

L'ART APPLIQUE A BORD DES NAVIRES MODERNES.

Par M. Y. OBOZINSKI,
Architecte et décorateur.

Il est un peu gênant, et peut-être même présomptueux, de tenir, au cours de ce congrès de grand intérêt technique et scientifique, des propos qui puissent paraître légers et superficiels.

Toutefois, et les constructeurs le savent bien, quels que soient les soins et la compétence qu'ils aient apportés à la construction et à l'achèvement des navires, il est un seul point sur lequel les usagers se croient autorisés à porter un avis ou des critiques.

C'est la présentation de la coque et des aménagements.

Si les constructeurs, surtout dans les dernières années, ont apporté plus d'attention au dessin des coques et des superstructures, il ne faut pas voir là uniquement une étude des meilleures pénétrations des formes dans l'eau et dans l'air.

Il y a une coquetterie des étraves comme il y a une recherche de masse des superstructures et un souci d'élegance dans les mâts et les cheminées.

Si, dans certains cas, cette élégance, et on pourrait même dire cette éloquence des formes est le seul résultat d'études hydro- et aérodynamiques, on peut affirmer qu'on est en pleine réalisation du postulat esthétique qui veut qu'une forme parfaitement adaptée à sa fonction soit irréfutablement belle.

En effet, les objets dont la forme est strictement adaptée à la fonction, dont la matière est judicieusement choisie et employée avec économie, procurent à la vue et au toucher une satisfaction non seulement physique mais intellectuelle.

Platon n'a-t-il pas dit: « Le Beau c'est la splendeur du Vrai. »

La nature est là, du reste, pour nous prouver que cela est fondamentalement authentique.

Après ce rapide coup d'œil à l'extérieur, envigeons les aménagements.

Nous savons qu'il est pénible pour un ingénieur naval de voir son œuvre s'estomper derrière les vaigrages et les décors. Après tout, un navire est fait pour les passagers et il est devenu normal de cacher pudiquement les membrures, barrots,

porques et carlingues, de même que les tuyauteries, derrière des boiseries et des faux plafonds.

Au cours de mes travaux, il m'est arrivé souvent de regretter de voir enfouir des nœuds de canalisations variées. Nous avons vu disparaître ainsi des jeux de formes et de volumes à faire pâlir des peintres surréalistes.

Il aurait été tentant de montrer aux passagers de quoi était fait leur confort, que l'air qu'ils respirent et l'eau chaude qui coule dans leurs lavabos n'arrive pas à leurs cabines par une opération magique.

Quelques-uns, peut-être, auraient apprécié telle subtile combinaison de vannes ou tel nœud de canalisations électriques ingénieusement disposées.

Ne nous faisons pas trop d'illusions à ce sujet et suivons le mouvement qui veut que les choses utiles soient honteusement soustraites aux regards de cette précieuse variété humaine que constitue le passager.

Car, en somme, que désire-t-il ce passager ? Il faut bien nous en enquérir puisque c'est pour lui, en fin d'analyse, que nous travaillons.

Laissons en dehors du débat, si vous le voulez bien, l'état-major et l'équipage. Ceux-là demandent nettement des cabines reposantes et bien agencées, encore que les exigences de la hiérarchie amènent parfois de sérieuses complications.

Le passager demande à être transporté de la façon la plus confortable. Depuis la généralisation des transports aériens, la vitesse n'est plus un facteur primordial, et le voyageur envisagé dispose de ce luxe magnifique de nos jours de pouvoir perdre du temps.

S'il s'agit d'un bateau à traversée courte, comme nos malles Ostende-Douvres, le problème se pose un peu comme pour un train. Le séjour à bord est bref et pourvu que le restaurant soit accueillant et les bars bien aménagés, la partie est à peu près gagnée. Les cabines sont d'un emploi limité, il faut qu'elles soient d'un entretien facile. Nul n'a le temps d'y aménager un petit chez soi.

Le problème se complique quand on envisage le bateau à longue traversée. Nous considérerons, si vous le voulez bien, le voyage Anvers-Congo comme une moyenne.

Il faudra donner aux passagers pour plusieurs semaines, un habitat confortable et plaisant. Il faudra ajouter aux pures

conceptions mécaniques, ce côté humain, ce soin du cadre indispensable à la vie.

C'est là qu'intervient le facteur porté en titre de cette causerie : l'Art appliqué.

Qu'est-ce que l'Art appliqué ?

Curieuse formule qui remonte à la fin du XIX^e siècle, moment où des artistes et surtout des esthéticiens étaient pris de nausées devant les productions anarchiques des tapissiers, ébénistes, ferronniers et autres hommes de métier qui cherchaient maladroitement à associer des techniques nées de la révolution industrielle à des formes d'art héritées du passé.

Il y avait de quoi rougir à comparer ces objets hybrides avec les produits de l'artisanat à qui la machine à vapeur avait porté un coup fatal.

La réforme s'imposait au nom du bon sens piétiné et du Beau outragé. Ce fut une tentative héroïque, ce fut le Modern-Style. Tentative intéressante, certes, mais entachée d'un esthétisme aussi faux que celui qu'on voulait détrôner.

Le résultat fut une laideur accrue des objets usuels; aggravée par les procédés de reproduction industriels qui permettaient d'éditer en masse des fabricats conçus par des gens sans goût et sans esprit.

Nous avons dû attendre de longues années, au début de ce siècle, pour que l'idée du beau par la fonction se fit jour.

Ce n'est pas le lieu de retracer les recherches et les tâtonnements de l'époque et il est temps de mettre fin à cette digression pour aborder l'objet exact de cet exposé.

Nous avons constaté qu'il était nécessaire d'habiller les navires et nous avons une formule. Comment appliquer celle-ci à ceux-là ?

Dans le cas qui nous occupe, l'art appliqué devient le décor de la vie et d'une vie bien spéciale. Une vie qui se déroule pendant de longs jours sur un engin conçu et réalisé par des techniciens dans un but bien déterminé.

Dès lors, il est logique que ce décor de la vie ou, si l'on préfère, cette décoration, colle au navire. Qu'elle soit sobre et sportive à bord d'un yacht, discrète pour une malle poste, un peu plus luxueuse pour un long courrier, fastueuse pour un paquebot à prestige.

Les rapports entre l'armateur, le constructeur et le décorateur, doivent être étroits et cordiaux. On imagine mal une

œuvre à tendances artistiques élaborée dans la mésentente et le désordre.

Peut-être ai-je oublié de vous dire que le décorateur était celui qui était chargé de la décoration.

Il faut que l'armateur lui donne des directives suffisamment claires quant à la classe de son bateau et le standing de ses passagers.

On a beau dire, par une métaphore hardie, que les cochons deviennent propres à force de vivre dans une étable modèle, il faut convenir aussi qu'une grosse partie des voyageurs puissent se sentir dépayrés dans des salons d'un raffinement inusité.

Il faut aussi que le constructeur prête une oreille attentive aux propos du décorateur et que celui-ci, enfin, sache borner ses exigences aux limites raisonnables.

Il devra se dire qu'il est plus méritoire de chercher à tirer un parti harmonieux des éléments de charpente des gaines de ventilation et des hublots que de demander de supprimer des épontilles ou de camoufler des sources de lumière.

A bord des grandes unités, la tendance générale est de traiter les locaux principaux en style « palais ». C'est fort bien mais, dès lors, il ne peut plus être question de décoration navale proprement dite.

Tant que les bouges et tontures se marquent, que les hauteurs sous barrots, les formes des fenêtres et les conduits divers gardent leur caractère propre, il est faux et illusoire de chercher à recréer l'atmosphère terrienne.

L'aménagement des locaux des unités moyennes est tenu dans des limites tellement strictes qu'il en arrive par la force des choses à revêtir un style bien spécial et caractéristique.

Ce caractère est encore renforcé par la limitation du choix des matériaux sur lequel nous reviendrons.

Les salons sont, peut-être, de tous les locaux du bord, ceux où la fantaisie pourra se donner libre cours, encore qu'il soit bon d'éviter les couleurs tonitruantes et les formes biscornues. Les formes des sièges seront variées pour que le rêveur, le joueur de bridge ou le lecteur assidu y trouvent leur confort. Les tons des bois, des tissus et des peintures seront clairs, surtout pour les mers tropicales. L'éclairage sera discret.

Les salles à manger devront, par leur disposition, favoriser un service souvent difficile et compliqué. Il faudra des tables rondes pour les petits groupes et des tables longues pour les

familles nombreuses. Les dressoirs et buffets seront répartis avec soin. La lumière sera abondante.

Les bars, fumoirs et cafés devront être de caractère nettement tranché pour permettre aux usagers des changements d'atmosphère souvent nécessaires. Le whisky ou la bière sembleront avoir un goût différent si on les déguste dans un bar de style colonial ou dans un petit café genre vieux flamand.

Vieux flamand, entendons-nous. Pour les raisons données tout à l'heure, il est hors de question de chercher à recréer une auberge Renaissance ou un salon de thé Directoire.

Il y a mille façons agréables d'adapter un parfum de style classique à une coque de bateau et c'est plutôt d'une transposition qu'il faudrait parler.

Nous mettons un point d'honneur à introduire des éléments de mobilier et de décors inspirés de l'ancien dans une ambiance aussi nettement moderne. Encore faut-il que les lambris moulurés fassent bon ménage avec les bouches de ventilation et les radiateurs électriques et que les rideaux se drapent avec discrétion.

Pour les cabines, la simplicité et l'efficacité s'imposent. Il faudra supprimer les aspérités et donner une impression de grand calme. Les passagers sont parfois bien contents de se retirer dans un lieu où la neutralité même des éléments meublants assure le repos.

Les cabines de luxe offriront plus de diversité sans s'écartez toutefois d'une saine compréhension du chez soi.

Voilà, en gros, ce que nous faisons en Belgique.

Que font les autres ?

Nous avons pu comparer les conceptions de nos voisins d'Europe dans le domaine de la décoration.

Les Hollandais ont une imagination parfois déconcertante et souvent heureuse. Les gros paquebots que nous avons pu voir offrent une diversité bien agréable. Les locaux publics reflètent des positions nettement différentes et tranchées, des choix de couleurs inattendus et parfois raffinés et des dispositions souvent révolutionnaires.

Les halls et locaux de communication sont d'une sobriété voulue pour ménager les transitions. Les moindres détails sont soignés et tous les petits agencements mécaniques concourent à l'ensemble par leur choix et leur honnête simplicité.

Les Scandinaves s'orientent dans le même sens, mais avec une fantaisie moins débridée.

Les Italiens semblent avoir abandonné la redondance, le rococo et le bas relief à tout prix pour se diriger vers un style où le rationalisme est agréablement relevé d'un rien de fantaisie méditerranéenne.

Les Français sont presque trop discrets. Leur souci national de la mesure semble étouffer leurs vieilles traditions d'esprit et de charme. Quelques décorateurs en renom ont signé des réalisations de valeur à bord des grands paquebots des lignes lorsqu'ils avaient les coudées libres. Ils semblent guindés quand il s'agit de rester strictement « ship shape ».

Les grands locaux de Normandie, *Ile de France*, *Liberté* n'évoquent en rien la mer et ne seraient pas déplacés sur le plancher des vaches.

Il n'est pas jusqu'au choix des matériaux qui ne nous semble quelque peu déplacé. Par quel tour de force les marbriers et stucateurs ont-ils pu couvrir des centaines de mètres carrés à bord du « *Liberté* » sans que notre œil critique aie pu y déceler descellements ou crevasses ?

Il y a là un mystère ou une trouvaille de génie dans le domaine du revêtement.

Les Anglais ont une affection particulière pour le noyer et le chêne; c'est solide, ça dure longtemps et ça ne se démode pas. Je n'irai pas jusqu'à dire que ce soit folichon. Je me garderai de porter un avis sur leurs dernières unités, ne les connaissant que par la photographie mais rien ne me porte à croire qu'on aie beaucoup enfreint les traditions depuis *Queen Mary*.

Pour les Américains, nous manquons de renseignements, ils sont capables de faire des choses magnifiques tout autant que des horreurs. Ce sera en tous cas très confortable et les matières plastiques couleront à flot. *Wait and see*.

Après cette petite revue aussi objective que possible des conceptions particulières des diverses nations maritimes dans le domaine de l'aménagement, reprenons, si vous le voulez bien, la question des matériaux.

Le bois (honneur aux ancêtres) n'a qu'un défaut, c'est qu'il prend feu avec une facilité déconcertante. Je vous avoue que j'éprouve toujours un certain effroi à voir l'usage qu'on en fait. Il a pour lui sa souplesse, la facilité avec laquelle on le travaille, la chaleur du toucher et la variété infini de ses mailles et de ses coloris.

On a cherché des matériaux de remplacement et on en cherche encore. Ils sont jusqu'à présent coûteux et d'un ajustage difficile et par conséquent onéreux. Toutefois, nous avons obtenu d'excellents résultats avec les bakélites en feuilles pour les cloisons de salles de bains et les tablettes de tables.

Les cloisons en métal sont bruyantes et de pouvoir isolant nul, les meubles en tube et en tôle d'aluminium ou d'acier, s'indiquent pour les pays chauds, mais il est bien difficile de leur donner un aspect accueillant. Il y a des petits raffinés qui plaquent les tôles de feuilles de matières plastiques avec des photographies de sycomore ou de loupe de noyer. C'est là un subterfuge peu reluisant.

Les alliages d'aluminium sont d'un grand usage, leur résistance à la corrosion, surtout quand ils ont été traités par aluminage et leur légèreté plaident en leur faveur. Il faudra pourtant éviter les contacts avec d'autres métaux. D'autres, plus qualifiés que moi, vous en donneront les raisons.

Le cuivre et ses alliages gardent toujours une faveur justifiée à condition que le personnel de bord aie le temps de les astiquer.

Les tissus de rideaux, de tenture ou de garnissage (il en est de même des cuirs) seront d'une solidité éprouvée, autant que possible lavables et spécialement résistants au soleil.

On commence à trouver parmi les tissus de fibres synthétiques ou même de verre des éléments fort intéressants d'autant plus qu'ils sont parfois incombustibles.

Pour recouvrir les sols, on se trouve devant une telle quantité de produits, que l'expérience seule peut aider au triage.

Le caoutchouc et le linoléum ont fait leurs preuves et ils ont à résister à une marée de carreaux et d'enduits à base de résines synthétiques. Les expériences sont en cours et pas toujours satisfaisantes.

On a vu des produits dont les références étaient excellentes à terre donner des résultats décevants à bord des navires.

Les parquets de bois souvent utilisés par les Hollandais et les Suédois ont le défaut d'être glissants et d'un entretien difficile.

Le tapis plein, retenu pour son aspect cossu, rencontre beaucoup d'objections au point de vue de l'entretien. Les taches de potage, de sauce, de vin dans les salles à manger

soulèvent de véritables problèmes et les nettoyages énergiques du personnel de bord ne sont pas faits pour l'embellir. D'où remplacements fréquents et coûteux.

Les cuisines, salles de bains et locaux de service sont, en général, dallés de céramique. Je pense qu'il y aurait là un beau champ d'expériences pour les matières plastiques pour autant qu'on trouve un produit qui résiste à l'eau, aux graisses, à la soude, aux chocs, à la chaleur et qui, par dessus le marché empêche les infiltrations dans la sous couche. Joli problème à résoudre et expérience intéressante à tenter.

Les cloisons, auxquelles il a été fait allusion au sujet de notre vieux bois, devraient répondre à de telles exigences pour se conformer aux décisions de la Conférence de Londres, que la question reste ouverte à moins de s'engager dans des dépenses énormes, nous avons vu pourquoi.

Le choix judicieux des matériaux est aussi une partie du postulat esthétique que nous avons exposé. Il est le fait du bon sens et le bon sens a une grosse part dans le domaine de l'art appliquée.

L'emploi des nouveautés offertes par l'industrie doit se faire avec la plus grande prudence et se heurte parfois, il faut bien le dire, à la routine. Il n'est pas rare de voir s'accumuler dans les bureaux d'études des montagnes d'échantillons séduisants, mais inutilisés.

L'expérience se paie parfois cher en mer, une glissade peut avoir des résultats tragiques et la défaillance d'un appareil, des suites mortelles.

On oublie trop facilement les efforts auxquels sont soumis les navires par gros temps ou tout simplement par une longue période de roulis.

Il y a des exemples : les suites de luxe du défunt *Normandie* où les décorateurs avaient prodigué les plafonds de plâtre. Ils croyaient en la fermeté d'un aussi grand bateau. Les jolies passagères, dont la tête et les épaules furent couvertes de fragments blancs, ne partagèrent pas cet optimisme.

Les gros canapés d'un autre paquebot qui n'avaient pas été fixés au sol et dévalaient à travers les salons au cours d'une de ces effroyables tempêtes de l'Atlantique Nord, balayant tout sur leur passage.

Et les portes de pont, et les châssis de fenêtres défoncés par les paquets de mer malgré la robustesse de leur construction.

Autant d'exemples pris au hasard qui prouvent que les

éléments de l'aménagement d'un navire doivent, en plus de leur aspect aimable, être d'une solidité et d'une résistance peu commune.

Il n'est pas jusqu'aux assemblages des sièges qui ne doivent être renforcés. Imagine-t-on la fatigue imposée au joint entre la ceinture et le pied par le mouvement de va et vient d'un homme de poids sous l'influence du roulis ?

L'éclairage, aussi pose une série de problèmes.

Les appareils à lampes incandescentes font partie de la routine. Il faut pourtant qu'ils soient solidement fixés et que la lumière soit agréablement tamisée. Pour les pays à moustiques, ils doivent être étanches mais aussi ventilés, ce qui paraît à priori assez contradictoire.

Nous vivions ainsi dans une tranquille insouciance. Nous, c'étaient les décorateurs qui dessinaient, les lustriers qui exécutaient, les électriciens qui raccordaient, quand, un jour, les tubes fluorescents firent leur apparition.

Indépendamment de la petite révolution qui consistait à introduire du courant alternatif à bord, il y avait la question du pouvoir éclairant qui se posait.

Nous eûmes recours à des techniciens dont la fonction principale semblait être de multiplier les tubes et les ballasts. Ils brandissaient les échelles d'éclairage américaines auxquelles nous ne nous sommes habitués que le jour où les éclairagistes des Etats-Unis en sont complètement revenus.

Les points d'éclairage furent augmentés, ce qui semblait assez paradoxal et, les plafonds bas aidant, nous avons littéralement ébloui les passagers.

Il a fallu revenir à des conceptions plus modestes et lutter pour obtenir des tubes dont le coloris ne donnait pas aux visages un aspect mortel et aux mets un aspect décourageant.

Il fallait aussi adapter des formes d'appareils terriens aux nécessités navales.

Tout cela a l'air très simple, mais il a fallu tout un temps pour la mise au point.

Au moment où nous étions arrivés à un résultat satisfaisant avec les tubes fluorescents, un esprit malin s'est avisé d'introduire le néon dans le cycle de l'éclairage.

On en est aux essais, attendons l'autopsie.

L'éclairage indirect semble séduisant par l'ambiance agréable qu'il contribue à créer. Toutefois, les plafonds bas s'y prêtent mal, les gorges n'ont pas la hauteur voulue pour éviter les plages sombres au milieu des locaux.

Nous avons, du reste, pu constater que, lors du reconditionnement du *Queen Mary*, il avait été supprimé d'une façon générale.

Le choix des couleurs a aussi son importance. Il est parfois utile de peindre les portes de cabines en vert à un pont et en rouge à un autre niveau. Cela met un peu de gaieté dans les coursives et permet d'identifier plus facilement les cabines, parce que, n'est-ce pas, « on ne sait jamais ».

Les rouffles sont blancs, par tradition, mais avec les reflets du soleil et de l'eau cela doit être parfois bien fatigant.

Il nous souvient avoir vu sur un navire anglais des rouffles vert d'eau d'un aspect très agréable.

Nous savons tous qu'il y a des couleurs excitantes, d'autres apéritives, d'autres enfin, comme le bleu, qui sont lénitives et il me semble inutile de m'étendre plus longuement sur ce chapitre. Je passerai, « last not least » à la question des œuvres d'art.

Il est une heureuse tradition qui veut qu'un tableau ou une statue soit commandé spécialement pour illustrer l'origine du nom du navire.

D'autre part, les armateurs ont à cœur de consacrer une somme relativement importante à l'acquisition de peintures ou de sculptures.

Si les décorateurs arrivent encore à admettre, par formation professionnelle, des obstacles à leurs conceptions, il n'en va pas toujours de même des peintres et sculpteurs, individualistes par définition.

Il me souvient d'un peintre qui refusait d'admettre que la courbure du bouge puisse avoir de l'influence sur la forme de ses cadres et d'un autre qui voulait faire changer les cuirs des banquettes dont la couleur ne s'harmonisait pas avec « ses » tons.

L'expérience nous a prouvé qu'il était préférable de s'adresser à des artistes d'avant-garde, au risque de choquer les gens plutôt que de les mettre en face d'œuvres académiques avec tout ce que cela peut comporter d'ennuyeux.

Une œuvre d'art un peu discutée apporte un aliment à la routine du bord et fournit des sujets de conversation.

Voici terminé un tour d'horizon qui nous a permis de toucher à beaucoup de choses et on voudra bien m'excuser si j'en ai laissé dans l'ombre. Quoi qu'il en soit, si des détails

m'ont échappé, je pense avoir exprimé les principes de la question.

Je conclurai en rappelant combien tous ceux qui s'occupent d'aménager des bateaux et de les décorer doivent s'appliquer à le faire d'une façon rationnelle, en donnant le pas aux exigences du service et, par conséquent, de la technique.

Apporter de la beauté dans le cadre de la vie ne consiste pas à accumuler des ornements mais à reprendre les choses dans leur essence et à leur donner la sérénité des œuvres bien faites.

Le poète a dit : « Là tout est ordre et beauté,
Luxe, calme et volupté », et c'est tout
un programme.

Y. OBOZINSKI.