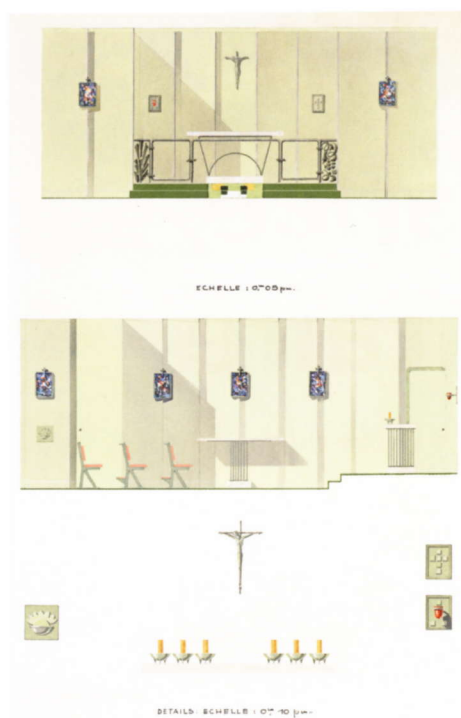




Raymond Subes (1891-1970)
À droite :
projet pour la chapelle
et le mobilier liturgique, 1961
Coll. Succession
Raymond Subes

À gauche :
recherches de couleurs, 1961
Coll. Succession
Raymond Subes

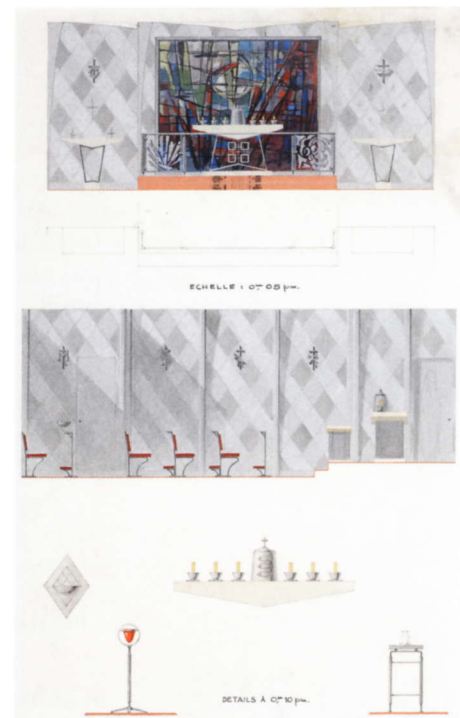
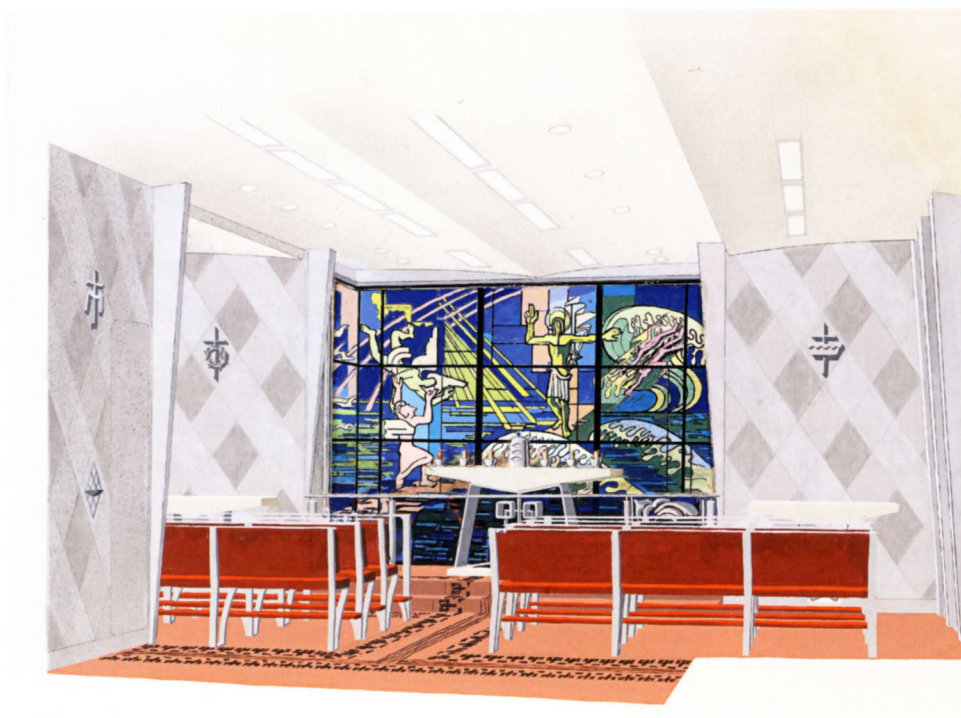
86.



Luxe, confort et sécurité

Le 25 juillet 1956, Jean Marie, président de la Compagnie générale transatlantique, signait après plus de trois années de tractations la lettre de commande du paquebot *France* unissant la Compagnie générale transatlantique, les Chantiers de l'Atlantique et les pouvoirs publics. Le *France* devait répondre au triple objectif du luxe, du confort et de la sécurité. Pour le confort et le luxe, des enquêtes menées à bord du paquebot *Liberté*, remis à flot depuis 1950, révélaient que le désir le plus ardent des « riches passagers américains » était d'accéder au luxe et au confort des hôtels de grand tourisme américains. Le voyage transatlantique par mer était désiré comme une croisière offrant le maximum de distractions et de confort. Pour la sécurité, la solution préconisée pour servir au mieux les nouvelles exigences des passagers était de faire appel aux technologies les plus novatrices, à des matériaux nouveaux, légers et ininflammables. Le « style *France* » se devait de répondre à ces trois critères parfois très éloignés. Luxe et confort n'allant pas toujours de mise avec des contraintes de sécurité draconiennes.

Très vite, la Compagnie générale transatlantique réunit autour de son directeur général Edmond Lanier un Comité d'étude pour la décoration du *France* (CEDF). Constitué d'Antoine Barthélemy, directeur technique, Jean-Paul Ricard, ingénieur en chef, Charles Thooris, ingénieur-conseil, et Robert Royon, architecte-conseil, il s'est entouré des conseils d'un « personnel artistique indépendant ». Si, pour le recrutement de ce personnel, les intentions étaient nobles comme l'attestent, le 6 juin 1958, les propos d'Antoine Barthélemy à Edmond Lanier, les résultats peuvent laisser perplexes. Il fut proposé que le conseil artistique soit composé d'une équipe pluridisciplinaire réunissant



un peintre, un décorateur et un architecte. L'artiste peintre Roger Chapelain-Midy fut immédiatement pressenti : un choix heureux aussi bien en raison de sa personnalité que de son talent et de sa notoriété. Jacques Dumond devait représenter le décorateur, lui qui concevait, à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, des sièges déjà novateurs et qui, après-guerre, proposait du mobilier bon marché pour la reconstruction de Boulogne-sur-Mer sous la direction de l'architecte Pierre Sonrel. Pierre Sonrel lui-même fut avancé au côté de Pierre Vago et Bernard Zehrfuss. Le 29 août 1958, la décision est prise. L'artiste peintre, comme attendu, est Roger Chapelain-Midy, ardent défenseur d'une tradition classique, l'architecte, Guillaume Gillet, représentant de la modernité, premier grand prix de Rome en 1946, auteur de l'église Notre-Dame de Royan et à qui Pierre de Gaulle, commissaire général pour la France à l'Exposition universelle de Bruxelles de 1958, confiait en 1956 la création des pavillons de la France et de Paris. *Exit* Jacques Dumond, point de décorateurs, mais le choix se porte sur un journaliste et critique d'art, Pierre Mazars, adepte de l'éclectisme.

Concilier l'inconciliable

Très vite la direction artistique s'attelle à la constitution d'une solide équipe de décorateurs. Le cahier des charges technique prenait assurément le parti de l'innovation. Devait-il en être de même pour la décoration ? Telle est la question que sans doute se pose l'équipe de direction. Elle va pourtant aller à contre-courant de la logique initiale, un bateau moderne aménagé par des décorateurs modernes. Le 4 juin 1958, une note signée de Roger Chapelain-

1. Paul Charlot
Fauteuil de la salle à manger
des enfants 1^{re} classe, 1961
Métal, revêtement synthétique
Coll. French Lines

2. Marc et Pierre Simon
Fauteuil de la salle à manger
classe touristique, 1961
Métal, revêtement en Sanglar
Coll. French Lines

3. Maxime Old (1910-1991)
Fauteuil du salon Fontainebleau
1^{re} classe, 1961
Métal, revêtement en Rilsan
Coll. French Lines

4. Marco Zanuso (1916-2001)
Fauteuil Lady pour le salon de
l'appartement grand luxe
Île de France, 1961
Métal, revêtement en velours
bleu, rembourrage en mousse
de latex, Coll. part.

5. et 8. Jacques Dumond
(1906-1988)
Chaise et fauteuil du salon
St. Tropez classe touristique, 1961
Piètement tubulaire en acier
chromé, aluminium anodisé,
revêtement en Rilsan, coussins
en mousse de latex
Coll. French Lines

6. Anonyme
Fauteuil d'une salle à manger
particulière, métal, revêtement
cuir, Coll. French Lines

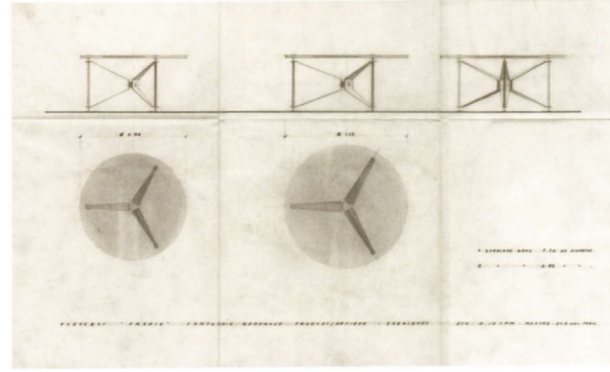
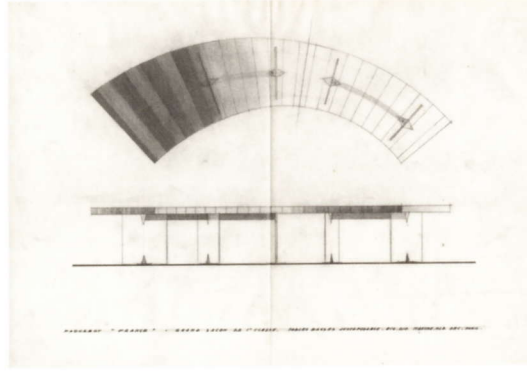
7. Anonyme
Fauteuil de la salle à manger
Trianon, 1968
Métal, revêtement synthétique
Coll. French Lines

Midy indiquait qu'il serait bon de déterminer deux groupes de créateurs, les installateurs et les décorateurs. Le lendemain, le directeur technique précisait que les emménagements du *France* devaient être une sorte de mise au point de ce qu'il y aurait de plus valable dans la décoration et l'ameublement français au moment où le paquebot entrerait en service. Il lui semblait nécessaire de ne pas reculer devant les expressions les plus modernes de la décoration. La direction jugeant que la mise en service du *France* serait, sur le plan artistique, considérée par l'opinion publique et la presse comme un événement de première importance, il s'agissait d'assumer à cet égard des responsabilités assez analogues à celles du réalisateur d'un pavillon français à une Exposition internationale. Elle choisit alors de s'entourer de personnalités de renom qui, par leur passé artistique, inspiraient la confiance. À ce stade de la réflexion, il semble donc acquis que l'équipe de décorateurs devait être à la hauteur des innovations techniques, expérimentée et engagée sur la voie de la modernité.

On aurait pu imaginer que le pouvoir décisionnaire s'inspirerait d'une expérience passée, celle de 1933, où l'Office technique pour l'utilisation de l'acier (OTUA) avait lancé une collaboration avec les architectes de l'Union des artistes modernes. René Herbst, Marcel Gascoin, Georges-Henri Pingusson, Pierre Barbe, Robert Mallet-Stevens, André Louis et Pierre Chareau avaient exposé au Salon d'automne de 1934, six cabines de paquebots résolument modernes et dépouillées de tout ornement. Mais aucun écho ne résonna dans les cheminées de la Compagnie générale transatlantique, ni dans les années 1930 ni vingt ans plus tard. Les cabines restèrent à l'état de prototypes.

C'est à la suite de longues tractations, après nombre d'échanges de courriers et d'interventions de la part de membres de l'Assemblée nationale, qu'aboutit l'élection des 48 décorateurs et installateurs du *France*. Âgés de 44 à 73 ans, issus pour la plupart des « créateurs traditionnels de la Maison », ils ont l'expérience des précédents paquebots. Mais leur style, hormis celui des trois figures issues de l'UAM (Jacques Dumont, Jean-Pierre Génisset, André Renou), relevait de la tradition la plus classique. Le réseau de la puissante Société des artistes décorateurs a certes dû peser sur le choix de ces créateurs mais la prudence du pouvoir décisionnaire n'est pas négligeable. La plupart de ces décorateurs, à l'époque, bénéficiaient de la faveur des commandes publiques, des aménagements des ministères, des achats du mobilier national et semblaient correspondre à un choix de raison. Si le *France* prenait des risques d'un point de vue technologique, en matière de décoration, il en résulte un véritable défi : le « style *France* » devait maintenant naître d'un cahier des charges novateur livré à des créateurs résolument classiques.





1. Joseph André Motte
(né en 1925)
Fauteuil tripode, 1949
Moelle de rotin tissé, piètement
en hêtre à nœud d'acier
Les Arts Décoratifs – Musée des
Arts Décoratifs, Paris

2. Mathieu Matégot (1910-2001)
Chaise Nagasaki, 1954
Assise et dossier en tôle perforée
Les Arts Décoratifs – Musée des
Arts Décoratifs, Paris

3. Charlotte Perriand (1903-1999)
Chaise Ombre, 1955
Contre-plaqué cintré teinté
Collection Centre Pompidou

4. Antoine Philippon (1930-1995),
Jacqueline Lecoq (née en 1932)
Meuble de rangement, 1961
Acajou, érable, contreplaqué
embouti laqué
Les Arts Décoratifs – Musée des
Arts Décoratifs, Paris

5. Isamu Noguchi (1904-1988)
Lanterne Akari 10A, 1951
Papier de mûrier du Japon, métal
Les Arts Décoratifs – Musée des
Arts Décoratifs, Paris

6. Jean Prouvé (1901-1984)
Bureau Type Compas, 1953
Plateau courbe recouvert
de stratifié blanc, piètement
en métal laqué noir et aluminium
Collection Centre Pompidou

7. Janine Abraham (1929-2005)
Chauffeuse, vers 1950
Piètement en acier chromé,
assise en aluminium plié
Collection Centre Pompidou

L'alternative à la décoration du *France*

En 1956, Steph Simon ouvrait sa galerie à Saint-Germain-des-Prés et proposait le mobilier des modernes, celui de Charlotte Perriand et Jean Prouvé, les luminaires de Serge Mouille, d'Isamu Noguchi. Expérimentés, œuvrant depuis des années déjà dans le domaine de l'architecture et de la création de mobilier, Jean Prouvé venait de construire en 1954 le Pavillon du Centenaire de l'aluminium à Paris ; quant à Charlotte Perriand, à 52 ans, elle concevait ses sièges et ses tables empilables comme la chaise Ombre en contreplaqué cintré et teinté qu'elle proposait dans une exposition « Synthèse des arts », à Tokyo, en 1955, dans les grands magasins Takashimaya. Deux ans plus tard en 1957, l'aménagement de l'agence Air France à Londres lui était confié. Le trio de la Galerie Steph Simon, Prouvé, Perriand, Mouille aurait pu intervenir sur le *France* comme ils l'avaient fait pour l'architecte Eugène Beaudouin lorsque ces créateurs aménagèrent la considérable cité universitaire d'Antony. En 1954, Jean Prouvé perdait non sans regret ses ateliers de Maxéville, rachetés par l'Aluminium français, partenaire du paquebot *France*. Est-ce la raison pour laquelle Jean Prouvé, le plus à même en tant qu'ingénieur et architecte, en tant qu'expert du métal, à intervenir sur le *France*, a été tenu éloigné du projet ?

De cette génération sera également absente la pétillante et inventive Janette Laverrière qui avait mis au point en 1952 pour le Salon des artistes décorateurs un secrétaire suspendu en feuilles de stratifié traffolyte et aluminium. Inspirée par les possibilités multiples des matériaux nouveaux (le Formica, l'aluminium, les tubes de métal laqués), elle créait du mobilier pour des commandes publiques. En quête de solutions simples et pratiques, elle optait pour la création de mobilier démontable, facile à fabriquer. Elle recherchait la subtilité et la poésie de la ligne, à l'image de sa table Nénuphar de 1966.

De jeunes créateurs seront eux aussi écartés même si, en 1957, à la Triennale de Milan, Dirk Jan Rol et Janine Abraham, formée chez René-Jean Caillette et Maxime Old, étaient primés pour leur chauffeuse en aluminium, et même si, en 1958, ils étaient nombreux à participer à l'Exposition universelle de Bruxelles. Le pavillon de la France, conçu par Guillaume Gillet, présentait les pièces de Louis Sognot, Jacques Dumond, André Renou et Jean-Pierre Génisset, Alain Richard, Antoine Philippon et Jacqueline Lecoq, celles de Joseph-André Motte, René-Jean Caillette et André Monpoix pour l'aménagement d'un appartement d'une habitation à loyer modéré et, enfin, celles de Jacques Adnet et André Arbus qui partageaient la décoration de l'appartement d'un collectionneur.

Mathieu Matégot, quant à lui, concevait des meubles en tôle perforée colorés comme sa chaise Nagasaki créée en 1954 ou sa bibliothèque modulaire murale Dédal, conçue en 1955. Son mobilier répondant aux critères de



sécurité du *France* aurait pu comme celui de beaucoup d'autres être retenu. Il n'en a rien été. La Compagnie générale transatlantique refusa tout nettement de prendre le risque de faire travailler ce type de créateurs expérimentant des voies nouvelles.

À cette époque, la France découvrait l'esthétique industrielle par le biais de Jacques Viénot, le fondateur, en 1953, du bureau d'études techniques et esthétiques Technès. À ses côtés, le jeune Roger Tallon, designer industriel, auteur en 1957 de la caméra Véronic 8 mm et du tour Gallic, participait en 1960 à l'aménagement de la Super Caravelle Santa Maria pour Sud-Aviation. La même année, il réalisait sa chaise Wimpy avec un piétement en aluminium, une assise et un dossier en contreplaqué moulé. Parallèlement s'ouvrait en 1952 la Compagnie d'esthétique industrielle, la CEI, l'agence parisienne de Raymond Loewy. Active dans tous les secteurs du produit industriel, électroménager, transport, arts de la table, elle n'a pas été, elle non plus, contactée ; ni même Michel Buffet, directeur dès 1965 de la section architecture industrielle et transport de la CEI qui, en 1954 et 1957, participait aux Triennales de Milan ou était encore présent à Bruxelles en 1958 pour dévoiler ses astucieux luminaires blancs.

Le *France*, loin de retenir tous ces noms, s'est arrêté à ceux de Dumond, Renou et Génisset, ou d'Adnet et Arbus. Pour Roger Chapelain-Midy, la mission sera cependant pleinement accomplie. Ce choix de décorateurs, expliquait-il, « a donné aux innombrables locaux de ce palais marin une atmosphère claire et simple où le luxe n'est plus, comme autrefois dans une profusion de dorures et d'ornements, mais dans un effort pour une juste proportion des mesures, une utilisation harmonieuse d'espaces qui posaient souvent de difficiles problèmes, une discrétion des tons et, dans les meilleures réussites, un anoblissement des matières plastiques rendues plus humaines, débarrassées de ce contact glacial qui semblait jusqu'ici être leur fatalité⁴ ». Pour Guillaume Gillet, il en ira tout autrement ; certes l'œuvre était accomplie, mais il déclarera quelques semaines après le baptême du *France*: « Permettez-moi de dire au moins que mon mot a rarement été le dernier mot et que l'œuvre n'est pas à proprement parler mon œuvre. [...] Il reste que mon nom est attaché par vos déclarations à une œuvre dont je ne suis en rien responsable et qui dans sa réalisation n'exprime en rien mes convictions. Si vous pensez, comme vous avez bien voulu me le dire, que ce nom représente quelque chose dans l'architecture actuelle, vous comprendrez que je souhaite qu'on ne s'y trompe pas et que la jeunesse ne puisse pas croire que c'est moi qui ai fait ce bateau⁵. »

Henri Lancel
Commode

Structure en aluminium,
façade aluminium laquée blanc
Cliché, coll. French Lines

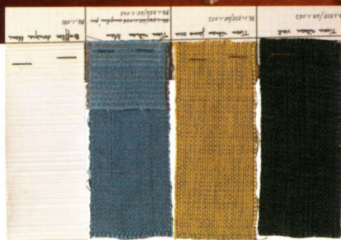
Double page suivante :
Jean-Adrien Mercier (1899-1995)
Décor de la salle de jeux des
enfants, classe touristique
Coll. French Lines

94.

⁴ Extrait d'un article du *Figaro Littéraire*, 13 janvier 1962

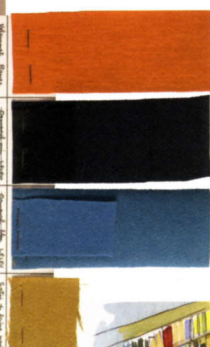
⁵ Extrait d'un courrier de Guillaume Gillet en date du 8 mars 1962 adressé à Edmond Lanier





Un style involontaire

Le style qui caractérise le *France*, s'il a été réfléchi, n'en est pas pour autant volontaire : il est né de multiples contraintes et a été soumis à de trop nombreux avis contradictoires. Il reste néanmoins témoin d'une décennie, celle des années 1950. Raymond Guidot rapporte que l'on était alors « dans le domaine du kitsch et des multiples manières, pour les lamifiés décoratifs, de devenir faux bois, faux marbre, fausse brique⁶ ». Les nouveaux matériaux offraient en effet la possibilité de reproduire à moindre coût des matières naturelles devenues rares et précieuses. La commode d'Henri Lancel, destinée aux cabines de première classe et de classe touriste est à cet égard emblématique de cette tendance. En structure aluminium, gainée sur les côtés de tissu Vinylunion, avec sa façade à huit tiroirs déclinée principalement en laqué blanc, bleu ou en imitation écaille de tortue, elle fut, en outre, primée au concours de l'Aluminium français au Salon nautique de 1958.



Tous ces nouveaux matériaux, comme le vinyle, le métal laqué, le Formica, permettaient aux créateurs de se faire les nouveaux ambassadeurs de la couleur, ce que le bois ne pouvait produire. Dès lors, les intérieurs se paraient de couleurs propres aux années 1950. Le *France*, pour l'essentiel dans sa classe touristique, offrait une gamme riche de bleus – ciel, turquoise, roi, indigo, nuit –, de verts – mousse, céladon, eau –, de rouges – brique, lie de vin –, d'oranges, de jaunes – absinthe, moutarde –, répondant aux gris colorés de l'aluminium anodisé et à l'or du laiton. La première classe se voulait plus sobre et plus bourgeoise dans sa gamme chromatique, jouant avec des familles de gris et de blancs colorés, à l'image du fumoir première classe d'André Arbus qui juxtaposait avec finesse et élégance des blancs, des gris perle, des anthracites et des noirs. On trouvait également en première classe des bordeaux, des rouges profonds, de l'or.

Dans les aménagements, l'association de couleurs primaires revenait souvent, comme dans le salon de lecture et d'écriture première classe de Jean Leleu ou dans le patio de Robert Ducrocq où les galettes des sièges revêtaient ces mêmes teintes. Décliné dans toutes ses nuances, le bleu est une constante à bord du *France* ; il est chargé de rappeler la poésie de l'horizon, la sensible frontière entre la mer et le ciel. Il était bleu nuit associé à l'or sur le dôme de la salle à manger première classe de Germaine Darbois-Gaudin, bleu roi et écaille, sur les fauteuils et commodes des cabines première classe et dans l'appartement grand luxe Normandie de Dominique.

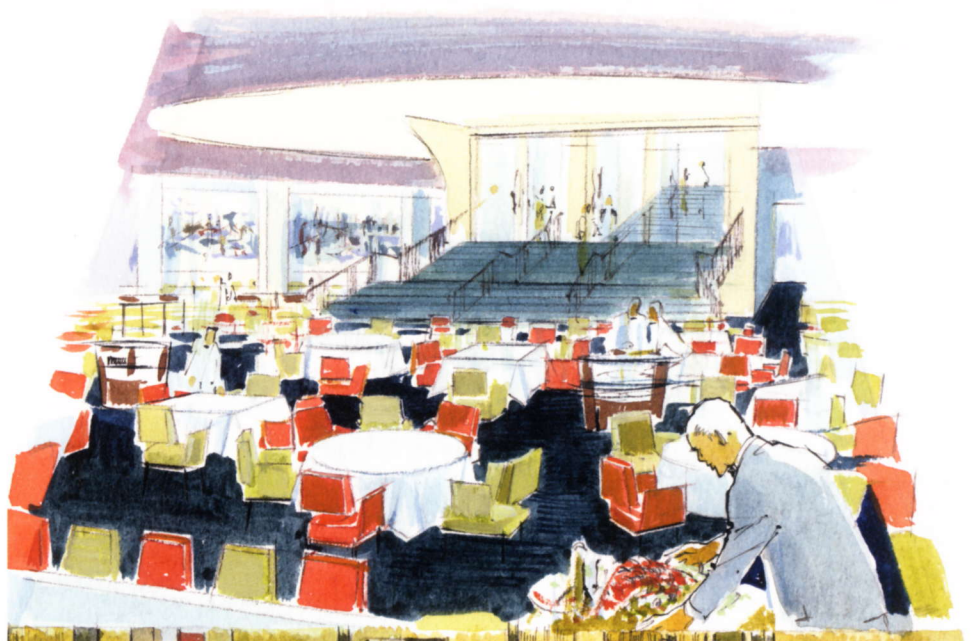
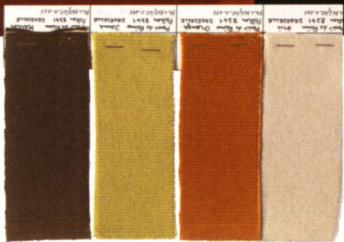
Si les couleurs du mobilier *France* étaient pleinement de leur époque, il est peut-être regrettable de les avoir associées, souvent sans concertation, aux larges tapisseries et panneaux de décoration.

Jacques Dumond (1906-1988)
Décor du salon Saint Tropez,
classe touristique
Échantillons de tissu du salon
Coll. French Lines

Jean Pascaud (1903-1997)
Décor du salon de lecture
et d'écriture, classe touristique
Échantillons de tissu du salon
Coll. French Lines

Maurice Paulin
Salon de lecture et d'écriture,
classe touristique
Dessin aquarellé (détail)
Coll. French Lines

Double page suivante :
Robert Ducrocq
Décor du patio
Coll. French Lines



102.



Quand Maxime Old prend en charge la décoration du grand salon première classe, par exemple, aucun des trois artistes Hilaire, Coutaud et Idoux n'a connaissance de son projet. Et plutôt que de voguer de conserve, les uns, sans le vouloir, ont imposé aux autres leurs gammes chromatiques, détruisant ainsi involontairement une mise en couleur qui aurait pu être harmonieuse et réfléchie. Comme le pense Fernand Léger, en 1946 « la transformation du mur par la couleur va être un des problèmes les plus passionnants de l'architecture moderne actuelle et à venir ». Il s'agit alors de savoir harmoniser le poids des volumes, les rapports des lignes, les équilibres de couleurs. Le *France* a, en ce sens, échoué. « La couleur peut entrer en jeu avec une force surprenante et active. [...] On peut détruire un mur par l'application des tons purs. On peut simplement l'illustrer. On peut, ce mur, le faire avancer, reculer, le rendre mobile visuellement⁷. » La couleur peut créer un accompagnement coloré. Pour ce faire, le collectif doit l'emporter sur l'individuel. La synthèse des arts n'a pas eu lieu sur le *France*. Le paquebot a juste su aligner des talents sans recherche d'harmonie. À cette époque pourtant, les tentatives du groupe Espace ou les partenariats architectes-coloristes conseils existaient déjà, mais appliqués à des usines, des hôpitaux, des bâtiments publics, pas à des paquebots de luxe.

Quant aux lignes du mobilier du *France*, elles se noyèrent dans les couleurs. Heureusement, leur éloquente sobriété, les surfaces planes, les piétements métalliques sont venus adoucir un ensemble très, trop éclectique, et sauver des eaux la décoration du paquebot.

Germaine Darbois-Gaudin
(1907-1998)
Décor de la salle à manger
Chambord, 1^{re} classe
Échantillons de tissu
de la salle à manger
Coll. French Lines

Maurice Paulin
Salle à manger Chambord
Dessin aquarellé
Coll. French Lines

Maison Dominique
Décor de l'appartement de luxe
Normandie
Échantillons de tissu
de l'appartement
Coll. French Lines

103.

⁷ Fernand Léger, *Fonctions de la peinture*, Folio Essais, réédition, Paris, Éditions Gallimard, 2004

La synthèse d'une vision technique et d'une idéologie classique

Certes il n'y a pas eu à bord du *France* de représentants de la modernité, mais de cette machine gigantesque et absolument complexe est née une tentative décorative « involontaire », un style hybride. L'histoire et les critiques veulent que le *France* soit né trop tôt pour les modernes, trop tard pour les classiques. Mais n'oublions pas que le *France* se voulait le reflet du luxe et que beaucoup de créateurs, de futurs designers étaient à l'époque plus engagés à répondre à des contraintes de reconstruction et d'industrialisation que de luxe. Et, s'ils avaient été retenus pour participer à cette décoration du *France*, auraient-ils pour autant accepté ? En lisant les propos de Guillaume Gillet au sujet des peintres et des sculpteurs, on est en devoir de s'interroger. « Peintres et sculpteurs que j'aime, trop d'entre vous manquent à l'appel, mais ceci ne dépend-il pas un peu de vous qui avez refusé d'être exposés aux murs de ce paquebot, qui acceptait à votre avis trop de talents divers et loin des vôtres⁸ ? »

**« [...] une décoration tendant à donner
une atmosphère de détente, de joie
de vivre et de jeunesse, qui paraît
devoir se concilier facilement avec
le confort [...] »**

Max Ingrand (1908-1969)
Décor de la piscine, 1^{re} classe
Coll. Jean-Marie Chourgnon

M. Barthélemy, directeur technique,
note pour M. Lanier,
directeur général de la Compagnie
générale transatlantique,
5 juin 1958, archives French Lines.

Synthèse d'une vision technique tournée vers l'avenir et de créateurs empreints d'idéologies classiques, le *France* fut une plate-forme expérimentale au service de décorateurs et d'installateurs. En matière d'aménagement, il existait à cette époque, différentes visions, différents courants. Les membres actifs du Comité d'étude pour la décoration de *France* ont construit un nouveau style, involontaire. Ce fut un choix, dans un contexte précis, qui, plutôt que de laisser indifférent suscita, et suscite encore, un vif intérêt.