

MUSÉE
D'ARTS
DE
NANTES

EXPOSITION
25.10.2024
— 23.02.2025

DOSSIER
D'ACCOMPAGNEMENT

1913—1942

PAQUEBOTS

Une esthétique transatlantique

www.museedartsdenantes.fr
#paquebots

PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

MuMa
le Monde

leHayre
connaissance
des arts

ESCAL
ATLANTIC
france.tv • 3

oco
musée

saint-nazaire
RENNERSANTE®
ouest
france

CHANTIERS
DE L'ATLANTIQUE
snfcconnect
Télérama'



Nantes
Métropole

Sommaire

Informations pratiques

- p.1 > La visite
- p.2 > Comment venir avec sa classe ?
- p.3 > Visite guidée
- p.4 > Parcours en autonomie

Contenus de l'exposition

- p.5 > **PROPOS DE L'EXPOSITION / INTRODUCTION**

- p.6-8 > **CHRONOLOGIE**

- p.9 > **PARTIE 1 / PAQUEBOTS, OBJET MODERNISTE**
- p.10 > Fiche d'œuvre / Jules LEFRANC, *Le Lancement du Normandie*, 1933
- p.11 > Fiche d'œuvre / Fernand LÉGER, *Le Pont du remorqueur*, 1920

- p.12 > **FOCUS 1 / Le Ruban Bleu**

- p.13 > **PARTIE 2 / LE VOYAGE TRANSATLANTIQUE**
- p.14 > Fiche d'œuvre / Jean DUNAN, *La Conquête du cheval*, vers 1935
- p.15 > Fiche d'œuvre / ANONYME, *Chaise longue de pont, paquebots de la Cie Générale Transatlantique*, vers 1930
- p.16 > Fiche d'œuvre / Jean-Emile LABOUREUR, *Le Roulis transatlantique*, 1907
- p.17 > **La salle de projections**

- p.18 > **FOCUS 2 / Le Saint-Louis**

- p.19 > **La Chapelle de l'Oratoire** (Suite de l'exposition)
Hans Op de Beeck, *Sea of Tranquillity*, 2010, film, durée : 30 min

DOSSIER D'ACCOMPAGNEMENT

Visites guidées ou parcours en autonomie

La visite

Ce dossier propose un ensemble de ressources pour organiser la visite de l'exposition avec votre classe.

Des parcours en autonomie sont proposés pour tous les niveaux scolaires.

Les visites guidées sont réservées aux classes élémentaires, collèges, lycées généraux et professionnels et parcours supérieurs.

Avant votre visite au musée, merci de prendre connaissance des modalités de visite et de transmettre ces informations aux adultes accompagnateurs.

Ce document contient :

- Un descriptif détaillé des parcours
- Une présentation de chaque section de l'exposition
- Des fiches sur les œuvres abordées au cours de la visite

- 1 h
- 4 œuvres
- 1 classe divisée en 2 groupes (au-delà de 25 élèves)

Commissariat général :

Sophie Lévy, directrice conservatrice du Musée d'arts de Nantes

Géraldine Lefebvre, directrice du MuMa – musée d'art moderne André Malraux du Havre

Commissariat scientifique :

Adeline Collange-Perugi, conservatrice du patrimoine, responsable des collections d'art ancien au Musée d'arts de Nantes

Clémence Poivet-Ducroix, chargée des collections XIX^e et XX^e – musée d'art moderne André Malraux du Havre, assistée d'Éléonore Le Brun, coordination et régie des expositions

Conception de la médiation :

Catherine Le Treut (coordination)
Christel Nouviale et Corinne Rohard

Scénographie et graphisme :

Atelier Maciej Fiszer et CL Design

Comment venir avec sa classe ?

Réservation obligatoire

Le formulaire de pré-réservation est à remplir exclusivement en ligne sur le site Internet du Musée d'arts de Nantes.

Avant la visite

La venue au musée doit être préparée avec vos élèves comme avec les personnes qui les accompagnent. Prenez connaissance du règlement intérieur sur le site Internet du musée.

>> Sensibiliser vos élèves à ce qu'est un musée avant le jour de la visite.

Il s'agit d'un lieu d'émerveillement et de découverte dans lequel un certain nombre de règles doit être respecté pour protéger les œuvres et respecter les autres visiteurs.

- Ce que vos élèves peuvent faire à tout moment : observer, s'asseoir par terre (mais pas contre les murs), aimer ou ne pas aimer, écrire et dessiner au crayon de bois...
- Ce qui est interdit : toucher ou frôler les œuvres, parler fort, courir, se bousculer...

Le musée est un lieu de conservation, nous avons tous un rôle à jouer pour transmettre ce patrimoine aux générations futures.

>> Impliquer les adultes accompagnateurs surtout pour les parcours en autonomie.

Il est important de les sensibiliser aux règles qui doivent être observées dans un musée.

N'hésitez pas à leur transmettre un exemplaire de ce [dossier](#) en amont de la visite.

Merci de vous assurer, avant la venue au musée, qu'ils ont bien compris le rôle qu'ils devront jouer.

Au musée

- Merci d'arriver 15 minutes avant le début de votre visite et de vous présenter à l'accueil-billetterie du musée. Vous serez accueillis par nos agents d'accueil qui vérifieront votre réservation et rappelleront les règles de visite de l'exposition.

Visites guidées :

Votre classe, divisée en 2 groupes (au-delà de 25 élèves), sera accompagnée par 2 médiateur·rice·s.

Parcours en autonomie :

- Respectez le parcours et la durée de votre visite. Faites attention aux autres visiteurs.
- Merci de n'utiliser que des crayons de bois.
- Ne pas toucher les œuvres pour les préserver.
- Marcher et parler doucement dans les espaces du musée.

En cas de retard, prévenir le musée dès que possible au 02 51 17 45 00.

La visite est assurée jusqu'à 15 minutes maximum après l'heure prévue, et la durée est écourtée en conséquence.

Nous vous souhaitons une très bonne visite !

VISITES GUIDÉES

Pour toutes les visites guidées, **la classe est divisée en 2 groupes, au-delà de 25 élèves.**

La qualité du regard, l'écoute et les échanges seront ainsi privilégiés.

Vous trouverez dans ce dossier toute la documentation nécessaire pour préparer votre visite.

ÉLÉMENTAIRES, COLLÈGES ET LYCÉES - PARCOURS SUPÉRIEURS - - Visite d'1h -

- Chacun des groupes est pris en charge par un·e médiateur·rice.
- Découverte des œuvres-clés dans les 2 sections de l'exposition. Les œuvres sont choisies par le·a médiateur·rice.
- Une attention particulière sera accordée aux thématiques suivantes :
 - la photographie et la publicité comme langage international des paquebots
 - l'architecture influencée par l'univers des paquebots
 - le paquebot comme objet, machine, lien vers l'abstraction
 - la vie à bord, la mode, les activités et les décors intérieurs
 - la traversée, l'expérience du voyage

PARCOURS EN AUTONOMIE

Vous trouverez dans ce dossier toute la documentation nécessaire pour préparer votre visite.
Pour chaque parcours, prévoir des accompagnateurs pour encadrer les groupes.

4 œuvres pour votre parcours d'1h

1/ Prendre connaissance des œuvres dans la liste ci-dessous

> Préparez les documents dont les élèves auront besoin pendant la visite à l'aide des fiches d'œuvres de ce dossier.

2/ Divisez votre classe en 2 groupes

> Pour une meilleure observation des œuvres la classe est divisée en 2. La qualité de regard, d'écoute et d'échange sera ainsi privilégiée.

3/ Rotation des groupes devant les œuvres

> Prévoyez l'ordre des œuvres de chaque groupe avant votre venue au musée pour la fluidité de votre visite.

Sélectionner les 4 œuvres parmi cette liste :

PARTIE 1 / PAQUEBOT, OBJET MODERNISTE

- Jules LEFRANC, *Le Lancement du Normandie*, 1933
- Fernand LÉGER, *Le Pont du remorqueur*, 1920

PARTIE 2 / LE VOYAGE TRANSATLANTIQUE

- Jean DUNAN, *La Conquête du cheval*, vers 1935
- ANONYME, *Chaise longue de pont, Paquebot de la Cie Gal Transatlantique*, vers 1930
- Jean-Emile LABOUREUR, *Le Roulis transatlantique*, 1907

Propos de l'exposition

Cette exposition explore le rôle des nouveaux géants des mers des compagnies transatlantiques dans le développement d'une esthétique moderniste internationale. Le Musée d'arts de Nantes et le Musée d'art moderne André Malraux-Le Havre évoquent ainsi une nouvelle facette de la grande histoire transatlantique des ports de Nantes-Saint-Nazaire et du Havre.

Les années folles sont un âge d'or pour les paquebots, tout autant palaces flottants que machines modernes au profil fuselé, ils sont alors les seuls véritables traits d'union entre la vieille Europe et les États-Unis. Avec les différents Immigration acts (1917 et 1924) qui limitent l'exode vers les États-Unis, suivis par la Grande Dépression de 1929, les principales compagnies se tournent vers une clientèle de loisirs, y compris les intellectuels, écrivains et artistes en quête d'échanges avec l'autre continent.

Objet paradoxal, le paquebot incarne brièvement un rêve de modernité transatlantique. Au sein de cet immeuble mouvant, machinerie de pointe dédiée à la vitesse et lieu de villégiature luxueuse, nationalités et milieux sociaux s'y mêlent, le temps d'une traversée.

La première partie de l'exposition montre que l'objet paquebot lui-même a fasciné les milieux d'avant-garde, de la photographie à l'architecture, en passant par la peinture et l'affiche. **La seconde partie** étudie l'expérience du voyage, entre le luxe feutré des décors intérieurs Art déco, la vie de loisirs au grand air sur les ponts, et, plus profondément, l'étrange expérience de la vie à bord d'un microcosme apatride, isolé et mouvant en plein océan, dont rendent compte, en particulier, la littérature et le cinéma de l'époque.



NOTA BENE

La **Compagnie générale transatlantique (CGT)**, surnommée la « Transat », est la compagnie titulaire des lignes postales transatlantiques françaises. La ligne de New York a été surnommée « French Line » par les Américains, à l'instar des autres lignes européennes. La compagnie a aussi régulièrement utilisé ce terme par extension dans sa communication internationale.

La question du nom des navires, précédé ou non d'un article, féminin ou masculin, interroge depuis le 19^e siècle. Le masculin l'emporte rapidement en France (contrairement au féminin au Royaume-Uni). Quant à l'usage de l'article, le débat passionne et atteint son apogée en 1932 : la Compagnie générale transatlantique tranche pour *Normandie*, sans article, au masculin. C'est en hommage à cette histoire et tradition maritimes, avec une pointe de nostalgie assumée, que nous appliquons cette règle dans l'exposition.

Chronologie

1913

17 février - 15 mars : *L'Armory Show*, première grande exposition internationale d'art moderne sur le sol américain, fait découvrir l'avant-garde européenne (Henri Matisse, Marcel Duchamp, Paul Cézanne...) aux artistes et public américains, à New York, Chicago puis Boston.

Lors de sa traversée pour se rendre à *l'Armory Show*, Francis Picabia réalise une aquarelle : *La Danseuse étoile sur un transatlantique*, préparant le grand format *Udnie, Jeune Fille américaine ; Danse*, incarnant le choc culturel et artistique de la traversée et du séjour américain. Un nouveau lyrisme musical associe la modernité des cheminées avec l'abstraction géométrique inspirée des gratte-ciels.

1914

3 août : l'Allemagne déclare la guerre à la France. De nombreux artistes sont mobilisés dont André Derain et Georges Braque.

1915

Entre 1915 et 1955, Marcel Duchamp effectue 19 traversées transatlantiques.

1921

Emergency Quota Act (1921) et *l'Immigration Act* (1924, loi Johnson-Reed) : Les États-Unis promulguent des lois réduisant les quotas d'immigration et privilégiant les migrants d'Europe du Nord.

Entre 1920 et 1921, 1 235 000 migrants entrent aux USA, contre 150 000 admissions en 1924.

Cette baisse significative incite les compagnies maritimes à se concentrer sur une clientèle de luxe pour l'Atlantique Nord.

14 juillet : Man Ray débarque au Havre, puis arrive à Paris où Marcel Duchamp l'accueille chez lui.

1923

Le Corbusier publie l'article « Des yeux qui ne voient pas... I – Les paquebots », dans *Vers une architecture*.

1924

Gerald Murphy expose une gigantesque représentation de cheminées de paquebot (*Boatdeck*, 1923) dont la monumentalité fait scandale au Salon des indépendants. Murphy rétorque « s'ils pensent que ma toile est trop grande, je pense que les autres peintures sont trop petites ».

Premier voyage au Brésil à bord du paquebot mixte *Formose* de Blaise Cendrars, invité par un mécène brésilien. Il y rencontre les membres de l'avant-garde de São Paulo. Il publie son dernier recueil de poèmes *Feuilles de route*, écrit sur le navire, et illustré par Tarsila do Amaral.

1925

28 avril - 25 octobre : Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes à Paris. 5 des 8 appartements du futur paquebot *Île-de-France* sont présentés en avant-première, célébrant l'apogée du style Art déco.

1926

1^{er} octobre : une vingtaine d'œuvres de Constantin Brancusi arrivent à New York à bord du paquebot *Paris*, accompagnées par Marcel Duchamp. Après ouverture des caisses, les douanes leur imposent la taxe la plus élevée, réservée aux objets utilitaires et manufacturés, notamment pour la sculpture *L'Oiseau dans l'espace*, leur refusant le statut d'œuvre d'art. Brancusi intente alors un procès contre le gouvernement américain qui fera date dans l'histoire de l'art et qu'il remportera. Une victoire retentissante, autant juridique que culturelle pour l'art moderne, légitimant l'acte créateur dans sa subjectivité.

1927

21 mai : première traversée de l'Atlantique (New York/Paris) en avion par Charles Lindbergh.

Juin : mise en service du paquebot transatlantique français *Île-de-France*, de la Compagnie générale transatlantique, construit dans les chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire.

1929

Été : Alexander Calder, installé à Paris depuis quelques années, est en route vers New York. Il rencontre Louisa Cushing James sur le pont du paquebot *De Grasse*. Il la surnomme « Méduse » car ses cheveux ressemblent à des serpents dans les embruns. Les jeunes gens tombent amoureux sur le navire et se marient en 1931, date de l'œuvre *Croisière*.

Le Corbusier invité pour une série de conférences à Buenos Aires et Rio de Janeiro. Voyage à bord du *Massilia*, puis sur le paquebot italien *Giulio Cesare* entre Buenos Aires et Rio. Il rencontre Joséphine Baker à son retour sur le *Giulio Cesare*.

1930

12 -13 mai : Jean Mermoz réussit la première traversée de l'Atlantique Sud par avion, de Saint-Louis du Sénégal à Natal au Brésil.

1931

26 janvier : lancement des travaux du futur *Normandie* dans les chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire.

1932

29 octobre : lancement et baptême de *Normandie* avec madame Marguerite Lebrun, femme du président de la République française, comme marraine.

1933

À bord du paquebot allemand *Europa*, Marlene Dietrich fait sensation dans un costume blanc masculin, adapté à la croisière. Le préfet de police de Paris menace de l'arrêter si elle porte une telle tenue lorsqu'elle arrivera à Paris, le pantalon étant interdit aux femmes en France !

1934

Au Salon d'automne, l'OTUA (Office technique pour l'utilisation de l'acier) et l'UAM (Union des artistes modernes) s'associent pour organiser des concours de création utilisant de l'acier. Les artistes produisent des cabines de paquebots, des salons et du mobilier avec ce matériau grâce aux techniques de pointe du moment.

À 60 ans, Joaquín Torres-García retourne pour la première fois depuis l'enfance à Montevideo (Uruguay). Il présente les travaux du groupe Cercle et Carré et crée le "Taller Torres García", similaire au "Bauhaus" allemand.

Marcel Duchamp débute le projet de sa *Boîte-en-valise* : un musée portatif rassemblant ses œuvres les plus importantes en réduction.

Salvador Dalí embarque avec Gala à bord de *Champlain* pour effectuer son premier voyage aux États-Unis et participer à deux expositions monographiques. Le couple rentre en Europe à bord de *Normandie* en 1935.

1935

Voyage inaugural du paquebot transatlantique *Normandie*, chef-d'œuvre d'ingénierie navale et joyau de l'Art déco, détenteur du Ruban bleu lors de cette traversée, puis de nouveau en 1937. À son bord des passagers célèbres, écrivains (Colette, Blaise Cendrars) et photographes (Jean Moral, Roger Schall).

1936

Lancement de *Queen Mary*, de la compagnie britannique Cunard Line, détenteur incontesté du Ruban bleu de 1936 à 1952, à l'exception de 1937 lorsque *Normandie* le reprend pour un an.

1938

André Breton se rend à Mexico avec sa femme, le 18 avril 1938, invité par Diego Rivera, pour rencontrer Léon Trotski, réfugié là-bas depuis 1937.

1939

Janvier : Frida Kahlo vient à Paris, invitée par André Breton à participer à son exposition "Mexique". Elle loge chez Marcel Duchamp et Marie Reynolds.

30 Avril - 31 Octobre : Exposition universelle de New York.

13 mai : le paquebot allemand *Saint-Louis* quitte le port de Hambourg pour La Havane.

À son bord, 937 passagers, principalement des Juifs allemands, fuient les persécutions du Troisième Reich. Cuba, puis les États-Unis, refusent leur demande d'asile, obligeant le paquebot à rentrer à Anvers et condamnant une majorité de ses passagers à un funeste destin.

3 septembre 1939 : La France déclare la guerre à l'Allemagne.

1940

Août : un jeune Américain, Varian Fry, arrive à Marseille mandaté par l'Emergency Rescue Committee (ERC), une organisation non-gouvernementale, pour organiser la fuite hors d'Europe d'artistes et d'intellectuels. Parmi eux : Breton, Masson, Duchamp, Brauner, Lam, Domínguez, Tzara, Péret, Char, Lévi-Strauss, Ernst... tous réunis autour de la villa Air-Bel, dernier refuge avant le départ en exil des uns et des autres vers Cuba, Mexico, la Guadeloupe ou New York.

1941

25 mars : départ à Marseille du cargo/paquebot *Capitaine Paul Lemerle* à destination de Fort-de-France avec à son bord plusieurs artistes et hommes de lettres : André Breton ; Wifredo Lam ; Claude Lévi-Strauss ; la photographe allemande Germaine Krull...

8 décembre : les États-Unis déclarent la guerre au Japon, suite à l'attaque sur la base navale américaine de Pearl Harbor.

11 décembre : L'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux États-Unis, et inversement.

1942

9 février : *Normandie* prend feu et chavire durant sa transformation en transport de troupes dans le port de New York, marquant la fin d'un mythe et de l'âge d'or des paquebots.

3 - 28 mars : exposition « Artists in Exile » à la galerie Pierre Matisse à New York (Max Ernst, Fernand Léger, André Breton, Piet Mondrian, Marc Chagall...).

14 Mai : Marcel Duchamp embarque sur *Maréchal Lyautey*, l'un des derniers navires à pouvoir quitter Marseille. Il fait escale à Casablanca, puis arrive à New York en juin.

14 octobre - 7 novembre : exposition « First Papers of Surrealism » (New York) par André Breton et Marcel Duchamp. Les first papers étaient les formulaires que les migrants devaient remplir à leur arrivée pour engager un processus de naturalisation. Les surréalistes soulignent par cette allusion aux procédures administratives que l'art moderne a trouvé un pays d'accueil de l'autre côté de l'Atlantique.

Partie 1/ Paquebot, objet moderniste

PHOTOGRAPHIE ET PUBLICITE, LE LANGAGE INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS

Dans les années 1920 et 1930, la concurrence pour conquérir et conserver une clientèle de luxe pour la traversée atlantique fait rage. Elle se double de tensions géopolitiques à partir des années 1930, faisant des paquebots un enjeu stratégique important.

Fleurons technologiques et vitrines d'une ingénierie toujours plus performante, ils incarnent la puissance d'une nation. L'Allemagne, avec *Europa* (1928) et *Bremen* (1929), l'Italie avec *Rex* et *Conte di Savoia* (lancés ensemble en 1931), la Grande-Bretagne avec *Queen Mary* (1934) et la France avec *Normandie* (1935), rivalisent pour remporter le prestigieux « Ruban bleu », distinction qui récompense la traversée la plus rapide de l'Atlantique Nord. La presse nationale et internationale, avec des accents patriotiques, se passionne pour ces courses maritimes.

Ce double contexte politique et économique explique la multiplication des publicités, unes de magazines, affiches, brochures de présentation. L'imaginaire des paquebots se nourrit alors d'un langage international commun, caractérisé par une grande porosité entre les arts, la presse et la publicité. Le génial affichiste Cassandre est sans doute l'un des plus iconiques représentants de cette esthétique internationale.

PAQUEBOT, OBJET MACHINE

œuvre d'art totale pour ses différents créateurs, combinant aérodynamisme nautique, architecture, décor et mobilier, les paquebots sont une source d'inspiration pour les artistes d'avant-garde, qui les déclinent jusqu'à l'obsession. Comme l'écrit Filippo Tommaso Marinetti dès 1909 dans sa Déclaration du Futurisme :
« *Seuls avec les mécaniciens dans les infernales chaufferies des grands navires, [...] nous chanterons [...] la vibration nocturne des arsenaux et des chantiers sous leurs violentes lunes électriques ; [...] les paquebots aventureux flairant l'horizon* ».

À la suite des **affichistes**, les peintres (Fernand Léger, Charles Demuth, Irene Rice Pereira), photographes (Pierre Boucher, Roger Schall, Jean Moral et René Zuber) et cinéastes (Walter Ruttmann) de tous pays s'emparent de l'image de ces géants des mers. Ces différents artistes et designers, parfois liés, se côtoient dans des associations comme l'UAM (Union des artistes modernes), créée en 1929. Riches de leurs expériences polyvalentes, ils explorent les silhouettes fuselées à la monumentalité menaçante ou décortiquent au contraire la perfection des machineries dans leurs moindres détails, parfois jusqu'à l'abstraction.



L'œuvre

Inspiration

Autodidacte, Jules Lefranc peint rarement sur le motif. Il s'inspire le plus souvent d'une photographie ou d'une carte postale dont il se réapproprie, avec la plus grande liberté, le cadrage et la composition. Il développe un intérêt tout particulier pour les photographes avant-gardistes des années 1930. Ce mouvement artistique, dit de la Nouvelle Vision, rejette les compositions frontales au profit de cadrages fragmentaires. Le lancement de Normandie est inspiré des nombreux clichés réalisés à l'époque, comme ceux présentés dans cette section.

Composition

La proue du célèbre paquebot, peinte en contre-plongée, occupe quasiment toute la surface de la composition. En supprimant certains détails de la photographie, Lefranc choisit d'épurer sa composition et de renforcer le cadrage rapproché sur la proue monumentale. Dès sa construction, le gigantisme de ce nouveau navire des mers frappe les peintres, photographes et affichistes qui reprennent sa forme comme un motif visuel.

Affiches

Le style des trois tableaux présentés dans cette section reprend celui des affiches publicitaires très contrastées des années 1930, comme celles de Cassandre ou Paul Colin, usant massivement de la couleur rouge, accompagnée d'un noir intense pour produire un effet visuel saisissant dès le premier regard.

Jules LEFRANC

Laval, 1887 – Les Sables d'Olonne, 1972

Le Lancement du Normandie

1933

Huile sur toile
116 x 73 cm
Laval, Musée d'art naïf et d'art singulier
Inv. 66.10.11

L'artiste

Débuts

Né à Laval, sa famille s'installe à Paris en 1910 et passe régulièrement ses vacances sur la côte bretonne. Il y croise Monet qui l'incite à peindre. Après sa démobilisation en 1919, il devient représentant en matériel d'équipement de bateaux. Il se déplace alors fréquemment en Bretagne et sur le littoral atlantique.

Artiste peintre

En 1937 il achète une maison de vacances à la Chaume, aux Sables d'Olonne et se consacre totalement à la peinture. Il réalise de nombreux voyages qui deviennent sources d'inspiration. Il réinterprète souvent les paysages de son enfance, les monuments parisiens, la côte atlantique ou les ports vendéens.

Technique

Ses toiles sont rigoureusement composées. Lefranc a recours à la mise au carreau, technique académique qui consiste à reproduire un motif à une échelle différente après avoir tracé un quadrillage. Il utilise aussi souvent le calque qui lui permet de reporter facilement ses études et de positionner des éléments de construction. Il dessine à plat, construit sa composition à la règle et affectionne la peinture industrielle qui lui rappelle les coques de navires, les bouées marines et les balises des ports.



Fernand LÉGER

Argentan, 1881 - Gif-sur-Yvette, 1955

Le Pont du remorqueur

1920

Huile sur toile
96,5 x 130 cm
PARIS, Centre Pompidou - MNAM
AM 4315 P
Legs de Baronne Eva Gourgaud, 1965

L'œuvre

Collage

L'œuvre est réalisée comme un collage de plusieurs éléments juxtaposés. Fernand Léger établit un équilibre fait de multiples formes colorées, refusant ainsi toute perspective pour représenter la scène sur un même plan. Parmi toutes ces formes, apparaît un humain, une silhouette grise faite de tubes modelés. Il s'agit certainement de l'éclusier qui contrôle la circulation et permet le passage du remorqueur.

Composition animée

La composition est animée de formes, horizontales, verticales, circulaires et d'obliques qui produisent rythme et énergie. Le traitement pictural varie entre des aplats géométriques et des formes en dégradé. Cette vision fragmentée et colorée du monde est caractéristique de la période « machiniste » du peintre. Elle incarne la modernité et le progrès technique.

Puissance

Le remorqueur est un bateau dont la petite taille contraste avec le monde urbain et l'univers maritime des géants des mers. Sa force extraordinaire repose sur sa puissance mécanique et l'intelligence des marins, deux sujets qui intéressent également Fernand Léger.

L'artiste

Formation

Fernand Léger s'installe à Paris en 1900 et découvre le milieu artistique parisien. Séduit par le cubisme, il réalise peu avant la guerre une série de toiles à la limite de l'abstraction, construites selon un principe qui déterminera son œuvre, la « loi des contrastes » favorisant les rapports dynamiques entre les formes et les couleurs.

Remorqueur

Fernand Léger explore le motif du remorqueur dès 1917, après sa démobilisation pour blessures de guerre. Il réalise plusieurs compositions peintes entre 1920 et 1923, le remorqueur rassemblant deux de ses thèmes de prédilection : la ville et la machine, sublimant la vie moderne.

Paquebots

Léger travaille à plusieurs reprises sur des projets de décors de paquebots, en 1935-1936 dans le cadre des commandes gouvernementales (Works Progress Administration et Federal Art Project), une peinture murale pour le port d'embarquement des « French Lines » de New York, et dans les années 1950, la peinture *Vulcania* imaginée pour le restaurant de 1^{ère} classe d'un paquebot italien.

FOCUS 1/ LE RUBAN BLEU

Le Ruban bleu désigne à la fois une course de vitesse et le fanion de couleur bleue que l'on accroche au mât principal du navire qui le remporte.

C'est avec les premiers navires à vapeur transportant des passagers, principalement des immigrants de l'Europe vers l'Amérique du nord, que la course au record de vitesse commence. Le Ruban bleu est créé par les compagnies transatlantiques propriétaires de ces navires, qui entretiennent ainsi une concurrence impitoyable entre elles (en particulier l'américano-britannique Cunard Line et la britannique White Star Line).

Il est attribué pour la première fois en 1838 lors son arrivée à New York au *Sirius*, premier navire entièrement propulsé par la vapeur. Ce record est battu dès le lendemain par le *Great Western* en 15 jours, 10 heures et 30 minutes. Mais ce ne sont encore que des petits navires.

L'arrivée des géants des mers réduit considérablement le temps de traversée, stimulée par l'ambition des ingénieurs, le rayonnement des chantiers navals et la montée en puissance des compagnies allemandes, italiennes et françaises.

Les records se succèdent : à la fin du 19^e siècle, on traverse l'Atlantique en 5 jours. Tandis que la compagnie Cunard propose des trajets en paquebots, son concurrent Guion développe des navires plus rapides, donc plus attrayants pour les clients. Ce nouveau challenge relance la course de vitesse pour les paquebots, le Ruban Bleu passe de navires en navires au fil des années. D'abord *Britannia*, *l'Artic*, *l'Etruria*, *Bretagne*, *Steamer*, *Mauretania*... Les performances s'améliorent et la vitesse décuple.

Après la guerre de 1914-1918, ce seront principalement l'Allemagne et l'Italie qui détiendront le Ruban Bleu, à l'exception du français *Normandie* qui le remporte brillamment lors de sa traversée inaugurale en 1935. Le dernier Ruban bleu sera attribué à l'*United States*, fleuron de l'United States Line en 1952.

Sources : <https://www.cairn.info/revue-la-geographie-2016-3-page-20.htm> (extrait) & <https://www.rubanbleu.com/fr/quest-ce-que-la-course-du-ruban-bleu.html>



Partie 2/ LE VOYAGE TRANSATLANTIQUE

LE PAQUEBOT, UN PALACE FLOTTANT

Temple gigantesque et statique au port, le paquebot devient un navire fragile ballotté sur l'océan. Tout est fait pour le transformer en rassurant hôtel luxueux Art déco lorsque l'on pénètre ses flancs.

Ses voyageurs appartiennent à toutes les catégories de la population, des plus aisées aux plus modestes. Cette micro-société embarquée à bord est multiculturelle mais elle est strictement séparée par classe. Si les passagers ne voyageaient pas tous dans les mêmes conditions selon la classe à bord, ils partageraient une même expérience de la mer, tour à tour enivrante, réjouissante, angoissante, effrayante. Une peur que l'organisation des paquebots n'a de cesse de faire oublier en offrant des distractions de toute nature : détente, jeux, lecture, repas raffinés, spectacles, danse...

Les compagnies maritimes européennes se livrent une rude concurrence où la vitesse est un argument commercial, tandis que la Compagnie générale transatlantique (CGT) valorise plutôt les atouts de l'art de vivre et les décors particulièrement luxueux en première classe.

LA TRAVERSÉE

« Le voyage en mer est un émerveillement. Avec lui, on ne voyage pas, on est en voyage. Le voyage n'est pas une action mais une méditation, un état, la révélation que le simple fait d'exister est un véritable bonheur. »

Blaise Cendrars.

Durant l'entre-deux-guerres, l'idée d'avant-garde semble inséparable du voyage : la biographie de nombreux écrivains, peintres ou photographes le confirme. Même s'ils ont été obligés de se déplacer souvent, provisoirement ou définitivement, poussés par la pauvreté ou par l'Histoire, les artistes trouvent dans ce déplacement, loin de leur lieu de naissance et de leur culture, des rencontres et des enrichissements dont la traversée est annonciatrice.



Jean DUNAND

Lancy (Suisse), 1877 - Paris, 1942

La Conquête du cheval

Vers 1935

Huile sur panneau (laqué), 61,5 cm x 57,5 cm
Le Havre, Musée d'art moderne André Malraux (MuMA)
Inv. 74.63. © MuMa Le Havre / Charles Maslard

L'œuvre

Un décor conçu pour le fumoir de Normandie

Ce panneau de laque appartient à une série de quatre. Ce sont des réductions originales, créées par Jean Dunand lui-même, d'après les décors monumentaux qui ornaient le fumoir de *Normandie*. Ces réductions attestent du succès des décors luxueux et exotiques conçus par l'artiste, qui n'hésitait pas à en reproduire les motifs en taille réduite pour une riche clientèle.

Le thème de la chasse

Le décor original couvrait une surface de 1 200 m². Dunand y travaille pendant un an avec son fils Bernard. Aux angles du fumoir se trouvaient donc les quatre panneaux de 6 mètres de côté, sculptés à la manière des bas-reliefs égyptiens : *La Conquête du cheval*, *Le Chasseur de gazelles*, *Les Vendanges* et *La Pêche*. Sur ce panneau, deux cavaliers vêtus de pagnes, pourchassent deux chevaux sauvages et tentent de les capturer au lasso. L'un d'eux est sur le point d'y parvenir. L'absence de décors autour des personnages concentre le regard sur les figures toutes en mouvement et en finesse. La prouesse technique est remarquable.

Des matériaux précieux

Les quatre panneaux se trouvaient aux angles de la pièce. Il s'agit de bas-reliefs sculptés dans des plaques de plâtre recouverts de pigments et de feuilles d'or. La Compagnie générale transatlantique imposant des matériaux incombustibles, Dunand utilisa un plâtre très dur, à base de kaolin, comme support à la laque.

Après l'incendie du paquebot *Normandie* dans le port de New York en 1942, une partie des décors sera réemployée sur les paquebots *Ile-de-France* et *Liberté*.

Les autres scènes

Les autres sujets illustraient *Les Jeux* et *Les Joies de l'homme*, *La Pêche* et *Les Sports* du côté du grand escalier ; *Les Vendanges* et *La Conquête du cheval* étaient du côté du grand salon.

L'artiste

Jean Dunand (1877-1942) est un artiste suisse naturalisé français, connu pour ses réalisations sculptées, en dinanderie et en laque.

Il se forme à Genève puis travaille dans l'atelier du sculpteur Jean Dampé (1854-1945) à Paris. Il participe notamment à l'exécution des chevaux ailés du pont Alexandre III. Il décide ensuite de se consacrer à la dinanderie, un art très particulier et complexe techniquement de la fonte et du martelage du laiton, hérité du Moyen-Âge, historiquement pratiqué à Dinant et dans la vallée de La Meuse.

Puis, la découverte de l'art asiatique et en particulier de la laque est déterminante dans son travail. Soucieux de perfection technique, il fait venir des artisans japonais qui travaillent à ses côtés. Il élabore également ses propres recettes afin de mettre au point une technique de laque occidentale. Il compte parmi les plus grands décorateurs français de l'Art déco, de renommée internationale.



ANONYME

Chaise-longue de pont, paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT)

Vers 1930

Bois peint et cannage en rotin
Collection Saint-Nazaire Agglomération Tourisme – Écomusée
Inv. 992.1.17

La vie et les activités à bord

Diverses activités sont pratiquées par les passagers durant la traversée.

La promenade couverte "voir et être vu"

La promenade couverte permet d'avoir une vue sur le large tout en étant protégé des intempéries.

C'est un lieu pour marcher, pour faire des rencontres, pour lire ou prendre le thé et pour se reposer. Des chaises longues appelées « transats », sont à la disposition des passagers.

Sports, jeux et spectacles

Les passagers les plus fortunés de 1^{ère} classe se voient proposer de nombreuses activités sportives, culturelles et ludiques.

Ils peuvent pratiquer la natation dans une piscine intérieure et une piscine extérieure, le tennis, le tir aux pigeons d'argile, le jogging, la boxe et des parties de jeu de palet (*Shuffleboard* en anglais).

Sont aussi organisés à bord des bals costumés, des spectacles et divers jeux comme des parties de loto, de bingo, de bridge ou encore des courses de petits chevaux de bois. Les passagers disposent aussi d'une bibliothèque et d'un restaurant gastronomique. Les enfants, quant à eux, se retrouvent dans une salle de jeux spécialement conçue pour eux.

L'œuvre

Un modèle ingénieux et pratique

Cette chaise longue est un modèle classique des transats de ponts des navires de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT).

Entièrement pliable, elle se compose d'un cadre rouge, d'une assise et d'un dossier en rotin.

Sur l'avant se déploie un repose-pied composé de 7 traverses. Ses 8 pieds lui offrent une grande stabilité.

À bord, elle est agrémentée d'un coussin rouge portant le monogramme rond de la compagnie.

Les passagers pouvaient également disposer d'un plaid en cas de temps frais.

Les origines et usages

La chaise longue trouve donc son origine à la fin du 19^e siècle sur le pont des paquebots transatlantiques. Très vite, cette chaise de repos prend le nom de "transat", diminutif de « transatlantique ». Les premiers modèles sont en bois et en rotin, pourvu d'un repose-pieds et d'accotoirs.

Sans cesse au contact des embruns, le mobilier des ponts extérieurs doit être solide, interchangeable et pliant pour laisser la place à la promenade.

Facilement stockable et résistant, le transat permet de profiter d'un moment de repos sur les ponts-promenade. Les passagers peuvent s'y faire servir le bouillon (ou le consommé) ainsi que le thé de 11h. Alors que le mousse de *deck* ("pont" en anglais) propose les couvertures, les commis ou chefs de rangs servent thé et petits gâteaux. Le passager doit auparavant réserver son transat auprès du mousse de cabine pour espérer en avoir un disponible.

(Extrait de la notice : <https://collections.saint-nazaire-musees.com/ark:/34544/FLMjo410>)



Jean-Émile LABOUREUR

Nantes, 1877 - Pénestin, 1943

Le Roulis transatlantique

1907

Huile sur toile, 55 x 55,6 cm
Musée d'arts de Nantes
Inv. 979.12.4.P

L'œuvre

Une peinture qui nous embarque !

Une traversée de l'océan Atlantique, en 1907, alors qu'il revient des États-Unis, inspire à Jean-Émile Laboureur une peinture qui nous place sur le pont du navire, au cœur de l'action.

Une composition qui tangue

Le choix du format carré intensifie un jeu de lignes qui fait tout pour donner le mal de mer ! La ligne d'horizon, seule ligne stable du tableau, est placée très haut dans la composition pour accentuer le creux des vagues. Tous les éléments du bateau (cheminée, canot de sauvetage, bastingage...) dessinent des lignes obliques qui montrent comment le navire est baloté par l'océan. (Voir lignes tracées sur l'image). Enfin, les quelques passagers sur le pont, en proie aux fortes bourrasques de vent, s'efforcent de garder leur équilibre et leur verticalité dans la tempête.

Des couleurs en aplats

Laboureur emploie une palette de couleurs réduite au bleu de la mer, au jaune du pont, au rouge de la cheminée, proches des couleurs primaires. Ces teintes, comme les gris du ciel, des éléments du bateau et des passagers sont posées en aplats. Elles délimitent des surfaces lisses, sans nuances ni traces de pinceaux. Cette manière de peindre montre les affinités qu'entretient Laboureur avec la peinture d'avant-garde.

L'artiste

Années de formation

Né à Nantes en 1877, Jean-Émile Laboureur s'installe à Paris en 1895. Il fréquente l'Académie Julian et suit les cours de gravure d'Auguste Lepère.

Les voyages, sources d'inspiration

Entre 1903 et 1908, Laboureur réalise plusieurs voyages au Canada et aux États-Unis. Une de ces traversées, en 1907, lui inspire le tableau *Roulis transatlantique*. Il voyage ensuite en Grande-Bretagne, en Italie et en Turquie.

De retour à Paris : l'influence du cubisme

En 1912 il se fixe à Paris. Marqué par le cubisme, il simplifie l'espace dans ses peintures et géométrise les formes. Il peint à cette époque le tableau de Nantes *Le café du commerce*.

Un artiste aux multiples talents

Principalement connu comme graveur, Laboureur est également peintre et revendique activement ce double statut. Il fonde en 1923, avec Raoul Dufy, la Société des peintres graveurs indépendants.

Dans les collections nantaises

Le Musée d'arts de Nantes compte dans ses collections une dizaine de peintures et plus de 200 gravures de Laboureur.

Salle de projections /

À découvrir en petit groupe, en tenant compte du temps de visite d'1h (option)

TRAVERSÉES...

L'unité de lieu et de temps que constitue cet objet mouvant et clos qu'est le paquebot autorise des audaces modernes et des croisements d'univers sociaux, dont amateurs, écrivains et cinéastes rendent compte : par exemple Charlie Chaplin, *L'Emmigrant*, 1917 ; Buster Keaton, *La Croisière du Navigator*, 1924 ; Man Ray, *L'Étoile de mer*, 1928 ; Léo Mc Carey, *Elle et Lui*, 1939 ; Claude Lévi-Strauss, *Tristes Tropiques*, 1955 ; Blaise Cendrars, *L'Équateur*, Louis Chadourne, *La Désirade*.

Dans l'exposition, un espace dédié à ces expérimentations permet au visiteur d'appréhender l'expérience de la traversée, entouré de trois projections d'images d'archives, de citations, de documentaires amateurs et d'extraits de films hollywoodiens. Des vues de l'océan Atlantique dans tous ses états feront le lien entre le paquebot et l'horizon, les rencontres et le sentiment de solitude, le silence et le brouhaha des machines, le calme et la tempête. 10 minutes d'immersion pour appréhender cette traversée qui a marqué l'imaginaire des années folles.



FOCUS 2/ LE DESTIN TRAGIQUE DES PASSAGERS DE SAINT-LOUIS



1/ ANONYME
Réfugiés juifs quittant La Havane à bord du paquebot Saint-Louis, le 3 juin 1939
Épreuves gélatino-argentique, tirages d'époque
Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris (BHVP)
Inv. 4-FSE-003318



2/ Gerry CRANHAM
(Actif durant la première moitié du 20e siècle)
Les jumelles Ines et Renate Spanier à travers le hublot du paquebot Saint-Louis, dans le port d'Anvers le 17 juin 1939
Épreuve gélatino-argentique, tirage d'époque
Bibliothèque historique de la Ville de Paris. Inv. 4-FSE-003319

1/ L'ensemble de photographies anonymes exposées dans la dernière section de l'exposition évoque la triste épopée du paquebot *Saint-Louis*.

Le 13 mai 1939, le navire quitte le port de Hambourg pour Cuba, avec à son bord 937 réfugiés juifs allemands, fuyant le nazisme.

Après deux semaines de traversée, et malgré les visas des passagers, le capitaine Gustav Schröder reçoit l'ordre du gouvernement de La Havane de faire demi-tour. Connaissant le destin tragique qui les attend en Europe, il contacte les États-Unis, puis le Canada et l'ensemble des pays d'Amérique latine. Tous refusent de les accueillir.

Après négociations, sur le trajet du retour, **la France, la Grande Bretagne, les Pays-Bas et la Belgique acceptent de les accueillir. Mais quelques mois plus tard beaucoup seront déportés.**

2/ Dans le port d'Anvers, le 17 juin 1939, **le photographe reporter Gerry Cranham, travaillant pour l'agence Keystone, saisit à travers un hublot de *Saint-Louis* le portrait d'Ines et Renate Spanier**, deux sœurs jumelles de 7 ans. La construction de l'image, saisissant dans un cercle parfait le visage des enfants, leurs regards, l'un dans le vague et l'autre semblant nous prendre à témoin, est particulièrement émouvante et évoque les portraits en *tondi** de la renaissance italienne.

La famille Spanier trouve finalement refuge aux Pays-Bas et réussit à échapper à la déportation. **Redécouverte en 1999, lors d'une exposition retraçant le voyage de *Saint-Louis* au Musée-mémorial de la Shoah de Washington, cette photographie devient une icône intemporelle du sort des réfugiés aux États-Unis.**

* "ronds" en italien.

Chapelle de l'Oratoire

(Suite de l'exposition)

Hans Op de Beeck *Sea of Tranquillity, 2010*

En 2008, à l'occasion d'un séjour d'étude à Saint-Nazaire, Hans Op de Beeck est frappé par le développement historique remarquable de cette ville portuaire, dont les chantiers navals produisent les plus grands paquebots de croisière du monde.

Ceux-ci lui apparaissent alors comme un symptôme de la relation qu'entretient le monde occidental à l'égard de certaines idées : le temps libre, le travail et la consommation, l'utopie. C'est le point de départ du projet *Sea of Tranquillity* [Mer de la Tranquillité] exposé au Grand Café de Saint-Nazaire en 2010, que nous réactivons partiellement à l'occasion de l'exposition *Paquebots 1913-1942, une esthétique transatlantique*.

Sea of Tranquillity : ce titre fait référence à l'expression néerlandaise « Zee van Rust », qui décrit l'expérience d'un moment suspendu, un océan de calme.

En latin « Mare Tranquillitatis » désigne la mer lunaire où se posa Apollo 11 au moment du premier pas de l'Homme sur la Lune en 1969. Il comporte enfin une part d'ironie, si l'on considère ce que sont les croisières aujourd'hui.

Hans Op de Beeck conçoit son projet d'exposition autour de la monumentale maquette d'un vaisseau fictif, lui-même baptisé *Sea of Tranquillity*. Un court-métrage mêlant acteurs réels et environnements 3D plonge virtuellement le spectateur dans l'ancre de ce paquebot étrange et menaçant, qui fend doucement la nuit.

Hans Op de Beeck est né à Turnhout (Belgique) en 1969. Il vit et travaille à Bruxelles.

Sea of Tranquillity, 2010

Film vidéo Full HD transféré sur Blu-Ray, couleur, son,

Musique de Hans Op de Beeck et Sam Vloemans

Durée : 29 min 19 s

Courtesy Studio Hans Op de Beeck

Sea of Tranquillity, 2010

Maquette : plexiglas, textile, résine, Arcap, verre, polyuréthane, système d'éclairage, bois, peinture

H. 180 cm ; L. 500 × Pr. 200 cm

Berlin, collection Heiner Wemhöner

Producteurs de la maquette et du film :

Le Grand Café – centre d'art contemporain d'intérêt national, Saint-Nazaire

ARGOS, Bruxelles, Belgique

Kunstmuseum Thun, Suisse

CAB, Burgos, Espagne

La vidéo est une commande du Ministère de la Culture et de la Communication - Centre national des arts plastiques et a été réalisée avec le soutien de Fonds Audiovisuel Flamand (VAF), Autorités Flamandes, de Michael Guttman et Le Fresnoy - Studio national des arts contemporains, Emmanuelle and Michael Guttman, Xavier Hufkens et Galleria Continua.