagnie Olsen avait préalablement sollicité pour cette réalisation le sculpteur italien Marino Marini (1901-1980), ce qui témoigne du désir d'internationalisation artistique qui se manifeste à cette époque. C'est ensuite à Ramon Isern (1914-1989), artiste catalan immigré en France, qu'est passée une commande. Celui-ci s'était rendu en 1954 pour une exposition en Norvège, pays où il s'installe finalement. Il décore le *Bosphorus II*, mis à l'eau en 1956 au chantier naval de Lervik en Suède, d'une allégorie représentant l'association des nations maritimes nordiques et méditerranéennes.

Rouennais comme Arnould, d'un an plus jeune que lui, Maxime Adam-Tessier fut son condisciple au lycée Corneille. Leurs routes se sont croisées à plusieurs reprises²⁵. La décoration de la proue du *Balzac III* lui a été

23. Sigurd Nome a aussi réalisé pour cette compagnie la figure de proue du *Brisk III* en 1965.

24. Il avait adopté ce nom pour éviter la confusion avec le sculpteur Henri-Georges Adam, cité dans cet article.

25. Ils exposent l'un et l'autre, en 1948 pour Maxime Adam, en 1949 pour Reynold Arnould, à la galerie Gimpel à Londres. Ils sont également tous les deux invités à la première Biennale de

commandée par l'intermédiaire de Maurice Zachariasen (1917-1978), l'agent français de la compagnie Fred Olsen, ami de Maxime-Adam Tessier, qui a conduit Thomas Olsen et son fils Fred dans l'atelier de l'artiste à Paris²⁶. L'esthétique abstraite de cette œuvre, qui ne figure pas Balzac mais un ange svelte qui symboliserait le « génie balzacien », frappe les esprits lorsqu'elle est présentée au public français à l'occasion d'une cérémonie au Havre, lors de la seconde escale du navire au printemps 1956²⁷. Maxime Adam-Tessier a en réalité repris un motif qu'il avait déjà exploité pour une œuvre, *L'Ange Azarias*, acquise en 1951 par l'État²⁸. Or, à l'époque où la compagnie Fred Olsen commande une figure de proue à Maxime Adam-Tessier, Reynold Arnould, alors directeur du musée du Havre, fait savoir par une lettre du 26 avril 1955 au bureau des Travaux d'art de la direction des Beaux-Arts qu'il souhaite le dépôt dans son musée d'une œuvre de cet artiste²⁹. Le directeur de ce service, Pierre Goutal, lui répond le 5 mai qu'il proposera « l'attribution au musée du Havre d'une œuvre de M. Maxime Adam-Tessier, au cas où l'achat en serait décidé ». Il s'agit donc en fait d'une commande indirecte à l'artiste par le musée du Havre. Cet achat a lieu le 21 juin 1956 et le dépôt est certifié le 23 juillet suivant.

L'œuvre en question est intitulée *L'Ange déchu*. C'est un bronze de 93 cm de haut sur environ 70 cm de long et de large, qui évoque à la fois une ancre et une pieuvre. Sur la photographie conservée aux Archives nationales, elle est représentée avec, en perspective, *L'Ange Azarias* dont elle constitue en quelque sorte le pendant. Or, curieusement, avant son arrivée au Havre,

341

São Paulo en 1951. À la demande du sculpteur Henri-Georges Adam (1904-1967), Maxime Adam a ajouté à cette époque Tessier à son patronyme. Sur le catalogue de la Biennale de São Paolo, il est même répertorié à la lettre T sous le nom de Tessier (Maxime-Adam)! Or Henri-Georges Adam était lui-même un proche de Reynold Arnould, qui l'avait sollicité pour la décoration du parvis du musée du Havre (voir *supra*).

26. Entretien de l'époque avec le sculpteur, traduit du norvégien, figurant sur le site Internet consacré à Maxime Adam-Tessier (<https://www.maximeadamtessier.com/>).

27. Pierre Imbert, « Le cargo norvégien "Balzac", arborant une figure de proue symbolisant le génie de l'écrivain, œuvre d'un sculpteur rouennais a été présenté hier au Havre », article de la presse locale normande, malheureusement non daté, figurant sur le site consacré à Maxime Adam-Tessier, *ibid.* Reynold Arnould ne figure pas dans la liste des invités cités par le journaliste, mais il n'a pu manquer d'être invité. La cérémonie était organisée un dimanche et le directeur du musée du Havre, qui n'avait alors pas de logement dans la ville et résidait à Paris, n'avait peut-être pas pu venir.

28. Cette sculpture est actuellement en dépôt auprès de la municipalité de Sierentz dans le Haut-Rhin (collection du Centre national des arts plastiques, inv. FNAC 7481).

29. Dossier des Archives nationales « Commandes et achats d'œuvres d'art par l'État (xx^e siècle) », F/21/6950 (copie aux archives du Musée d'art moderne André Malraux – MuMa, Le Havre).

L'Ange déchu était en dépôt chez Fred Olsen, qui semble avoir eu du mal à s'en détacher³⁰. Le 25 février 1957, soit sept mois après la date officielle du dépôt, Maurice Zachariasen écrit en effet à Maxime Adam-Tessier :

« Ce matin Fred est venu au téléphone, car j'ai relancé à plusieurs reprises sa secrétaire au sujet de la statue *L'Ange déchu* pour en hâter l'expédition au Havre. Fred m'a dit qu'il s'était fait à cette statue. Il l'aime et il désire l'acheter. Je me rappelle que tu lui as offert de lui donner. Mais si tu devais lui proposer à nouveau ce cadeau, il le refuserait. Il me demande donc de t'approcher et de te demander combien tu en veux. Mais que va dire le musée du Havre ? Ne peux-tu pas par hasard t'arranger avec Arnould et lui proposer un autre ange³¹ ?

C'est finalement Fred Olsen qui hérita d'un autre ange, puisqu'une sculpture sur ce thème se trouve toujours au siège social de la compagnie norvégienne³² (Fig. 3).

Reynold Arnould et le monde portuaire

Quand Thomas et Fred Olsen font appel à Maxime Adam-Tessier, ils étaient déjà en contact avec Reynold Arnould qu'ils avaient rencontré à Paris en janvier 1954 lors d'une de ses expositions à la Galerie de France, rue du Faubourg Saint-Honoré dans le VIII^e arrondissement. L'armateur avait acheté à cette occasion dix-huit toiles du peintre pour la décoration des navires de sa flotte. La facture s'élève à un montant total d'un million quatre cent soixante-huit-mille francs³³, ce qui n'est certes pas le prix du *Cri* en 2012, mais tout de même une somme considérable pour le jeune peintre – l'équivalent d'environ douze années de rémunération au salaire minimum de l'époque. Reynold Arnould n'a probablement jamais réalisé une aussi belle vente de toute sa carrière ! Thomas et Fred Olsen invitent

30. Pourquoi cette sculpture se trouvait-elle à Oslo ? Est-ce que le sculpteur faisait fondre ses œuvres là-bas en bénéficiant du soutien des Olsen ?

31. Courrier aimablement transmis par Antoine Adam-Tessier (lettre à en-tête de l'agence parisienne de la compagnie Fred Olsen). Il faut en conclure, ce qui est étrange, que la sculpture se trouvait à Oslo. Peut-être la compagnie Olsen mettait à disposition du sculpteur une forge pour fabriquer ses grosses pièces.

32. Linnestad, 2008, p. 155. Maxime Adam-Tessier réalise aussi un oiseau pour le mémorial Olsen.

33. Archives de la Galerie de France (IMEC, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe).



Fig. 3. – Les deux anges de Maurice Adam-Tessier, 1951 et 1956 (dates des achats par l'État)

Photographie anonyme. Archives nationales, F21/6950.

ensuite Reynold Arnould et sa femme à Oslo, où le peintre expose dans le courant de l'année 1954 à la galerie Modern Kunst.

Reynold Arnould, Grand-Prix de Rome en 1939, s'inscrit dans la tradition de la «seconde école de Paris» qui cherche une voie entre le figurativisme post-cubiste et l'abstraction³⁴. Il est depuis 1952 directeur des musées du Havre, sa ville de naissance, qu'il avait quittée dans l'enfance³⁵. Il s'est occupé de la construction du nouveau musée des Beaux-Arts, après que l'ancien édifice a été détruit par les bombardements de 1944. Construit au débouché du port, devant la tour-radar, ce bâtiment a été conçu pour qu'on le voie de la mer et que, de l'intérieur, l'on aperçoive par ses grandes baies passer les bateaux qui entrent et sortent du port.

34. Voir sur ce peintre, Rot, Vatin, 2019a.

35. Il occupa ce poste jusqu'à ce qu'André Malraux l'appelle en 1965 à la direction des galeries nationales du Grand-Palais à Paris, poste qu'il conserva jusqu'à sa mort en 1980.



Fig. 4. – Reynold Arnould, *La Vague*, tapisserie d'Aubusson (lissier Olivier Pinton), 1961

Dimensions : 215 x 575 cm.

Musée d'art moderne André Malraux – MuMa, Le Havre.
Photographie Charles Maslard.

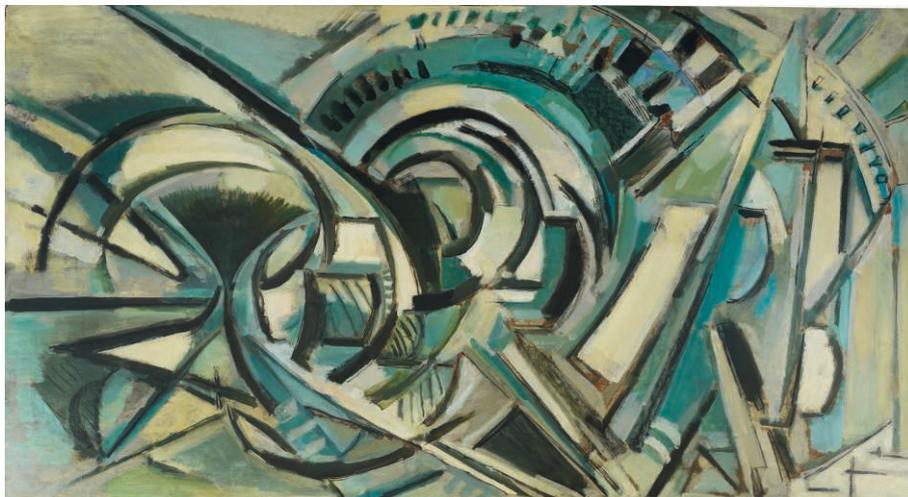


Fig. 5. – Reynold Arnould, étude préparatoire pour *Propulsion*

Décoration du paquebot France, huile sur isorel,
99 x 180 cm, vers 1960-1961.

Courtesy Galerie Gimpel et Müller.
Photographie Suzanne Nagy.

Construction légère et lumineuse, c'est le premier musée moderne construit en France après-guerre, avec celui consacré à Fernand Léger à Biot dans les Alpes-Maritimes³⁶. Il est inauguré par André Malraux, ministre des Affaires culturelles, le 24 juin 1961, deux mois avant la mise à l'eau du *Brissac*³⁷. À l'occasion de cette inauguration, Reynold Arnould fait don au musée d'une grande tapisserie d'inspiration marine : *La Vague*, réalisée à Aubusson dans les ateliers Pinton³⁸ (Fig. 4). Il fait également installer dans le hall une figure de proue ancienne en bois peint qui y accueille toujours les visiteurs, comme, à l'extérieur, la sculpture monumentale *Le Signal*, d'Henri-Georges Adam (1904-1967). Ce musée d'art moderne est dédié à la mer et au monde maritime.

Âgé de 42 ans, Reynold Arnould est, en 1961, un personnage en vue et un peintre considéré. Il est passionné par la technique. Il a séjourné aux États-Unis, d'abord quelques mois en 1946, puis trois années, de 1949 à 1952, au cours desquelles il a enseigné les beaux-arts à l'université Baylor à Waco au Texas. La modernité industrielle lui a inspiré deux grandes expositions au musée des Arts décoratifs : *Automobiles* (portraits d'automobiles) en 1955, puis *Forces et rythmes de l'industrie*. Cette exposition avait été préparée par un tour de France dans les grands sites industriels français, dont les chantiers de Saint-Nazaire³⁹. Reynold Arnould aurait aimé que les toiles exposées au musée des Arts décoratifs servent de modèles pour de grandes décorations dans les lieux de travail. Mais la seule entreprise qui répondit à son appel fut Gaz-de-France pour un grand panneau ornant la salle de son conseil d'administration. Plus tard, grâce au financement du 1 % culturel, il put décorer la cité scolaire technique de Caucrauville, sur les hauteurs du Havre, avec des motifs de son exposition de 1959.

36. Ce musée, actuellement Musée d'art moderne André Malraux ou MuMA, est aussi, lors de son ouverture en 1961 au Havre, le siège de la première Maison de la culture ouverte en France, laquelle est également placée sous la direction de Reynold Arnould. Les deux établissements seront institutionnellement séparés en 1963, bien avant que la Maison de la culture soit dotée de son propre bâtiment en 1982.

37. André Malraux et Reynold Arnould étaient proches. Ils s'étaient rencontrés en 1959 à l'occasion de l'inauguration par l'écrivain – alors tout juste nommé ministre des Affaires culturelles – de l'exposition du peintre *Forces et rythmes de l'industrie* au musée des Arts décoratifs à Paris.

38. Tapisserie de 215 x 575 cm, inventaire n° 61.87 bis.

39. On trouve, sous le n° 85 du catalogue de cette exposition, une toile intitulée *Chantier Naval* de 46 x 61 cm. Une photographie en noir et blanc de cette œuvre se trouve dans les archives du journaliste havrais Bernard Esdras-Gosse aux archives de la bibliothèque Armand Salacrou au Havre.

Reynold Arnould a aussi participé, avec de nombreux autres artistes, à la décoration du paquebot France, mis à l'eau le 11 mai 1960 à Saint-Nazaire, avant de rejoindre son port d'attache du Havre. Il a réalisé à cette fin, pour l'escalier de la seconde classe, une grande huile sur panneau intitulée *Propulsion*⁴⁰ qui représente – dans l'esprit des toiles de *Forces et rythmes de l'industrie* – le moteur du bateau, fabriqué par la Compagnie-électro-mécanique implantée au Bourget et au Havre qui fait partie des douze mécènes de l'exposition de 1959 (Fig. 5).

Associer l'art et l'industrie est un objectif persistant dans l'œuvre de ce peintre. Il s'agit pour lui tout à la fois d'inscrire la modernité industrielle dans l'expression artistique et de promouvoir le mécénat industriel. Au Havre, il se lie naturellement avec la direction du Port autonome. Son directeur, Henry Deschênes (1915-2001) est un amateur d'art ; son fils François deviendra d'ailleurs peintre. À partir de 1963, le Port autonome du Havre finance un prix lors du Salon d'automne des artistes havrais, créé en 1950 par le journaliste critique d'art Bernard Esdras-Gosse (1903-1962). Mais Reynold Arnould est surtout lié à un ingénieur du Port : Édouard Delamare-Deboutteville (1916-2003) – fils du pionnier rouennais de l'automobile – qui l'héberge parfois quand il est au Havre et qui lui achète des toiles. En 1965, il est invité à décorer le hall du nouveau bâtiment administratif du Port autonome du Havre, premier immeuble à mur-rideau construit dans cette ville, d'une peinture murale d'environ trois mètres de hauteur sur cinq de largeur, réalisée sur des panneaux de noyer d'Amérique. D'apparence abstraite, cette œuvre porte sur le thème des « rythmes de la vie du port⁴¹ » (Fig. 6). Un détail de cette œuvre a longtemps servi à illustrer la couverture du magazine du Port, *Escale* (Fig. 7). Cette œuvre est probablement l'œuvre d'Arnould qui se rapproche le plus de la décoration du *Brissac*, le premier bateau peint par Reynold Arnould pour la compagnie Olsen conformément au nouveau dispositif décoratif de « peinture de coque », mis au point à la fin des années 1950.

40. Esdras-Gosse, 1962 (on trouve dans cet article une reproduction de *Propulsion*).

41. Parallèlement, le Port a commandé à Alfred Manessier (1911-1993), proche de Reynold Arnould, la réalisation d'une tapisserie monumentale (4,10 x 11,30 m) intitulée *Espace sous-marin* pour la salle de son Conseil d'administration. Réalisée par les lissiers Plasse-Le Caisne, cette œuvre a été restaurée en 2021.

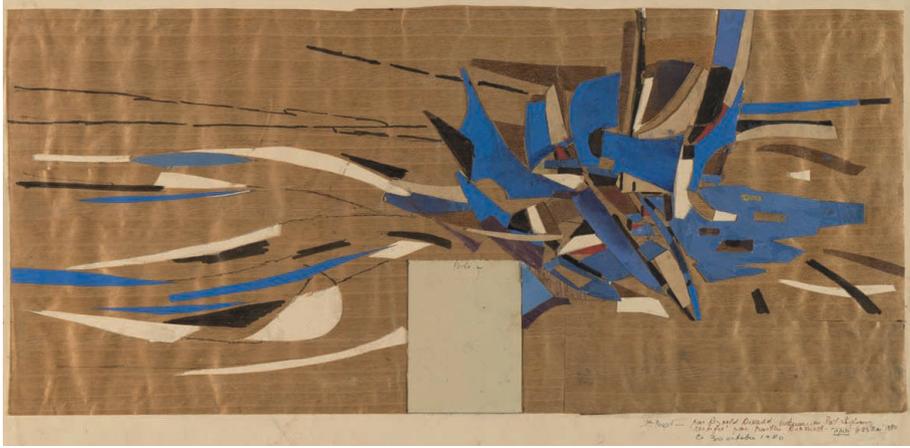


Fig. 6. – Reynold Arnould, maquette pour les « rythmes de la vie du port »

Décoration du hall d'accueil du bâtiment administratif du port autonome du Havre, vers 1964-1965. Collage de fines feuilles de bois coloré, 27 x 60,7 cm.

Musée d'art moderne André Malraux – MuMa, Le Havre.

Photographie Charles Maslard.

Le temps des peintures de coque

À la fin des années 1950, la compagnie Olsen s'engage, sous l'impulsion de Fred Olsen, dans une nouvelle direction pour la décoration de ses cargos : la réalisation de peintures à même la coque, à partir de cartons réalisés par des peintres appartenant au courant abstrait d'après-guerre. Ce choix s'explique d'abord par des contraintes techniques. Le passage du canal de Suez imposait de fixer à l'avant du navire une lampe puissante, ce qui interdisait l'installation d'une figure de proue en relief⁴². De plus, la taille gigantesque des nouveaux cargos, et notamment des tankers pétroliers, n'était plus à la mesure des figures de proue en bronze qui ornaient les navires de la compagnie depuis les années 1930. Celles-ci mesuraient tout au plus quelques mètres de haut ; les peintures de coque couvraient en revanche plusieurs centaines de mètres carrés. Un peu comme pour un vitrail, les surfaces colorées étaient délimitées par des soudures en plomb, ce qui permettait, lors des escales, de restaurer la peinture à l'identique⁴³.

42. Linnestad, 2008, p. 188 ; Cooke, 2007, p. 31.

43. *Ibid.*, p. 31-32.

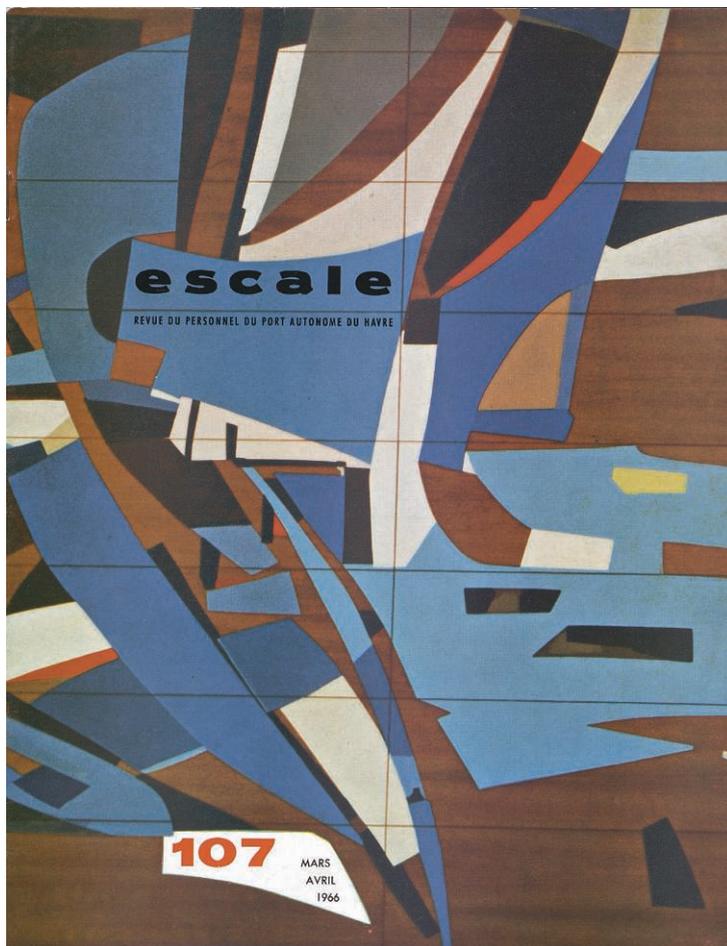


Fig. 7. – Couverture de la revue *Escale*. Revue du personnel du Port autonome du Havre, n° 107, 1966

Collection des auteurs.

Quatorze bateaux furent décorés avec cette technique pour la compagnie Fred Olsen par quatre peintres différents entre 1958 et 1966.

Le premier artiste sollicité est le peintre norvégien Jakob Weidemann (1923-2001). Il réalise pour le pétrolier *Borgny IV* – mis à l'eau le 23 août 1958 aux chantiers NDSM (*Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij*) à Amsterdam – une peinture abstraite de 25 m de long sur 5 m de hauteur qui étale sa composition géométrique colorée sur une vaste surface de chaque côté de l'étrave. Cette œuvre fit alors sensation en Norvège :

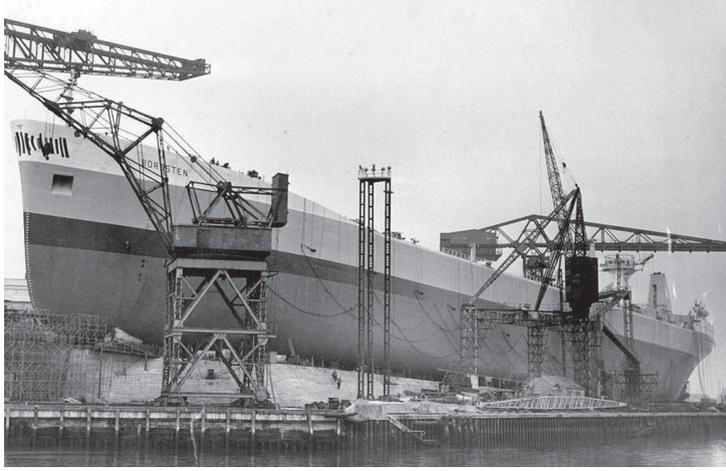


Fig. 8. – Le *Borgsten* en chantier, 1963

Chantier naval de Suntherland. Photographie anonyme.
Collection des auteurs.

“ Avec lyrisme, la presse norvégienne assure qu’il faut remonter à la Renaissance italienne pour trouver une collaboration aussi forte entre l’armateur et l’artiste et que le « *Borgny* » portera sur toutes les mers le témoignage du haut niveau intellectuel et l’esprit d’avant-garde de la nation dont il arborera les couleurs. Il est certain en tous cas que cette décoration originale attirera l’attention. Qu’elle trouve un imitateur est une autre question⁴⁴.

349 _____

Jakob Weidemann décora plusieurs autres bateaux de la compagnie : le *Boticelli*, mis à l’eau en 1959 au chantier Akers Mek d’Oslo; le triplet *Brielle*, *Bonn* et *Basel*, construit simultanément dans les chantiers de Fene dans la province espagnole de La Corogne et mis à l’eau en 1962; et, enfin, le *Borgsten III*, mis à l’eau en 1963 au chantier de Sunderland en Angleterre. Tous ces bateaux furent décorés de grands aplats aux couleurs tranchées et vives, à l’exception du *Borgsten III*, dont la figure de proue, composée de formes verticales aux couleurs cassées, est plus sévère.

On dispose, sur cette dernière œuvre, du témoignage savoureux d’un technicien du nom de Stan Taylor, qui avait travaillé sur les finitions de la coque du bateau (Fig. 8) :

44. *Journal de la marine marchande*, août 1958, p. 1801.

« En 1963, lorsque j'étais constructeur naval, j'ai travaillé sur le *Borgsten*, le plus grand navire construit sur la rivière Wear à l'époque⁴⁵. J'étais en quart de nuit, et des ordres écrits m'avaient été laissés pour marquer la crête de l'arc pour la soudure et la peinture. C'était une œuvre d'art moderne que les propriétaires avaient commandée pour une somme substantielle. L'artiste avait dessiné l'œuvre sur une surface plane, et l'esquisse avait dû être agrandie pour être appliquée sur une surface façonnée. Les patrons correspondants m'avaient été fournis pour que je les applique sur la coque du navire. Au fur et à mesure que le travail avançait, il apparaissait que les formes ne s'ajustaient pas, avec des écarts allant jusqu'à neuf pouces environ [23 cm]. Comme le navire devait être lancé et que d'autres corps de métiers (des soudeurs et des peintres) devaient me succéder, je devais terminer le matin. En quart de nuit, contrairement à ce qu'il en est dans la journée, on ne peut faire appel à aucune autorité. Je ne pouvais même pas consulter l'artiste. J'ai alors pris la décision d'ajouter ou de retirer des formes jusqu'à ce qu'elles s'emboîtent et j'ai gardé cela pour moi. Plusieurs jours plus tard, l'échafaudage a été enlevé, le navire a été dûment lancé et personne n'a remarqué la différence avec l'original. J'aimerais penser que l'artiste a levé les yeux le jour du lancement en pensant : « C'est encore mieux que dans mon souvenir. » Je m'excuse auprès de la compagnie Fred Olsen et je promets de ne pas envoyer de facture pour les « améliorations » que j'ai apportées à l'œuvre⁴⁶.

Ce témoignage, gentiment ironique à l'égard de l'art contemporain, est intéressant par ce dont il témoigne des conditions de la phase finale d'une construction navale : l'urgence qui conduit au travail en trois-huit, la grande liberté qui caractérise le travail de nuit, quand l'encadrement est absent⁴⁷... Mais il montre aussi la difficulté du passage d'un modèle en deux dimensions à une œuvre en trois dimensions, problème bien connu des couturières, mais aussi des artistes quand ils font de la décoration.

45. Les chantiers navals de Sunderland, fermés à la fin des années 1980, se trouvaient dans l'estuaire de la Wear.

46. « Stan's Borgsten Modern Art », *Sunderland Echo*, 9 septembre 2009.

47. Voir sur cette question Rot, Vatin, 2017.



Fig. 9. – Lancement du *Brissac*, photographie des chantiers Loire-Normandie, 1961

Archives photographiques de la Maison des sciences et des techniques de Nantes.

Il faut croire que Jakob Weidemann n'avait pas pu – à la différence de Reynold Arnould pour le *Brissac* comme nous le verrons – travailler sur une maquette. Mais en 1967, le peintre rouennais Christian Sauvé, qui avait été recruté comme praticien par Reynold Arnould (alors devenu directeur des galeries nationales du Grand-Palais   Paris) pour peindre   partir de ses maquettes les murs de la cité scolaire de Caucrauville au Havre, connu sur ce chantier une mésaventure similaire   celle de Stan Taylor sur le *Borgny* :



Fig. 10. – Marthe et Reynold Arnould lors du lancement du *Brissac*, 29 août 1961

Marthe est la première au premier rang en partant de la gauche, Reynold le quatrième.

Archives photographiques de la Maison des sciences et des techniques de Nantes.

352

“ J’arrive, je prends les mesures, et je m’aperçois qu’il y avait une grande différence entre le mur et ce qu’il m’avait filé comme maquette. Je lui téléphone au Grand-Palais : « Écoutez, je ne peux pas me déplacer, faites au mieux. » J’ai regardé un peu la maquette. Moi qui étais passionné de Cézanne et Giacometti, des gens qui ont travaillé entre ce qui il y a de plus proche... concave, convexe... Avec ces combines, j’ai mis cela en pratique, ce qui donnait un peu plus d’envolée au truc⁴⁸.

Outre Jacob Weidemann, un autre artiste norvégien, Thore Heramb (1916-2014) réalise à la même époque des peintures de proue pour le *Borholm III* (1959), le *Bolette IV* (1965) et le *Baltique III* (1966). La première, très ludique, représente des footballeurs stylisés dans une harmonie de couleurs vives et pastel. Les deux autres sont totalement abstraites.

48. Entretien avec Christian Sauvé, Rouen, 6 novembre 2015. Reynold Arnould avait réalisé lui-même les premières peintures murales en 1963, alors qu’il était directeur des musées du Havre. Lors de la seconde phase des opérations, il est devenu directeur des galeries nationales du Grand-Palais à Paris et a dû trouver un praticien.



Fig. 11. – Reynold Arnould, esquisse préparatoire pour la figure de proue du *Brissac*

Aquarelle et gouache sur papier, 14,8 x 28,2 cm, vers 1960.

Collection des auteurs.

Le troisième artiste sollicité est Reynold Arnould qui réalise trois décorations pour la compagnie : celles du *Brissac*, minéralier mis à l'eau aux chantiers Loire-Normandie à Nantes le 29 août 1961 (Fig. 9 et 10), du *Bollsta IV*, pétrolier mis à l'eau en 1965 au chantier naval Mitsui de Chiba au Japon et du *Bretagne V*, mis à l'eau en 1966 au chantier de Tonsberg en Norvège. Reynold Arnould sera l'avant-dernier artiste sollicité par la compagnie ; une dernière œuvre est en effet commandée au peintre japonais Saeko Tsuji⁴⁹ pour le *Borgen I*, mis à l'eau en 1966 aux chantiers de Nagasaki au Japon.

Les trois œuvres réalisées par Reynold Arnould, d'apparence abstraite, portent sur le thème de l'envol d'oiseaux. Celle décorant le *Brissac* s'intitule « Les Mouettes ». Ce thème est récurrent chez ce peintre, qui réalise de nombreuses œuvres sur cette thématique dans les années 1950-1960. Il trouve une part de son inspiration en la matière chez son maître Jacques Villon (1875-1923). On dispose d'une première esquisse à l'aquarelle de la décoration du *Brissac* (Fig. 11). Ce premier projet a été abandonné, peut-être parce que Reynold Arnould s'est rendu compte que ses oiseaux marins ressemblaient par trop aux célèbres colombes de Georges Braque (1882-1963) (Fig. 12).

49. Nous n'avons rien trouvé sur cet artiste. Cette œuvre figurative représente un conifère stylisé à la manière japonaise.



Fig. 12. – Figure de proue du *Brissac*

Carton officiel du lancement du bateau, 1961.

Photographie des chantiers Loire-Normandie. Collection des auteurs.

D'autres études préparatoires ont été conservées en Norvège; elles se trouveraient dans les bureaux de la compagnie maritime Lorentzen à Oslo⁵⁰. On dispose par ailleurs d'une esquisse préparatoire à la gauche de la décoration du *Bollsta IV*, d'esprit assez similaire (Fig. 13 et 14). Ces œuvres sont contemporaines de la décoration du hall du Port autonome du Havre qui appartient à la même vague d'inspiration de l'artiste. Dans toutes ces œuvres, les couleurs sont fraîches, sans être violentes. La composition est nette et accompagne de façon dynamique la courbure de la proue.

Quelques documents issus des archives du peintre permettent de se représenter les conditions de la réalisation de la peinture du *Brissac*. La maquette fournie par le peintre a été confiée aux dessinateurs des chantiers Loire-Normandie qui l'ont reportée sur des plans techniques où l'artiste a noté son nuancier.

50. Linnetsad, 2008, p. 197.



Fig. 13. – Reynold Arnould, esquisse pour la figure de proue du *Bollsta IV*

Papier coloré à la gouache, découpé et collé sur papier,
50 x 65 cm (taille de la feuille), vers 1964.

Collection des auteurs.



**Fig. 14. – Reynold Arnould, esquisse de la vue générale
de la proue du *Bollsta IV*, vers 1965**

Collection des auteurs.

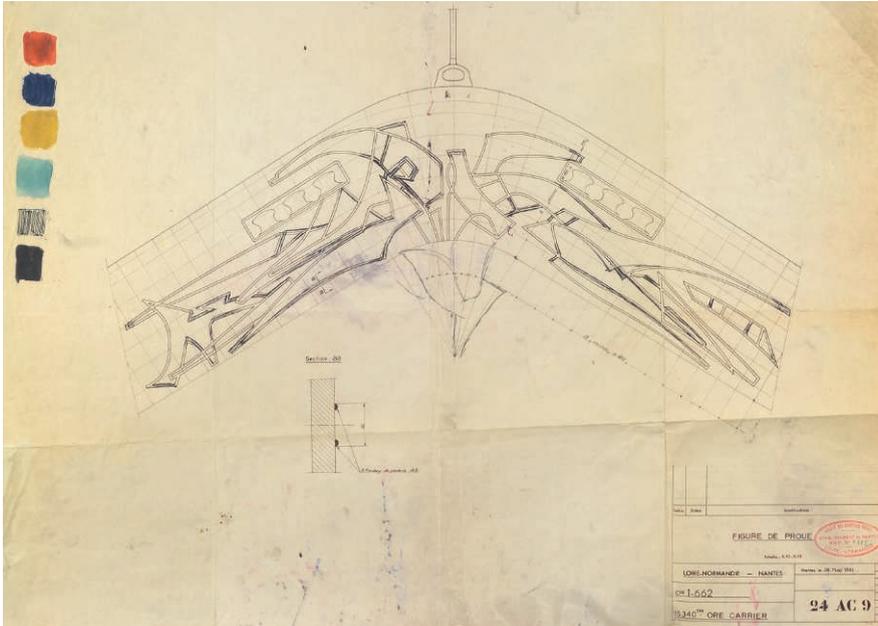


Fig. 15 – Plan technique et nuancier pour la figure de proue du *Brissac*

Dimensions 59,5 x 84,5 cm, 24 mars 1961.

Collection des auteurs.

356

Ceux-ci ont permis la réalisation par les chantiers d'une maquette en trois dimensions d'environ deux mètres de haut, réalisée en lattes de sapin, sur laquelle le peintre a travaillé. Reynold Arnould avait installé cette maquette dans l'atelier, situé dans une allée privée du XVI^e arrondissement de Paris⁵¹.

Sur le plan de la maquette figure l'inscription suivante : « Le modèle réalisé en 2 parties démontables suivant son axe longitudinal sera exécuté à l'échelle du 1/5 par rapport au navire⁵². Les cotes du plan sont indiquées

51. Cet atelier avait été prêté à Arnould par son grand ami Pierre Gresland. Il avait auparavant appartenu à l'oncle de ce dernier, qui était sculpteur. Pierre Gresland habitait lui-même au-dessus de l'atelier avec sa famille. Son fils, qui avait à peine quelques années à l'époque, se souvenait avec émotion avoir vu l'artiste travailler sur cette maquette, malheureusement disparue. On dispose heureusement de photographies réalisées à l'époque par Paul Almasy.

52. En guise de comparaison, les maquettes réalisées par Georges Guiraud étaient à l'échelle de 1/4 (Allanic Costa, 1999-2000.)

à l'échelle du modèle (1/5). [...] L'écubier d'ancre, l'ancre, l'écubier de remorque, l'écubier de fargue seront tracés à la peinture ainsi que la ligne de peinture. Le modèle sera exécuté hors bordé d'après le relevé de la salle à tracer» (Fig. 15 à 17).



Fig. 16. – Reynold Arnould devant la maquette de la figure de proue du *Brissac*

© Paul Almasy / akg-images [le fonds photographique de Paul Almasy est diffusé par akg-images Paris-Berlin-Londres].

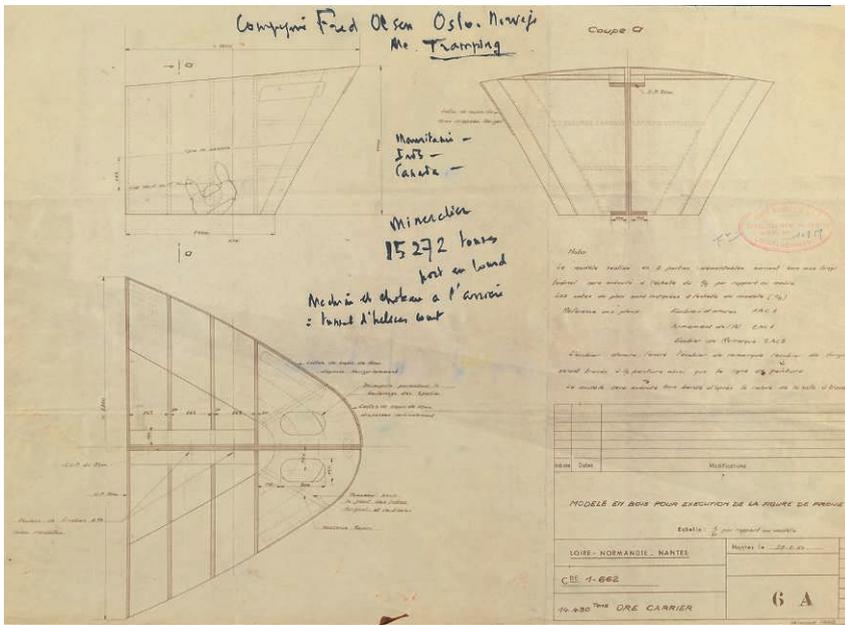


Fig. 17. – Plans de coupe du modèle en bois pour la figure de proue du *Brissac*

Dimensions 59,5 x 84,5 cm, 22 février 1960.

Collection des auteurs.

358

Conclusion

Comme le mécénat industriel en général – tel qu’il se déploie des années 1950 aux années 1970 –, la décoration des bateaux de commerce ne vise pas seulement le soutien financier aux artistes ; elle a également pour objectif la démocratisation de l’art, qu’on souhaite voir se diffuser dans la cité, dans les établissements scolaires et jusque sur les lieux de travail. La démocratisation artistique est un thème majeur des politiques publiques dans les années d’après-guerre, tout particulièrement en France où il reste associé à la figure d’André Malraux, devenu ministre des Affaires culturelles en 1959⁵³. Ce serait une erreur de n’y voir qu’une affaire de politique publique. Il s’agit d’un climat culturel beaucoup plus général qui touche notamment le monde de l’entreprise à cette époque.

53. Rot, Vatin (dir.), 2021.

L'enjeu n'est pas l'investissement spéculatif dans l'art, comme il pourra l'être dans les années ultérieures : les figures et peintures de proue n'ont rien rapporté à la compagnie Fred Olsen. Les sculptures de bronze ont heureusement pu, pour la plupart d'entre elles, être conservées dans le village de Hvitsten. Les peintures, elles, ont disparu dès la revente des bateaux, souvent après moins de dix ans. C'était là de l'art éphémère, pour « embellir la vie », caractéristique d'une époque où l'on pensait pouvoir combiner le beau et l'utile, les valeurs esthétiques et celles de l'économie au profit du plus grand nombre.

Sources

Archives nationales, Paris, archives audiovisuelles du Grand-Palais, n° 20150350.

Archives nationales, Paris, commandes et achats d'œuvres d'art par l'État (xx^e siècle), F21/6950.

Archives personnelles, Collection des auteurs, correspondances et iconographie.

Bibliothèque Armand Salacrou, Le Havre, Fonds Bernard Esdras-Gosse.

Bibliothèque du musée national de la Marine, Paris, Fonds iconographique.

IMEC, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Fonds de la Galerie de France.

Maison des hommes et des techniques de Nantes, Nantes, archives iconographiques.

Musée André Malraux, Le Havre, archives.

Bibliographie

ADAM-TESSIER Maxime, *Maxime Adam-Tessier*, site Internet dédié à l'artiste, <https://www.maximeadamtessier.com>.

ALLANIC COSTA Delphine, « Les ornements d'étrave des pétroliers de la compagnie Esso-Standard sculptés par Georges Guiraud, 1958-1961 », dans STROOBANDT Christine (dir.), *Figures de proue. Ornement de navires*, Dunkerque, Musée maritime et portuaire de Dunkerque, décembre 1999-avril 2000, p. 40-43.

BLOND Georges, « Résurrection des figures de proue », *Neptunia*, n° 39, 1955, p. 27-30.

BROUARD Jean-Yves, BILLARD Jérôme, *Tankers, navires-citernes de chez nous*, Boulogne, Éditions MDM, 1999.

BRUSSE Jan, « Een Ziel vor de “Esso-Parentis” [une âme pour le “Esso-Parentis”] », *Essofoon*, n° 7, juillet 1958 [repris de *Elseviers Weekblade*].

Catalogue d'exposition de la première Biennale de São Paulo, octobre-décembre 1951.

[C.-G. B.], « Un nouveau pétrolier long-courrier. *L'Esso-Paris* vient d'entrer en service », *Le Monde*, 30 septembre 1954.

COHEN-SOLAL Annie, « *Un jour, ils auront des peintres* ». *L'avènement des peintres américains (Paris 1867 – New York, 1948)*, Paris, Gallimard, 2000.

COOKE Anthony, *The Fred. Olsen Line and its Passengers Ships*, Londres, Carmania Press, 2007.

DUCROS Jean, « Georges Guiraud, 1910-1989 », *L'art et la mer*, n° 43-44, 1990, p. 40-41.

ESDRAS-GOSSE Bernard, « Galerie Flottage plutôt que musée. Le paquebot France présente les aspects divers de la peinture contemporaine », *Paris-Normandie*, 17 janvier 1962 [reproduction de *Propulsion*].

Journal de la marine marchande, n° 2019, août 1958, et n° 2022, novembre 1958.

LINNESTAD Bjorn, *The Fred. Olsen and co Figure-Heads*, Messel Forlag, photographies de OLSEN Olav, LEEMING Ted, Oslo, Messel Forlag, 2008.

PIC Rafael, « Un Munch ressurgit après 89 ans », *Le quotidien de l'art*, n° 2526, 2023, <https://www.lequotidiendelart.com/articles/23079-un-munch-resurgit-apr%C3%A8s-89-ans.html>.

REY Robert, « Le salon de la Marine, 1959 », *Neptunia*, n° 53, 1959, p. 43-45.

ROT Gwenaële, VATIN François (dir.), *L'esthétique des Trente Glorieuses*, Trouville, Illustria, 2021.

ROT Gwenaële, VATIN François, *Reynold Arnould. La poétique de l'industrie*, Paris, Presses universitaires de Nanterre, 2019a.

ROT Gwenaële, VATIN François, « L'art et l'usine : Raymond Gosselin (1924-2017) et la sculpture automobile », *Artefact. Techniques, histoire et sciences sociales*, n° 11, 2019b, p. 201-252.

ROT Gwenaële, VATIN François, « Effets de miroir à Saint-Gobain. Relations publiques et sociologie du travail », *Le mouvement social*, vol. 262, n° 1, 2018, p. 107-129.

ROT Gwenaële, VATIN François, *Au fil du flux. Le travail de surveillance-contrôle dans les industries chimique et nucléaire*, Paris, Presses des Mines, 2017.

ROT Gwenaële, VATIN François, « Reynold Arnould : un peintre à l'usine. Esthétique industrielle et mécénat d'entreprises dans la France de la Reconstruction », *Artefact. Techniques, histoire et sciences sociales*, n° 2, 2015, p. 201-227.

SERRE DE TALHOUËT Hélène, « Placé pour être utile ». *George Huisman à la Direction générale des Beaux-arts*, thèse en histoire de l'art contemporain, Lille, Université Lille-III, 2015.

« Stan's Borgsten Modern Art », *Sunderland Echo*, 9 septembre 2009.

VESTBY HISTORIELAG, *Fred. Olsen Figureheads in Hvitsten, Vestby, Norway*, film disponible sur YouTube, 2016, https://www.youtube.com/watch?v=L6Xttty_QGk.

Les auteurs

Gwenaële Rot est professeure des universités à l'Institut d'études politiques de Paris, membre du Centre de sociologie des organisations (SciencesPo-CNRS). Ses recherches portent sur l'histoire de la sociologie, la sociologie visuelle, l'analyse du travail dans différents espaces productifs. Avec François Vatin, elle mène depuis quelques années des recherches sur les relations entre l'art et l'industrie. Sur cette dernière thématique, ils ont publié *Reynold Arnould. Une poétique de l'industrie* (Presses universitaires de Nanterre, 2019) et *L'esthétique des Trente glorieuses* (actes du colloque de Cerisy, Illustria, 2021).

François Vatin est professeur de sociologie à l'université de Paris-Nanterre et membre du laboratoire Institutions et dynamiques historiques de l'économie et de la société (IDHES-CNRS). Auteur de nombreux ouvrages et articles, il est spécialiste en sociologie du travail, en sociologie économique et en histoire des idées techniques, économiques et sociales. Avec Gwenaële Rot, il mène depuis quelques années des recherches sur les relations entre l'art et l'industrie. Sur cette dernière thématique, ils ont publié *Reynold Arnould. Une poétique de l'industrie* (Presses universitaires de Nanterre, 2019) et *L'esthétique des Trente glorieuses* (actes du colloque de Cerisy, Illustria, 2021).