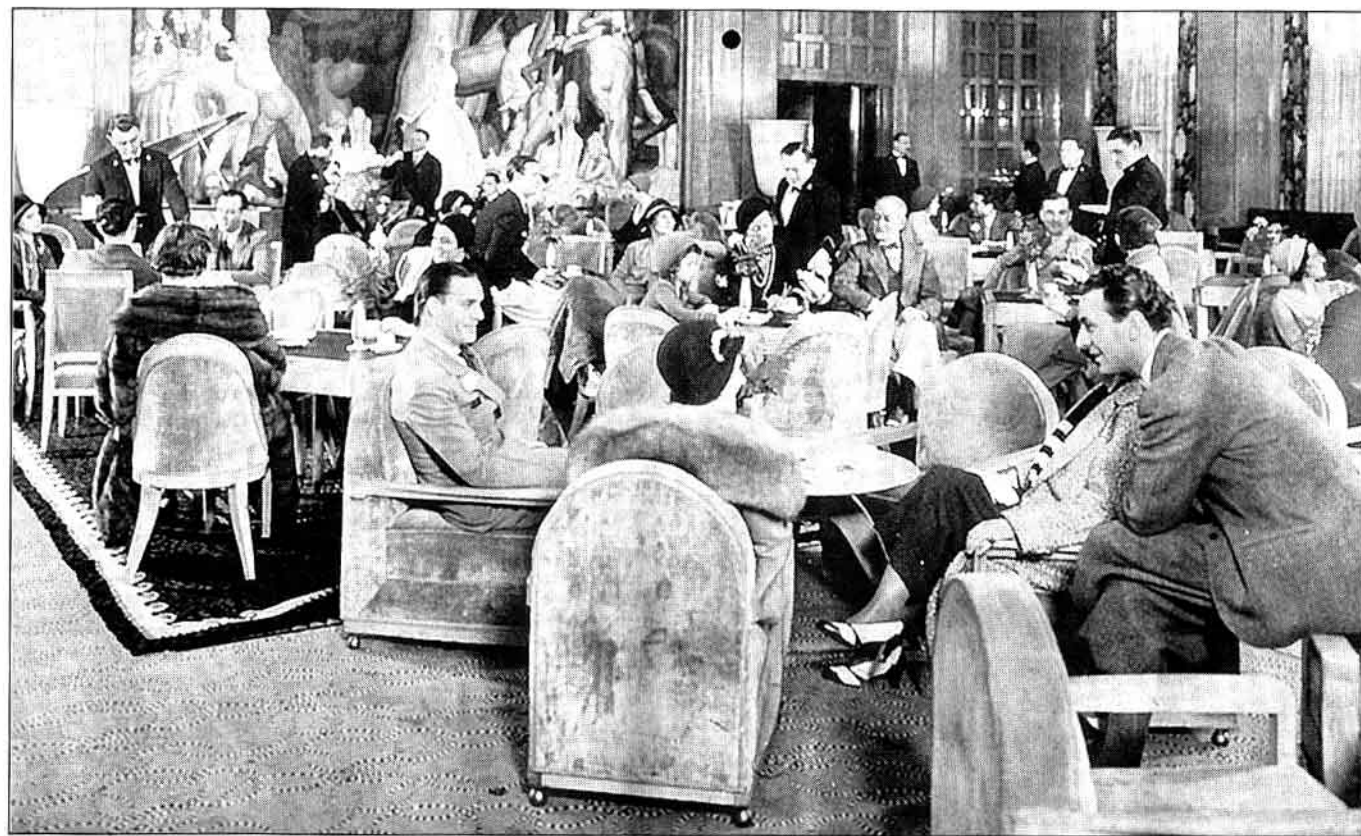


LA MEMOIRE DE LA FRENCH LINES

HISTOIRES D'INTERIEURS

Rien de trop beau sur l'eau

Les archives de l'association French Lines sont riches en écrits, récits, gravures et photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises. On y parle des échanges commerciaux, des navires mais aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. L'histoire d'un bateau se termine presque toujours par un incendie, un naufrage ou la casse. C'est ainsi depuis toujours à de très rares exceptions près. Un dimanche sur deux, nous vous invitons à voyager dans le temps, dans le sillage des grands voyageurs des mers qui fréquentaient régulièrement la Porte Océane. Aujourd'hui, nous évoquons une nouvelle facette de l'épopée de la compagnie générale transatlantique. Il s'agit des intérieurs luxueux des bateaux. Des agencements qui ont reflété les grandes tendances architecturales du moment.



Un des salons - très prisés - du paquebot « Ile de France »

Ces sont de véritables villes flottantes. Les chantiers de Saint-Nazaire ont contribué et contribuent encore à la splendeur des paquebots. De tous temps, les emménagements et la décoration ont mobilisé les ingénieurs mais aussi les architectes, les déco-

rateurs et les artistes. Les grands transatlantiques sont devenus ainsi le reflet du savoir-faire français. A chaque époque, son style, sa marque. On passe du faste du XVIII^e siècle à l'art nouveau, de l'art déco au contemporain des années 50 et 60. Même l'exotisme

digne des studios hollywoodiens a sa place. A l'origine pourtant, on pense peu au confort et au luxe. Au XIX^e siècle, les locaux pour les passagers se résument au strict nécessaire. Les machines occupent une grande partie de l'espace. Avec la disparition de

la machine à vapeur, l'apparition des moteurs mazout puis diesel permet un gain d'espace non négligeable. Jusque dans les années 1910, on distingue quatre classes. Après 1918, elles sont réduites à trois. Les années 30 voient l'apparition de paquebots de plus en

plus luxueux. La clientèle aisée opte majoritairement pour la première classe.

Les Américains en redemandant

Il faut attendre l'après Seconde guerre mondiale pour que la seconde classe prenne de l'importance. On va la baptiser classe touriste. En 1962, lorsque le *France* est mis en service, la classe touriste à elle seule représente 75 % de la capacité du navire. Au fur et à mesure, le concept de la classe unique se développera à bord des paquebots de croisière contemporains. Pour se démarquer de ses nombreux concurrents, la compagnie générale transatlantique va être une des premières à miser sur le confort à bord et sur la qualité des aménagements.

Les paquebots doivent refléter ce qu'il y a de mieux en matière artistique. Ils illustrent les grandes tendances architecturales. Jusqu'à la Première guerre mondiale, on n'hésite pas à faire naviguer des copies de salons Louis XIX ou Louis XV. La clientèle américaine adore et en redemande. A la fin du XIX^e siècle, le luxe est réservé à la première classe. Le décor imite souvent l'intérieur des maisons bourgeoises et du style classique du XVIII^e siècle. On y trouve notamment des escaliers d'apparat comme dans les grands hôtels de luxe européens.

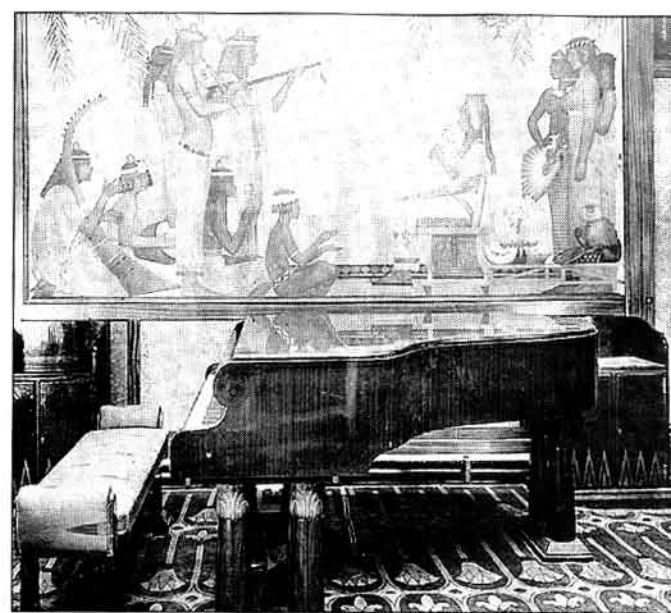
A bord du *Touraine*, (1891), les établissements nantais Leglas-Maurice réalisent un escalier en boiseries de noyer, citronnier et poirier. Le tout

est orné de panneaux en faïence incrustée de nacre et d'ivoire. A cette époque, les plafonds restent peu élevés dans les fumoirs et dans les salles à manger. Le paquebot *Savoie* poursuit la tendance de style ancien avec un salon Louis XVI. Le paquebot *Provence* (1906) introduit timidement un zeste d'art nouveau qui s'illustre avec une ferronnerie de verrière sur le dôme du grand escalier.

Débuts difficiles de l'art déco

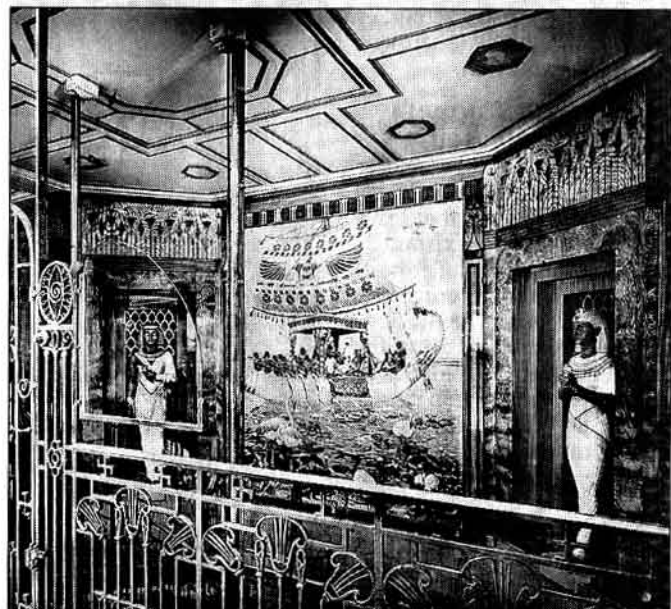
En 1921, la compagnie générale transatlantique met en service le paquebot *Paris* qui est une première tentative de décoration dite contemporaine. C'est un bateau de transition. Il suscite de nombreuses critiques, certains jugeant les aménagements vieillots, les autres d'une laideur avant-gardiste. Une innovation pour l'époque. *Paris* est le premier transatlantique à disposer d'une piste de danse lumineuse. Il faut attendre l'*Ile de France* (1927) pour voir apparaître une décoration totalement art déco. Les grands volumes se généralisent dans les salons, la salle à manger ou le fumoir. L'architecte Bouwens de Boijen réalise un grand escalier de dix mètres de haut avec un palier de 300 m². Monumental. Le plafond du grand salon couvre une superficie de 432 m². La grande salle à manger haute de trois ponts est l'œuvre de l'architecte Patout. Elle alterne marbre blanc et marbre bruns.

FRANÇOIS HAUGUEL



Sur les Messageries maritimes, l'esthétisme rappelle les studios hollywoodiens

De l'exotisme en pleine mer



La décoration égyptienne du « Mariette Pacha »

Le *Champollion* (1925) qui dessert la ligne d'Alexandrie en Egypte est le premier paquebot des Messageries maritimes à être inspiré par les destinations exotiques. Les décorateurs n'hésitent pas à marier l'Egypte antique sur les décors muraux et les sculptures, le style premier empire mais aussi l'art déco des années 1920 et 1930.

A bord du *Felix Roussel* (1931), un navire qui assure des liaisons avec l'Extrême-Orient, la salle à manger première classe est directement inspirée du temple d'Angkor. Sur l'*Aramis* (1932), on n'hésite pas à associer l'art cré-

tois et le style art déco. Le décor est constitué de colonnes, de fresques, de poteries s'inspirant du palais Cnossos sur l'Ile de Crète.

Le président de la compagnie des Messageries maritimes, Georges Philippart, recherche parfois l'insolite dans l'esthétisme. Sur *Mariette Pacha* (1926), l'esthétisme rappelle les studios hollywoodiens. Georges Philippart, qui est originaire du Sud-Ouest impose même dans chaque navire un fumoir imitant les tavernes régionales. Elles ont des noms évocateurs : *Les trois Mousquetaires* ou encore *Le capitaine Fracasse*.

« France » 1912, le Versailles des mers



Un salon qui rappelle la splendeur de l'époque de Louis XIV

Le 20 avril 1912, cinq jours après la tragédie du *Titanic*, la compagnie générale transatlantique met en service le paquebot *France*, deuxième du nom. C'est le seul à l'époque à posséder quatre cheminées. Avec la richesse de ses intérieurs qui puisent dans les arts décoratifs du XVII^e et XVIII^e siècles, c'est un véritable musée flottant qui séduit la clientèle américaine.

Les salons qui font penser à Versailles sont dédiés au Roi Soleil. Le hall d'embarquement coiffé d'un dôme est agrémenté de colonnes ioniques et de pilastres cannelés en chêne rehaussés d'or.

La salle à manger première classe est la première des paquebots de la French Lines à posséder une hauteur supérieure à celle d'un pont. Sa voûte culmine à neuf mètres, soit l'équivalent de trois niveaux de ponts. Les murs du grand salon sont décorés de boiseries sculptées blanches rehaussées d'or inspirant de ceux du château de Versailles. Le grand salon est éclairé par six bow windows et la voûte de son plafond est soutenue par huit colonnes corinthiennes. Seule exception, un salon mauresque est décoré à l'orientale.



Le hall d'accueil à bord du « Normandie »

Une nouvelle ère avec le « Normandie » et le « France »

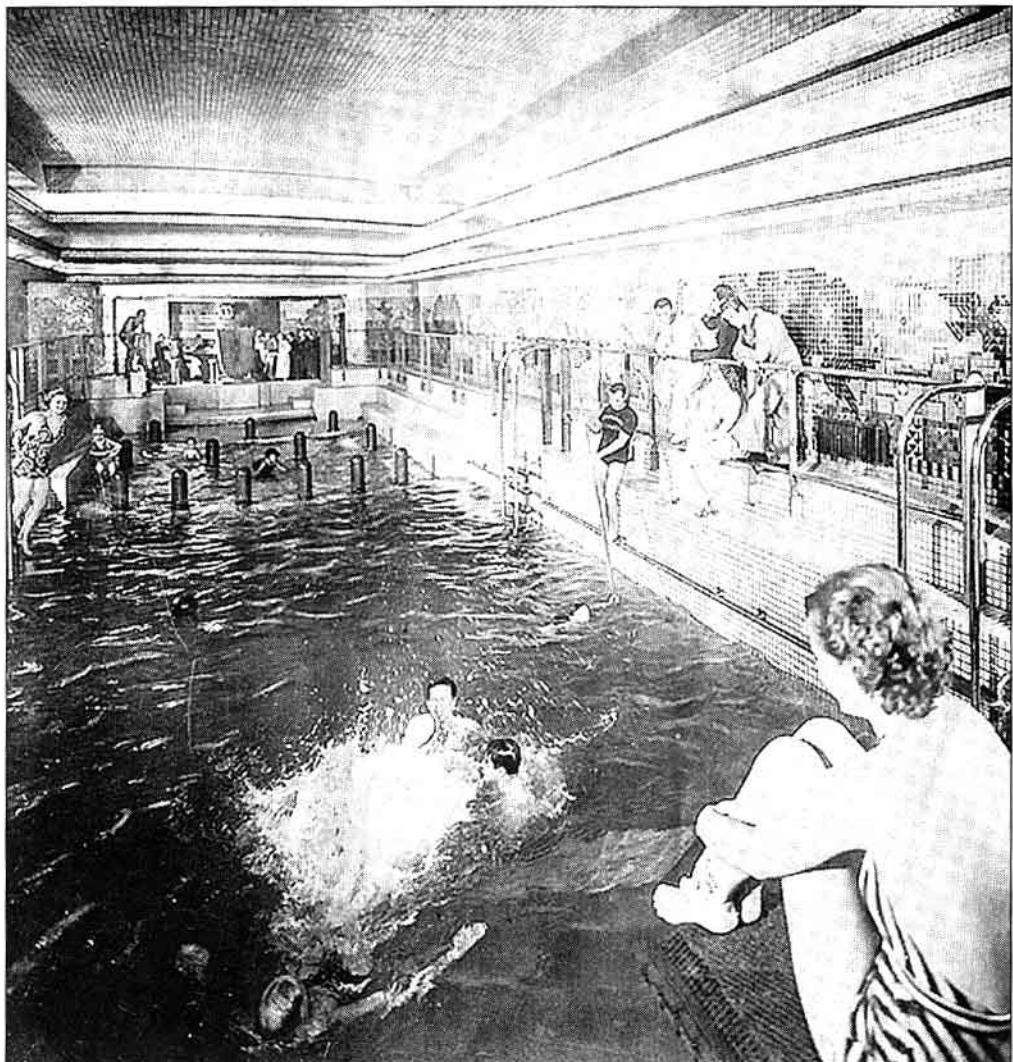
Avec le paquebot *Normandie* (1935), c'est une nouvelle ère qui s'annonce en matière de confort et de décoration. Pour les 1.972 passagers, la compagnie générale transatlantique conçoit un environnement luxueux. La plupart des appartements ou des cabines sont typiques de l'art déco à la fois par les formes et les matériaux choisis, les panneaux laqués, les verres laqués, les ivoires ou encore les bois rares comme le palissandre et l'acajou. Les

appartements sont l'œuvre de Louis Süe et Jules Leleu. On ose même la tendance avant-gardiste avec des cabines totalement métalliques ou semi-métalliques dues aux décoratrices Klotz ou Renaudot. La salle à manger première classe de 90 mètres de long et de 14 mètres de large s'étend sur 1.000 m². Au milieu s'érige une haute statue dorée qui tend un rameau d'olivier aux convives. La « Paix ». Un espace exceptionnel.

Avec le *France*, la compagnie générale transatlantique reflète à nouveau la tendance de l'époque. On privilégie un décor résolument contemporain et facile à entretenir. On emploie massivement l'aluminium. Près de cinq cents tonnes sont utilisées uniquement pour la décoration. Le mobilier est notamment d'osature métallique. On fait appel au skai, aux tissus synthétiques des années 50 et 60.

Décor contemporain, facile à entretenir

De grandes tapisseries d'Aubusson mais aussi des panneaux et laques abstraits et figuratifs décorent les murs. On généralise les moquettes au détriment des tapis. La climatisation et l'insonorisation font leur apparition. La salle à manger est surmontée d'une voûte coupole qui lui donne plus d'espace. C'est la pièce la plus vaste du transatlantique. La salle de spectacle offre une capacité de 700 places. Chaque classe a sa propre piscine dont une sur le pont arrière est ouverte sur l'extérieur.



La piscine du « Normandie », un des pôles d'attraction du paquebot



Un design moderne typique des années 60 à bord du « France »

French Lines

Les illustrations de cette page, ainsi que celles de la Une sont issues de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeaux (près des chais de la Transat),

au Havre. Tél. 02.35.24.19.13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h (e-mail : <http://frenchlines.com>).