



Université Toulouse Jean Jaurès

Année universitaire 2023-2024

Mémoire de Recherche en Histoire de l'art contemporain

Présenté et soutenu par

Emilie PERRIN

**« Les immeubles "paquebot" toulousains dans les années
1930 : caractéristiques et spécificités »**

Sous la direction de

Monsieur Nicolas MEYNEN, enseignant-chercheur
du Département Histoire de l'Art et Archéologie et du laboratoire
FRAMESPA

Madame Sophie FRADIER, enseignante-chercheuse
en histoire et culture architecturales et membre associée du laboratoire
FRAMESPA

MASTER HISTOIRE DE L'ART MODERNE ET CONTEMPORAIN

Table des abréviations

cat. exp. : catalogue d'exposition

cf. infra. : voir ci-dessous

cf. supra. : voir ci-dessus

circa. : environ

coord. : coordonné par

dir. : dirigé par

éd. : éditions

et al. : abréviation du latin et alii = et les autres (utilisée pour réduire une liste de personnes)

fig. : figure

Ibid. : abréviation du latin ibidem = la même chose (utilisée pour les répétitions de références) dans deux notes consécutives

n. et b. : noir et blanc

n.m. : nom masculin

n.f. : nom féminin

p. : page

photogr. : photographie

photogr. nég. sur verre : photographie négatif sur verre

s.d. : sans date

trans. : transitif

Vol. : volume

Avant-propos

Les immeubles de style paquebot à Toulouse sont au centre de l'étude et guident l'analyse.

Ils doivent être observés dans la ville pour percevoir leur relation avec l'environnement toulousain, mais surtout pour réfléchir aux caractéristiques du style paquebot toulousain. En effet, dans la mesure où il n'existe pas d'étude ou de publication spécifique sur ce sujet, la définition de la déclinaison toulousaine de ce courant doit être réalisée au travers de l'observation des bâtiments, à la fois leur extérieur, mais aussi leur intérieur, pour trouver leurs particularités et caractéristiques. Pour comprendre ce style, il est également nécessaire d'appréhender son identité, ses influences, et de le relier à la ville et au contexte dans lequel il s'est développé.

Il n'existe pas une bibliographie importante évoquant les immeubles paquebots toulousains, mais pour autant ils sont bien présents dans Toulouse et permettent de saisir l'ensemble d'une production conséquente. Les archives, constituées de plans et autres documents offrent un grand nombre d'informations sur les immeubles, que ce soit sur leur histoire, leur fonction, et sur toutes les personnes y ayant été associées.

Les immeubles paquebots toulousains sont rassemblés en un corpus de dix-sept immeubles. Sur le plan de la méthode, des plans et permis de construire sont consultés, ainsi que des publications. Pour déceler les particularités de l'immeuble paquebot toulousain, la réalisation d'une analyse typologique permet de faire ressortir les caractéristiques majeures, ainsi que les similitudes et les différences entre les constructions.

Les frontières de l'étude sont de 1932 à 1943 environ, c'est-à-dire les dates des immeubles étudiés dans ce corpus. Ces bornes englobent donc une bonne partie de l'entre-deux guerres, et concordent aussi avec la période où il y a à la mairie de Toulouse une municipalité sociale-démocrate (1925-1935), qui lance une vague de chantiers dans la ville.

La réalisation de notices Mérimée sur les immeubles du corpus dans le cadre d'un stage au sein de la mission Inventaire à la Direction du Patrimoine de la mairie de Toulouse a fait partie de la réflexion et a aidé à la progression de cette dernière. Ainsi l'étude a pu profiter du croisement de deux méthodologies : celle de l'inventaire et la

méthodologie universitaire. Le stage a également abouti à la réalisation de la proposition d'un texte sur les immeubles paquebot à Toulouse pour un prochain Focus sur l'Art déco, publication des Villes & Pays d'Art et d'Histoire.

Remerciements

Je remercie toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail de recherche (Bibliothèques universitaires, Archives municipales de Toulouse, ...).

Tout particulièrement, je tiens à remercier sincèrement mon directeur de mémoire, Monsieur Nicolas Meynen, qui a accepté de me suivre. Ses conseils éclairants et ses remarques précieuses tout au long de l'année ont été décisifs dans la progression de mes recherches et le développement de mes réflexions.

Tous mes remerciements vont également à ma directrice de mémoire, Madame Sophie Fradier, pour son regard bienveillant sur mes travaux ainsi que ses conseils qui m'ont permis d'organiser ma pensée et d'avancer dans mes recherches.

Je remercie aussi Madame Laure Krispin, chargée de l'inventaire du patrimoine à la mairie de Toulouse, ma directrice lors de mon stage, pour m'avoir apporté un grand nombre d'éléments de réflexion, pour son aide dans l'analyse des immeubles du corpus étudié et pour avoir répondu à mes questions et interrogations. Merci aussi à toute l'équipe de la Mission Inventaire à la Direction du Patrimoine de la mairie de Toulouse pour leur accueil.

Enfin, merci à ma famille pour son soutien constant.

Introduction

Cette étude a pour objet de définir l'immeuble paquebot à Toulouse dans le cadre de l'analyse d'un corpus. Ce sujet a été choisi car il existe très peu de publications sur le style « paquebot » et aucune étude uniquement sur sa déclinaison toulousaine. Pourtant cette ville est riche architecturalement et possède un grand nombre d'immeubles s'inscrivant dans ce courant, que ce soit entièrement ou partiellement.

Il faut s'attacher à la question des particularités des immeubles paquebots toulousains par rapport au style « paquebot » défini de manière générale. Après avoir traité de ce qui peut caractériser l'immeuble paquebot toulousain, il faut se demander s'il est possible de le définir.

Pour ce faire, il est d'abord nécessaire de se pencher sur le contexte de l'apparition de ce style, que ce soit sur le plan historique, et donc par la même occasion économique, politique, démographique et urbain, et sur le plan artistique et architectural. Ensuite, une analyse approfondie du corpus doit permettre de relever des similitudes, de mieux discerner ce qu'est l'immeuble paquebot toulousain. Et enfin, au travers de questions sur ce qui intervient dans la création de constructions édifiées dans ce style, en réalisant des comparaisons avec des immeubles d'autres villes ou d'autres styles, et en se penchant sur la réception, nous allons pouvoir aller plus loin dans l'analyse.

Le style « paquebot » en architecture se développe dans les années 1930. C'est un courant entre l'Art déco et le Mouvement moderne qui s'inspire de l'architecture navale et plus spécifiquement des grands paquebots transatlantiques comme le *Normandie*, *L'Atlantique* ou *l'Île-de-France*. Pour faire écho à ces moyens de transport, synonymes de luxe et de modernité à l'époque, un vocabulaire spécifique est utilisé : angles arrondis, enduit blanc, longs balcons filants ressemblant à des bastingages, oculus en hublot, accentuation des lignes horizontales qui évoquent des coursives. Cette apparence de navire est renforcée par l'utilisation de cette esthétique pour les parcelles d'angles, ce qui engendre une perspective en forme de proue et donne l'impression d'un bateau s'élançant dans la ville. Le style « paquebot » est choisi à Toulouse dans les années 1930. Les formes sont celles évoquées plus haut, auxquelles s'ajoutent quelques points qui sont propres à Toulouse et son histoire architecturale : utilisation de la brique rouge cuite sous forme de briques moulées en

arrondi et longs bandeaux en brique plaquée qui accentuent les lignes horizontales de la façade.

En lui-même l'immeuble paquebot n'est pas un sujet abordé seul, il ne possède pas de publication spécifique. Cependant, il fait partie d'ouvrages généraux sur l'Art déco ou l'architecture des années 1930. Il y est soit mentionné, soit au mieux développé dans un paragraphe voire dans une sous-partie. Ce sujet de mémoire peut donc apporter quelque chose à la recherche scientifique puisqu'il n'a pas fait l'objet de publications ou d'ouvrages uniquement centrés sur les immeubles paquebots.

Pour comprendre la naissance du style « paquebot » et l'origine d'une esthétique s'inspirant de l'architecture navale, il faut s'intéresser au contexte général artistique, architectural, mais également historique de la période de l'entre-deux-guerres et du début du XX^e siècle. La recherche a d'abord abordé l'architecture de la première moitié de ce siècle, en se concentrant sur les innovations techniques, les développements esthétiques et théoriques avec des ouvrages comme *L'Architecture moderne, une histoire critique*¹, écrit par Kenneth Frampton (2006), ou *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*² de Simon Texier (2015). Le livre de Yves Billard, *Le monde de 1914 à 1945*³ permet de se faire une idée du contexte historique dans la première moitié du siècle. Pour resserrer le cadre sur l'architecture des années de l'entre-deux-guerres, des figures importantes sont à étudier, et en particulier Le Corbusier (1887-1965) et son ouvrage majeur *Vers une architecture*⁴, et son travail de publication avec *L'Esprit nouveau*, revue fondée avec Amédée Ozenfant (1886-1966) en 1920. Le catalogue de l'exposition *L'art déco : France-Amérique du Nord* à la Cité de l'architecture et du patrimoine développe différents points intéressants comme la relation culturelle aux Etats-Unis pour bien comprendre la période, et *1925, quand l'Art déco séduit le monde*⁵, dirigé par Emmanuel Bréon et publié en lien avec une exposition du même nom, permet de se pencher sur l'Art déco.

Le paquebot en tant que navire et ce qu'il représente au début du XX^e siècle et dans l'entre-deux-guerres doit être étudié. Sa symbolique est liée aux pensées de

¹ Kenneth FRAMPTON, *L'Architecture moderne, une histoire critique*, Paris, Thames & Hudson, 2006.

² Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

³ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

⁴ LE CORBUSIER, *Vers une architecture*, Paris, Flammarion, Champs, [1923] 1995.

⁵ E. BREON (dir.), *1925, quand l'Art Déco séduit le monde* (Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 16 octobre 2013 – 17 février 2014), cat. exp., Paris, éd. Norma, 2013.

l'architecture moderne. Le Corbusier a étudié ce moyen de transport en 1925 dans *Vers une architecture*⁶. La thèse de Grant K. Davis, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*⁷, et surtout *Vers une architecture*, l'ouvrage théorique de Le Corbusier, développent le lien du paquebot à la modernité architecturale.

L'étude des immeubles paquebots toulousains conduit à s'intéresser au développement urbain de cette ville et à ses caractéristiques. L'article de Jean-Yves Nevers, *Stress, stress, stress... La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*⁸, ou la maîtrise d'Histoire d'Elisabeth Laffont sur le *Développement de Toulouse et [sa] construction, 1919 – 1939*⁹, exposent la situation économique, urbaine, démographique et sociologique de la ville. Le contexte artistique et culturel, quant à lui, est présenté en détail par Luce Rivet-Barlangue dans sa thèse d'Histoire de l'art *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*¹⁰, et par Maurice Culot dans *Toulouse, les délices de l'imitation*¹¹, ouvrage qui regroupe plusieurs contributions et aborde la question importante du régionalisme. Né à la fin du XIX^e siècle, ce mouvement se déploie au début du XX^e siècle avec par exemple la revue l'*Auta*¹². Luce Rivet-Barlangue développe ce sujet dans « L'invention du surnom

⁶ LE CORBUSIER, *Vers une architecture*, Paris, Flammarion, Champs, [1923] 1995.

⁷ Grant K. DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, Thèse, sous la direction de Denise COSTANZO, The Pennsylvania State University, 2020.

⁸ Jean-Yves NEVERS, *Stress, stress, stress... La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*, 2008 [1984]. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277247>

⁹ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982.

¹⁰ Luce RIVET – BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, Thèse d'histoire de l'art, sous la direction de Yves BRUAND, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

¹¹ Maurice CULOT (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995.

¹² L'*Auta* est une revue mensuelle publiée dès 1906 par la société Les Toulousains de Toulouse, association elle-même créée le 9 décembre 1904. Dans le premier numéro, le président Pierre Bacqué-Fonade annonce le plan d'action de la société : « Nous voulons de toutes nos forces conserver à notre cité tout ce qui rappelle son long passé de gloire et de grandeur ; ce programme de patriotisme local est assez étendu car il comprend la protection et la conservation des vieux monuments, la préservation et la restauration de ceux qui nécessiteraient quelques réparations urgentes, le maintien et le respect des vieux noms des rues qui sont étroitement liés à notre histoire locale... serait l'objet des soins les plus attentifs et le respect des traditions, des vieux usages, des anciennes coutumes de nos aïeux, en un mot, tout ce qui constitue l'originalité de notre race. ». La société des Toulousains de Toulouse est par exemple favorable au maintien de la couleur originale des briques. En juillet 1911 elle critique la « mode absurde de badigeonner de blanc, de gris ou de noir les façades » dans le n° 23 de l'*Auta*, dans l'encart « Restauration des façades de briques » de la rubrique « Chroniques de nos monuments ». La société pèse aussi fortement dans les orientations de la politique urbaine au travers de sa revue l'*Auta* en participant au mouvement de défense du patrimoine local lancé par les sociétés savantes et les associations locales au moment de la grande vague de chantiers entre 1925 et 1940. Des articles influent sur de grands projets comme celui de l'HBM du Grand Rond, ou celui de la poste rue Lafayette en protestant contre l'emploi du béton apparent ou contre une hauteur prévue trop importante dans le projet de l'HBM.

de Toulouse ville rose¹³ », article publié en 2009, correspondant à son intervention au 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine* (14-16 juin 2007, Université Toulouse Le Mirail).

D'autres auteurs se sont penchés sur l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme à Toulouse : Laure Krispin et Louise-Emmanuelle Friquart, toutes deux chargées de l'inventaire du patrimoine à la Ville de Toulouse, ont produit *Toulouse - 250 ans d'urbanisme & d'architecture publique*, et Rémi Papillault, Jean-Loup Marfaing et Laura Girard le *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*. Après avoir circonscrit la période temporelle de construction d'immeubles paquebots aux années de l'entre-deux guerres à Toulouse, il faut se pencher sur les années 1920 à 1940 avec des ouvrages comme *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*¹⁴, une production du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, ou encore avec cette publication de Geneviève Furnemont ayant pour objet l'Art déco, *Les maîtres bâtisseurs toulousains, 6. Toulouse Art déco : période 1920-1940*¹⁵.

A Toulouse, le style « paquebot » est mentionné dans certains ouvrages, mais ne possède pas de littérature qui lui est uniquement consacrée. Dans *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes* cité précédemment, débute à la page 100 un paragraphe portant sur le style « paquebot » appelé « Un style pour tous : dix ans d'Art déco, dix ans de paquebots ». Le *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*¹⁶ le décrit également, ainsi que le n° 62 d'automne 2022 dédié à l'Art déco de la revue *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*¹⁷. Pour trouver des informations

« Permanence de la mémoire urbaine, l'Auta et la Société les Toulousains de Toulouse et Amis du Vieux Toulouse », *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 153.

Shun NAKAYAMA, *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*, Thèse, sous la direction de Colette ZYTNIICKI, Université Toulouse Jean Jaurès, 2014, Vol. 2, p. 568.

¹³ L. RIVET – BARLANGUE, « L'invention du surnom de Toulouse ville rose », *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine* [actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, Université Toulouse Le Mirail, 14-16 juin 2007], Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2009.

¹⁴ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, éd. Ombres, 1991.

¹⁵ Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains, 6. Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021.

¹⁶ Rémi PAPILLAUT (dir.), Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, Collection Architectures, 2016.

¹⁷ *Le Patrimoine, histoire, culture et création d'Occitanie*, automne 2022, n°62

il est donc nécessaire d'employer des sources bibliographiques secondaires avec des ouvrages portant sur l'Art déco, l'Art déco à Toulouse, mais aussi la brique à Toulouse, importante dans l'esthétique des immeubles paquebots de cette ville. En effet ceux-ci se distinguent par leur polychromie et l'usage des couleurs de la brique rouge couplé avec celui des couleurs du béton et de l'enduit clair pour créer des lignes horizontales ou verticales sur la façade. La brique rouge est au centre de ces deux publications : la thèse de Laura Girard, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*¹⁸, et le mémoire réalisé à partir du séminaire *Images de villes* de Maria Makris, *L'imitation de la pierre à Toulouse dans les années 30*¹⁹. L'histoire du renouveau de son utilisation à partir de la fin du XIX^e siècle est lié au développement d'une conscience patrimoniale toulousaine, comme l'explique Shun Nakayama dans sa thèse en Histoire de 2014 *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*²⁰.

Enfin, l'étude de la presse publiée dans les années 1930 à 1940 est importante car elle permet d'en apprendre plus sur le contexte, l'histoire, la réception des immeubles étudiés mais aussi l'origine et l'histoire de l'expression « style paquebot ». Les revues utilisées appartiennent à la presse quotidienne et générale comme *la Dépêche* ou *le Petit Journal*, mais relèvent en grande majorité d'une presse plus spécialisée dans l'architecture comme *l'Architecture d'Aujourd'hui*, et locale comme *l'Art Méridional* et *l'Auta* à Toulouse.

Un corpus d'immeubles a été établi parallèlement aux recherches et s'est précisé lorsqu'il a été possible de distinguer des caractéristiques communes aux immeubles paquebots grâce aux lectures et à l'observation des constructions. Une fois le premier corpus stable, un travail aux archives municipales de Toulouse a débuté avec la consultation des permis de construire et documents relatifs aux immeubles identifiés.

¹⁸ Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse en architecture, sous la direction de Enrico CHAPEL, Françoise BLANC, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019. <https://www.theses.fr/2019TOU20032>

¹⁹ Maria MAKRIS, *L'imitation de la pierre à Toulouse dans les années 30, Architecture, aménagement de l'espace*, mémoire de séminaire *Images de villes*, équipe enseignante : C. SANDRINI, P. WEIDKNETT, C. HURTIN, N. JOUENNE, C. REGINENSI, N. SBITI, École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, 2014. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01764736>

²⁰ Shun NAKAYAMA, *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*, Thèse, sous la direction de Colette ZYTNIICKI, Université Toulouse Jean Jaurès, 2014, Vol. 2.

L'analyse des plans et des permis est majeure pour une étude approfondie d'un corpus, notamment parce que ces documents offrent beaucoup d'informations sur les architectes, commanditaires mais aussi matériaux, organisations internes, fonctions, niveau de vie des habitants visés, équipements, ou encore sur la construction en elle-même.

La déclinaison toulousaine est également comparée à des immeubles d'autres villes reprenant l'esthétique « paquebot » : Rodez, Paris et Bruxelles. Des publications sur ces villes sont utilisées comme l'ouvrage de Bertrand Lemoine et Philippe Rivoirard, *Paris l'architecture des années trente*²¹, celui de Yann Launay et Christian Mullier *Rodez au XX^e siècle, les choix de la modernité*²², ou bien *Bruxelles Art déco, 1920-1930*, des Archives d'Architecture Moderne²³.

²¹ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987.

²² Yann LAUNEY, Christian MULLIER, *Rodez au XX^e siècle, les choix de la modernité*, Labège, Imprimerie Amadio, Inventaire général du patrimoine culture, Images du Patrimoine n° 311, Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, 2021.

²³ Archives d'Architecture Moderne, *Bruxelles Art déco, 1920-1930*, Paris, Norma Editions, 1996.

I) Les années 1930. L'apparition de l'immeuble paquebot

L'immeuble paquebot à Toulouse s'inscrit dans un contexte historique, technique, économique et architectural, que ce soit au niveau national ou au niveau toulousain que nous allons étudier pour comprendre l'origine de cette esthétique. Le paquebot apparaît comme le symbole de cette époque.

A) Le développement des villes et de l'urbanisme et les progrès industriels et technologiques dans la France de la première moitié du XXe siècle

Les années 1920 et 1930 sont une époque d'innovations et d'évolutions techniques, matérielles, technologiques qui transforment et modernisent le cadre de vie urbain. C'est entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, période qui est aussi appelée « Belle Epoque », qu'ont lieu des découvertes scientifiques et des innovations techniques majeures.

1) Innovations techniques et développement de l'industrie

Les inventions de la fin du XIX^e siècle sont appliquées à partir du début du XX^e siècle, et d'autres s'y ajoutent pour faire de cette période un moment de transformations pour la société. Le téléphone se développe, ainsi que les appareils ménagers et électroménagers, la radio, les premiers magnétophones, les électrophones pour disques « 78 » tours, ... L'industrie chimique fait des découvertes, innove en créant de nouveaux plastiques, des textiles artificiels... L'accélération soudaine de quelques branches industrielles comme celle de l'électronique est possible grâce aux innovations techniques qui créent un boom économique²⁴.

²⁴ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

Aux Etats-Unis, l'idéologie du progrès devient une religion scientifique et le taylorisme²⁵ apparaît, défini par son créateur l'ingénieur américain Frederick Winslow Taylor (1856-1915) comme « une science du travail industriel »²⁶. Les nouvelles méthodes de production conduisent à une accélération de la croissance des industries, le travail à la chaîne se généralise, entre autres pour l'automobile qui en 1930 est accessible aux classes moyennes de certaines parties du monde occidental : l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord²⁷. La production en série, banalisée et standardisée a permis de faire baisser les prix.

La publicité connaît également un essor très important grâce aux nouveaux supports que sont les magazines, illustrés et contenant des photographies, ou la radio dont les premières émissions commerciales apparaissent en 1919. Les innovations et les développements techniques, technologiques et industrielles sont une des raisons de la prospérité économique, permise aussi par la paix. Dans les foyers, l'augmentation du niveau de vie permet aux personnes des classes moyennes et supérieures habitant dans des grandes villes des pays industrialisés de s'offrir de nouveaux objets de consommation que sont la voiture, le réfrigérateur, la machine à laver le linge ou le poste de radio. Leur mode de vie en est bouleversé. Le cadre de vie urbain se modernise également, et cette fois-ci pour toute la population de ces pays avec un accès plus démocratisé à l'électricité, et une modernisation des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

L'architecture des années 1920 – 1940 est marquée par des innovations techniques et technologiques, qui offrent de nouvelles possibilités. Les évolutions de l'usage du béton sont majeures pour l'architecture. Vers 1880 aux Etats-Unis se généralisent les ossatures métalliques dans les immeubles commerciaux de Chicago. Elles inaugurent

²⁵ L'ingénieur américain Frederick Winslow Taylor (1856-1915) en est à l'origine et donne son nom à cette « méthode d'organisation scientifique du travail industriel visant à assurer une augmentation de la productivité fondée sur la maîtrise du processus de production, sur la séparation stricte entre travail manuel et travail intellectuel, sur une parcellisation des tâches et sur une standardisation des outils, des conditions et des méthodes de travail ».

Taylorisme », <https://www.cnrtl.fr/definition/taylorisme>, consulté le 2/03/2023.

Cette méthode est introduite vers 1905 au Royaume-Uni, et ensuite dans les autres pays d'Europe pendant la Première Guerre mondiale. Elle y est imposée et présentée comme nécessaire à la victoire. Après la Première Guerre mondiale, des acteurs du monde industriel et des techniciens venant d'Europe se rendent aux Etats Unis pour y faire une sorte de « pèlerinage » lié au fordisme.

Michel RAGON, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes 2. Naissance de la cité moderne 1900-1940*, Paris, Points, Essais, 1986.

²⁶ Michel RAGON, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes 2. Naissance de la cité moderne 1900-1940*, Paris, Points, Essais, 1986.

²⁷ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

l'ère des murs-rideaux qui sont des murs dématérialisés grâce une structure plus solide permettant de plus grandes ouvertures. La grande fenêtre horizontale ou fenêtre de Chicago apparaît²⁸. Le béton armé est inventé à la fin du XIX^e siècle, et officialisée en 1892 lorsque l'entrepreneur français François Hennebique (1842-1921) dépose un brevet pour son propre système de construction. Celui-ci découle des réflexions de Hennebique sur l'alliance du fer et du ciment. Le brevet concerne la poutre à étrier, qui consiste en le placement d'armatures de fers ronds aux parties supérieure et inférieure de la poutre, et les étriers solidarisent le tout²⁹. Grâce à ses brevets, il crée une société d'ingénierie et continue à les exploiter en abandonnant son entreprise de construction. Son programme est adaptable à de multiples situations et programmes où le béton armé peut remplacer la maçonnerie classique ou les structures métalliques. La société s'agrandit, et des agents et des concessionnaires sont présents, d'abord dans toute la France, puis dans le monde entier. L'expansion se poursuit jusqu'à la Première Guerre mondiale, pour ensuite se tarir. La société intervient dans la réalisation d'édifices industriels, de bâtiments publics ou agricoles, d'habitations... Une revue appelée *Le béton armé* est même fondée en juin 1898, un Congrès annuel du béton armé est organisé à partir de 1897 : ils servent à diffuser les informations techniques, tout en montrant les possibilités offertes par la société à d'éventuels clients. Le béton armé est consacré officiellement au moment de l'Exposition universelle de 1900, et va voir au début du XX^e siècle ses brevets tomber dans le domaine public : le monopole de l'entreprise de François Hennebique décline. L'emploi du béton armé est peu à peu réglementé en Europe, notamment en France avec la circulaire française de 1906. La commission nationale élabore une réglementation française sur l'emploi et le calcul du béton armé. La société de Hennebique continue à fonctionner jusqu'à la Première Guerre mondiale qui fait s'arrêter les projets, elle reprend après la guerre mais principalement en France dans les années 1930. Après la Seconde Guerre mondiale, la société n'exerce plus qu'en France, et sera dissoute en 1967³⁰.

²⁸ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XXe et XXIe siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

²⁹ Cité de l'architecture et du patrimoine, « François Hennebique », *Portraits d'architectes*. https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/portraits_architectes/henfr.php consulté le 30/04/2023.

³⁰ Ibid.

Une des constructions les plus célèbres ayant employé le béton armé est l'immeuble au 25 bis rue Franklin à Paris par les frères Perret³¹. Grâce à une ossature en béton armé, ils créent des niveaux de planchers qui permettent de réaliser des appartements ouverts sur l'extérieur. La notion d'espace ouvert en architecture prend souvent cet immeuble comme point de départ, et les recherches sur cette notion se prolongent dans les années 1910 et 1920 avec le mur en briques de verre et l'ossature en béton armé³².

Le béton précontraint est un autre système inventé quelques années après, dans les années 1920. Il est synonyme d'une nouvelle étape pour le béton. Cette technique est utilisée pour les ponts, les viaducs, les barrages, les réservoirs, les tunnels... Elle consiste en la production de manière artificielle de contraintes inverses dans l'armature avant le coulage³³. Ainsi les problèmes de grandes contraintes de compression et de traction qui apparaissent au moment du montage et de la mise en charge sont évités, et cela permet de faire des économies dans les grandes portées puisque la hauteur d'une poutre à largeur égale est réduite de moitié. Le béton précontraint est le fruit des travaux du français Eugène Freyssinet (1879-1962) et du suisse Robert Maillart (1872-1940), ce dernier ayant réalisé la première dalle plate sans poutre porteuse d'Europe en 1912. Ce type de béton est inventé dans les années 1920, et est breveté en 1933³⁴ par Freyssinet. Dans ses recherches qui précèdent la création de ce procédé, il commence par faire des tentatives de structure monolithique autoportante, avec de 1921 à 1923, les deux hangars d'Orly, et deux ponts reposant sur des arcs tirants en béton armé à Saint-Pierre-du-Vauvray et Plougastel dans les années 1923 à 1929. Les hangars à dirigeables d'Orly (Fig. 1) sont deux immenses voutes paraboliques en béton

³¹ Les frères Perret sont Auguste (1874-1954), Gustave (1876-1952), et Claude (1880-1960), tous les trois nés à Bruxelles et collaborant dans l'entreprise familiale. Le nom Perret, en particulier celui de Auguste est associé à l'architecture de béton armé et à son développement. https://www.larousse.fr/encyclopedie/groupe-personnage/les_fr%C3%A8res_Perret/137693, consulté le 05/09/2023.

³² Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XXe et XXIe siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

³³ Béton, n. m. : *Béton précontraint*, dont les armatures sont mises en tension avant le coulage. <https://www.cnrtl.fr/definition/academie9/b%C3%A9ton#:~:text=B%C3%A9ton%20pr%C3%A9contraint%2C%20dont%20les%20armatures,Un%20immeuble%20en%20b%C3%A9ton>. Consulté le 30/04/2023.

³⁴ BnF Passerelle[s], « Qu'est-ce que le béton précontraint ? » <https://passerelles.essentiels.bnf.fr/fr/chronologie/construction/6469d2d6-aeef-4fec-8184-531b5f88c3eb-centre-national-industries-et-techniques-cnit-la-defense/article/87133fe9-ab97-488f-80d4-779db5ac35ae-quest-ce-que-beton-precontraint> Consulté le 30/04/2023.

armé de 86 mètres de portée chacune³⁵. La technique de la précontrainte se diffuse dans les années 1930 à 1940.

La conjonction de nouveautés et d'évolutions techniques avec des développements théoriques conduit à des expérimentations et une révolution en architecture. De nouveaux moyens de construction sont utilisés : le béton armé est massivement choisi car il offre un gain de surface par rapport à la pierre en réduisant l'épaisseur des murs ce qui procure des possibilités en architecture qui n'existaient pas auparavant. Il est aussi plus intéressant économiquement³⁶.

Deux autres techniques doivent être mentionnées : l'utilisation de l'acier et la préfabrication. Celle-ci est une pratique ancienne mais revient sur le devant de la scène après la Première Guerre mondiale. Avec la crise du logement, la pénurie de main d'œuvre et la réduction des coûts qui est nécessaire, cette technique est un bon moyen de production. La Société de constructions rapides est créée en 1925 par Henri Sauvage (1873-1932). Elle propose une préfabrication partielle, par rapport aux architectes urbanistes français Eugène Beaudouin (1898-1983) et Marcel Lods (1891-1978) qui réussissent à faire une préfabrication quasi-totale dans l'entre-deux-guerres avec des planchers métalliques, et des panneaux et planchers de béton vibré³⁷. Quant à l'intégration de l'acier dans la construction, elle est liée à l'OTUA créé en 1929 : l'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier. Le but de cet office technique est de promouvoir ce mode de construction. L'acier est concurrencé par le béton armé en Europe. Il est par exemple utilisé pour réaliser une structure qui est une des premières de ce type pour la Shell-Haus toute en courbes de l'architecte allemand Emil Fahrenkamp (1885-1966) à Berlin en 1931³⁸.

³⁵ Kenneth FRAMPTON, *L'Architecture moderne, une histoire critique*, Paris, Thames & Hudson, 2006.

³⁶ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987.

³⁷ Béton vibré : Le vibrage du béton permet d'augmenter sa cohésion et sa solidité. La technique du vibrage consiste en la transmission d'une série d'impulsions et de chocs pour faire entrer un milieu en vibration. <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/vibrage>, consulté le 14/06/2023.

³⁸ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XXe et XXIe siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

2) Augmentation de la population dans les villes : crise du logement et urbanisation

Au début du XX^e siècle, la révolution industrielle entraîne un fort exode rural. Une des conséquences de la mutation économique, c'est l'urbanisation. Dans les années 1920 en France, la moitié de la population vit en ville, chiffre beaucoup moins important que dans d'autres pays comme le Royaume-Uni ou la Belgique. Vers 1930, la notion de transition démographique peut être appliquée à la plupart des pays urbanisés et industrialisés³⁹.

Les années 1920 sont une période de grande effervescence. Le moment en lui-même incite à la reconstruction, les années 1920 à 1930 s'inscrivant dans l'après Première Guerre mondiale⁴⁰. En effet au lendemain de la guerre, 280 000 maisons ont été détruites et 422 000 endommagées. Les équipements et les éléments d'urbanisme sont aussi concernés avec jusqu'à 54 000 km de routes, 1 112 km de voies navigables, et plus de 6 000 ouvrages d'art qu'il faut reconstruire. La priorité est d'abord donnée aux chemins de fer d'intérêt général et aux bâtiments industriels jusqu'en 1920, et à partir de là, jusqu'en 1924, les bâtiments non-industriels et les infrastructures font l'objet de reconstructions. Les pouvoirs publics n'encouragent pas la nouveauté ou les innovations techniques, et le principe dominant est de reconstruire à l'identique. L'engagement de l'Etat va baisser à partir de 1933, et avec lui arrive une récession du bâtiment, particulièrement importante en 1938⁴¹.

En ce qui concerne les villes, après les destructions dues à la guerre, des travaux rapides de reconstruction sont décidés ce qui conduit à une réédification sans plan d'ensemble et sans visée politique d'urbanisme à long terme. Les villes françaises se développent de manière incontrôlée, à la différence de la plupart des pays européens voisins où est initiée une planification urbaine⁴².

La population en ville augmente donc de manière significative, ce qui engendre une crise du logement. Mais le manque d'organisation du gouvernement et les contradictions des différentes lois ayant trait à la construction empêchent la rapidité

³⁹ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

⁴⁰ Frédéric LENNE (coord.), *Un siècle de constructions : 1900-2000*, Paris, Le Moniteur, 1999.

⁴¹ Ibid., p. 42.

⁴² Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains, 6. Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 7.

nécessaire : à la veille de la Seconde Guerre mondiale, moins de 500 000 logements sociaux ont été réalisés, et moins de 300 projets d'urbanisme ont été approuvés⁴³.

Le XX^e siècle est un moment où sont réfléchies les réglementations urbaines et architecturales. Avant les années 1930 des lois importantes sont votées comme la loi Cornudet le 14 mars 1919. Elle oblige les villes françaises de 10 000 habitants et plus à constituer avec l'aide de personnes du milieu (architecte, géomètre) un Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension ou PAEE dans un délai de 3 ans. Pour la première fois, est établi un document d'urbanisme destiné à l'aménagement des villes, qui orienter la croissance de la ville et assainir cette dernière grâce à un dispositif qui permet de réguler les modes de production urbaine au travers du prisme de l'hygiène. La planification urbaine est poussée par la loi⁴⁴.

Le 13 juillet 1928 est votée la loi Loucheur. Celle-ci crée un programme de construction d'habitation à bon marché (HBM) et de logement pour remédier à la crise. Cette loi fait partie dans l'entre-deux-guerres d'une politique plus large de logements sociaux, qui établit un programme de financement public pour construire 200 000 HBM, 60 000 logements à loyers moyens, et propose également des aménagements financiers selon des critères sociaux. L'Etat dans le cadre de ce programme intervient financièrement en permettant un emprunt à faible taux pour l'achat d'un terrain et la construction d'un logement, la seule condition étant la supervision du chantier par un architecte d'Etat. Même si cette loi n'est effective que durant cinq ans, et si les facilités d'accession à la propriété sont supprimées en 1935, la loi Loucheur reste majeure dans l'histoire du logement social⁴⁵.

La loi Cornudet de 1919 marque les débuts d'une nouvelle discipline : l'urbanisme⁴⁶. Si son origine peut être trouvée dans la création de la Société française des urbanistes

⁴³ Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains*, 6. *Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 7.

⁴⁴ Marlène GHORAYEB, « La loi Cornudet, un urbanisme hygiéniste et social », *Droit et Ville*, 2019/2 (N° 88), p. 43-58. DOI : 10.3917/dv.088.0043. URL : <https://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2019-2-page-43.htm>

⁴⁵ Pierre GRELLEY, « Contrepoint - Coup d'œil sur la loi Loucheur », *Informations sociales*, 2014/4 (n° 184), p. 31-32. DOI : 10.3917/inso.184.0031. URL : <https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2014-4-page-31.htm>

⁴⁶ Le mot « urbanisme » semble être apparu pour la première fois en 1910 dans le Bulletin de la Société géographique de Neuchâtel. C'est un néologisme qui est en lien avec l'émergence d'une réalité nouvelle, celle de l'expansion de la société industrielle à la fin du XIX^e siècle. Ce contexte donne naissance à une discipline qui prend la suite des arts urbains précédents mais s'en distingue grâce à son aspect réflexif et critique, ainsi que sa prétention scientifique.

en 1911, pour autant c'est réellement la loi Cornudet qui lui donne sa légitimité. Le XX^e siècle apparaît comme le siècle de la naissance et du développement de l'urbanisme, synonyme de progrès : c'est l'outil pour inscrire les villes dans la modernité. La discipline tire ses origines de l'hygiénisme, particulièrement important à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, et a pour objectif d'assainir, d'embellir et de contrôler la croissance et le développement des villes⁴⁷.

Dans l'entre-deux-guerres, une remise en question de l'architecture est engendrée par différents éléments du contexte ambiant : les destructions causées par la guerre, les progrès dans les techniques de construction avec le béton armé ou la standardisation des éléments, mais aussi le développement de l'urbanisme. Les années 1930 sont marquées par une intensification des débats des architectes autour du bâtiment, mais aussi autour de la ville en elle-même, ce qui sera ensuite appelé l'urbanisme par l'école allemande du Bauhaus⁴⁸. Les réflexions urbaines s'intensifient avec l'augmentation des expériences internationales : les Congrès internationaux d'architecture moderne ou CIAM sont créés en 1928 à l'initiative de Le Corbusier (1887-1965) et avec le concours de l'historien et critique de l'architecture Siegfried Giedion (1888-1968). C'est lors des travaux et réflexions qui ont lieu lors du 4^e Congrès international de l'architecture moderne en août 1933 à Athènes, qui réunit les tenants de l'avant-garde, que naît la fameuse Charte d'Athènes, qui est écrite en 1943 par Le Corbusier⁴⁹. Dans cette Charte y est déclaré « Le premier devoir de l'urbanisme est de se mettre en accord avec les besoins fondamentaux des hommes. [...] Le soleil, la verdure, l'espace sont les trois premiers matériaux de l'urbanisme.⁵⁰ ». En France, les architectes aussi réfléchissent à la ville, les avant-gardistes proposent le fonctionnalisme à la place des solutions plus traditionnelles : la fonction de l'espace construit est mise en valeur, les matériaux nouveaux que sont le béton ou le verre sont employés sans y ajouter des fioritures, un choix de formes plus épurées et dépouillées comme la façade libre et le toit-terrasse, ou encore la rigueur des volumes. Ainsi les formes sont perçues comme

Françoise CHOAY, *L'urbanisme, utopies et réalités, Une anthologie*, Paris, Points, Essais, 2014 [1965], p. 8.

⁴⁷ Marlène GHORAYEB, « La loi Cornudet, un urbanisme hygiéniste et social », *Droit et Ville*, 2019/2 (N° 88), p. 43-58. DOI : 10.3917/dv.088.0043. URL : <https://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2019-2-page-43.htm>

⁴⁸ Muriel MONTERO, *La France de 1914 à 1945*, Paris, Armand Colin, 2001.

⁴⁹ Frédéric LENNE (coord.), *Un siècle de constructions : 1900-2000*, Paris, Le Moniteur, 1999.

⁵⁰ Muriel MONTERO, *La France de 1914 à 1945*, Paris, Armand Colin, 2001, p. 103.

plus belles lorsqu'elles sont adaptées à leurs fonctions. Celles-ci sont au nombre de quatre pour la ville : habiter, travailler, circuler, se recréer le corps et l'esprit⁵¹.

3) De la prospérité économique à la récession

Ainsi les années 1920 sont une période de croissance et de prospérité économique, et cela d'abord en raison de la paix qui est nécessaire à la bonne situation de l'économie. Les grands Etats retrouvent également une monnaie stable assez rapidement au début des années 1920, et les principaux problèmes économiques d'après-guerre sont aussi surmontés. Les industries sont en pleine croissance dans les années 1920 grâce aux nouvelles méthodes de production. Le développement de plusieurs branches industrielles comme le matériel électronique et l'industrie chimique participent à la prospérité économique.

L'économie dans les années 1920 est en pleine période de mutation et d'évolution avec l'invention de la répartition des activités dans trois différents secteurs appelés le primaire, le secondaire, et le tertiaire. Dans les années 1920, le tertiaire (le secteur des services) prend de plus en plus de place dans l'économie avec une part de 50% aux Etats Unis et au Royaume Uni, et 31% pour la France et l'Allemagne. En comparaison, le nombre d'actifs du secondaire, c'est-à-dire de l'industrie, reste stable, et celui du primaire (le monde agricole) baisse de façon continue. La mutation économique engendre un phénomène d'urbanisation avec par exemple trois quarts des Britanniques vivant en ville⁵².

La décennie 1920 se termine par le krach de Wall Street. Après le 24 octobre 1929 ou « jeudi noir », la crise boursière se propage à toute la sphère financière, puis à l'industrie et au commerce en 1929 et 1930. Aux Etats-Unis un quart des ouvriers américains est licencié⁵³. La crise économique gagne tout le monde occidental, mais ses effets prennent un certain temps à traverser l'Atlantique. Pour la France, les

⁵¹ Muriel MONTERO, *La France de 1914 à 1945*, Paris, Armand Colin, 2001.

⁵² Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

⁵³ Michel RAGON, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes 2. Naissance de la cité moderne 1900-1940*, Paris, Points, Essais, 1986

conséquences du krach commencent à se faire sentir à partir de 1931⁵⁴ et ébranle la stabilité économique. Le chômage augmente de manière substantielle, avec 300 000 personnes qui se retrouvent sans travail. En Allemagne, le chiffre atteint les 6 millions, le pays étant encore en train de se remettre des conséquences de la Première Guerre mondiale. La stabilité de la société française est entamée, les gouvernements vont s'enchaîner, ainsi que les scandales politiques. En effet, le phénomène de récession conduit aussi à des bouleversements politiques. Au début des années 1930, cela coïncide aussi avec la montée des extrêmes, les périodes de difficultés économiques leur étant favorables⁵⁵. Les années 1920 constituent un répit pour la démocratie dans le monde. Mais à partir de la décennie 1930, elle est en recul face à la montée des extrêmes et ensuite des totalitarismes⁵⁶.

B) Toulouse, une ville en pleine expansion industrielle, démographique et urbaine après la Première Guerre mondiale

Toulouse dans l'entre-deux guerres connaît une expansion urbaine et démographique très importante. La municipalité lance des chantiers et propose un programme de grands travaux⁵⁷. Elle joue un rôle majeur dans le développement de la ville et dans la construction de logements.

1) Industrialisation de Toulouse pendant la Première Guerre mondiale

Dans l'entre-deux guerres, Toulouse connaît un nouveau souffle économique grâce à un mouvement important d'industrialisation. Celui-ci commence dès la Première

⁵⁴ Michael BARKER, "International Exhibitions at Paris Culminating with the Exposition Internationale Des Arts et Techniques Dans La Vie Moderne - Paris 1937." *The Journal of the Decorative Arts Society* 1850 - the Present, no. 27, 2003, pp. 6–21. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/41809335>

⁵⁵ Kenneth FRAMPTON, *L'Architecture moderne, une histoire critique*, Paris, Thames & Hudson, 2006

⁵⁶ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

⁵⁷ Laura GIRARD, « Jean Montariol et les artistes toulousains : pour une histoire matérielle et sociale de la collaboration entre architecte et artistes dans l'entre-deux-guerres », *In situ*, Paris, OpenEdition Journals, 2017, [en ligne].

Guerre mondiale, avec l'intervention de l'Etat dans cette ville à la situation géographique très éloignée des combats⁵⁸.

Avant la Première Guerre mondiale, Toulouse est une capitale régionale, inscrite dans son environnement rural. Elle reste à un stade préindustriel. La ville va commencer à entrer dans l'économie mondiale⁵⁹ avec le développement par l'Etat des quelques établissements d'armes qui s'y trouvent, profitant de sa position éloignée du front. En effet la guerre se prolonge et l'armée a besoin de munitions et de matériel. A Toulouse il existe déjà une Poudrerie qui se situe sur l'Île du Ramier, et une Cartoucherie. La Poudrerie va passer d'une usine qui produit 2 tonnes de poudre par jour et qui n'est même pas reliée à la voie ferrée, à un ensemble de bâtiments employant plusieurs milliers d'employés (contre environ 700 personnes avant la guerre) et qui est étendue sur 400 hectares de terrain. La Cartoucherie passe d'une entreprise ne comportant que 760 ouvriers en 1914 à un employeur majeur avec plus de 14 000 personnes y travaillant à la fin de la Première Guerre mondiale. Les industries de la chaussure et de l'habillement se développent également car elles travaillent pour l'armée⁶⁰. A la fin de la guerre, les industries se reconvertissent, comme la Poudrerie dans laquelle un office de traitement de l'ammoniaque est créé. L'usine commence à fonctionner en 1928 pour ensuite devenir la première industrie toulousaine. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'entreprise est à l'origine de 198 000 tonnes produites environ, et emploie près de 2000 personnes⁶¹. Également, en 1924, est créé à Toulouse l'Office National Industriel de l'Azote (ONIA)⁶².

Mais l'industrie aéronautique, qui n'existe pas auparavant à Toulouse, y devient la plus importante dans l'entre-deux guerres. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, elle est le premier employeur industriel de la ville. En 1939, 14 000 personnes travaillent dans cette branche. Tout commence lorsqu'un industriel du Nord, Pierre-Georges Latécoère (1883-1943), s'installe à Toulouse au moment de la Première Guerre

⁵⁸ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 4.

⁵⁹ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 47.

⁶⁰ Luce RIVET-BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, thèse d'histoire de l'art, sous la direction du Professeur BRUAND Yves, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

⁶¹ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 4.

⁶² Luce RIVET-BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, thèse d'histoire de l'art, sous la direction du Professeur BRUAND Yves, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

mondiale et y implante sa Société Industrielle d'Aviation Latécoère. En 1918, il dépose les statuts de la première compagnie aérienne de France, la Compagnie Espagne-Maroc-Algérie ou CEMA au Tribunal de Commerce de Toulouse. Sa première usine d'avions installée à Montaudran fonctionne à partir de 1918, et se développe rapidement pour dès 1920 assurer le transport de passagers vers l'Espagne, l'Afrique du Nord et même l'Amérique du Sud. En 1923, c'est une autre figure qui contribue au développement de l'industrie aéronautique à Toulouse : Emile Dewoitine (1892-1979), ingénieur aéronautique qui travaillait pour Latécoère, crée une usine de planeurs aux Minimes. L'entreprise devient ensuite la Société Aéronautique Française et construit des avions militaires. En 1936 avec la loi de nationalisation des industries de guerre elle évolue en la Société Nationale de la Construction Aéronautique du Midi⁶³.

2) Expansion démographique et urbaine

A partir de la Première Guerre mondiale, la population toulousaine va augmenter continuellement. Toulouse est la destination d'un exode rural qui conduit à l'urbanisation et au développement de la ville⁶⁴, Ainsi, si une carte datant de 1904 (Fig. 2) est comparée à une autre de 1950 (Fig. 3), l'expansion de la ville est visible.

L'importante croissance de sa population est surtout due à l'arrivée d'un grand nombre de main d'œuvre immigrée étrangère (Italie, Espagne) et de la région, venue pour répondre à la demande de travailleurs générée par le mouvement important d'industrialisation de la ville au moment de la Première Guerre mondiale : étant loin du front et possédant un important réservoir de main d'œuvre par sa seule population, elle peut accueillir des industries stratégiques⁶⁵. L'Etat intervient pour favoriser le développement d'un arsenal, une cartoucherie et une poudrerie, parmi les industries qui profitent de ce contexte économique favorable. La guerre offre donc paradoxalement à Toulouse la possibilité de relancer son économie. La demande constante de main d'œuvre essentiellement non-qualifiée attire beaucoup une

⁶³ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 5.

⁶⁴ Laure KRISPIN, Louis-Emmanuelle FRIQUART, *Toulouse - 250 ans d'urbanisme & d'architecture publique*, Toulouse, Privat, 2008, p. 78.

⁶⁵ Qui plus est, elle ne subit aucune destruction pendant la guerre. Paulette GIRARD (responsable scientifique), Jean-Henri FABRE, Thierry MANDOUL, *L'immeuble moderne à Toulouse de 1920 à 1940*, rapport final, Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse, mars 1992, p. 12.

population venant des campagnes environnantes, mais aussi d'autres pays. L'essor démographique de la ville est dû au développement spectaculaire d'industries. Elle quitte son environnement rural.

Fig. 4 : Elisabeth Laffont, *Augmentation de la population de Toulouse entre 1911 et 1941 par rapport à la population française*, tableau, 1982.

Année	Population de Toulouse	Accroissement	%	Population Française.	%
1911	154 749			41,47 Millions	
1921	175 434	+ 20 685	+ 13,-	39,21 "	- 5,4
1926	180 771	+ 5 337	+ 3,-	40,74 "	+ 3,9
1931	194 564	+ 13 793	+ 7,6	41,83 "	+ 2,6
1936	213 220	+ 18 650	+ 9,6	41,90 "	+ 0,16
1941	258 200	+ 44 980	+ 20,-		

Entre 1911 et 1941, selon le tableau réalisé par Elisabeth Laffont (Fig. 4), Toulouse a connu une hausse de plus de 3/5^{ème} de sa population. Entre 1911 et 1921, la ville connaît une augmentation de 13%, alors que la France dans son entier a perdu 5,4% de ses habitants. Entre 1921 et 1926, l'accroissement est moins important avec 3%, mais de 1926 à 1931 il est de 7,6%. Entre 1931 et 1936 cela passe à un pourcentage de 9,6%, et enfin la période 1936 à 1941 connaît une poussée élevée de 20%. En 1940, environ 220 000 habitants sont comptés. La croissance démographique va obliger la ville à changer, en agrandissant ses zones urbanisées, mais aussi en s'adaptant à l'arrivée de nouvelles populations. Les modes de vie ont changé en accord avec l'industrialisation. Les activités tertiaires prennent plus de place et influent également sur les façons de vivre.

3) Le rôle de la municipalité et sa réponse à la crise du logement

Ce sont les municipalités radicales et socialistes, qui siègent de 1925 à 1935, qui sont à l'origine des grands travaux de l'entre-deux guerres pour répondre aux besoins en logements et en équipements. Avant l'arrivée d'Etienne Billières (1876-1935) à la mairie de Toulouse, la municipalité de Paul Feuga (1863-1939), dont l'équipe est associée au Bloc national (radicaux et droite), n'est pas sensible aux questions de

logement ou de construction⁶⁶. Etienne Billières va qualifier cette gestion municipale de « période de léthargie, au cours de laquelle aucun travail important n'avait été entrepris⁶⁷ » dans son rapport au 31^e congrès de la SFIO en 1934 : *Les réalisations de la municipalité socialiste de Toulouse (mai 1925-décembre 1933)*. La seule action concernant l'urbanisme qui sera réalisée est l'établissement en 1920 du projet de Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension (PAEE) de Toulouse conformément à la loi Cornudet de 1919. Pour autant le plan n'est établi que six ans plus tard, sous la municipalité d'Etienne Billières. En 1925, celui-ci est élu avec son équipe entièrement composée de socialistes. En accord avec la politique socialiste, la municipalité veut donner un logement propre et décent aux ouvriers, permettre l'accès aux sports et aux loisirs, combattre les problèmes d'hygiène⁶⁸. Les programmes entrepris sont de véritables projets sociaux. Les chantiers offrent aussi un nombre non négligeable d'emplois.

La ville doit répondre à une crise du logement générée par l'afflux de population⁶⁹. Pour faire face à cette crise et répondre à la demande, il faut pouvoir construire rapidement des logements sociaux, à bas coût, et des immeubles collectifs. La loi votée le 25 décembre 1912 permet aux collectivités locales de lancer des programmes d'aménagement d'habitations à caractère social. Elle a pour objectif de construire des immeubles salubres, des cités-jardins, et d'assainir les logements déjà existants. En mars 1920 le premier Office public d'Habitation à Bon Marché ou HBM est lancé lors d'une délibération du conseil municipal toulousain. Malheureusement, la mise en fonctionnement de l'Office est lente avec de nombreux désaccords et débats. Les projets ne sont réellement réalisés qu'à partir de 1925 avec la dotation par la municipalité socialiste de 10 millions de francs et de plusieurs propriétés foncières à l'organisme bailleur. La cité du Grand Rond est un bon exemple de programme immobilier de l'Office public d'HBM. La loi Loucheur en 1928 accélère le processus en facilitant les prêts pour accéder aux habitations à bon marché. Deux types de

⁶⁶ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPE, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 14-15.

⁶⁷ Laura GIRARD, « Jean Montariol et les artistes toulousains : pour une histoire matérielle et sociale de la collaboration entre architecte et artistes dans l'entre-deux-guerres », Paris, *In situ*, OpenEdition Journals, 2017, [en ligne], p. 2.

⁶⁸ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPE, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 14.

⁶⁹ Luce RIVET-BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, thèse d'histoire de l'art, sous la direction du Professeur BRUAND Yves, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

logement sont financés par l'Office du logement : d'abord la maison individuelle dans les cités-jardins en périphérie. En 1937 il existe neuf cités-jardins⁷⁰ construites en suivant les plans de Jean Montariol (1892-1966)⁷¹. Le deuxième type de logement social financé par l'Office est l'immeuble collectif en centre-ville. C'est le type qui se développe le plus car il offre une meilleure rentabilité, le rapport entre la surface et le nombre de familles qui peuvent y habiter étant bien plus intéressant que celui les maisons. Rapidement, les immeubles sont de plus en plus hauts et de plus en plus denses, et le bâti ne s'aligne plus le long de la voirie⁷².

La bourgeoisie toulousaine aisée fait aussi construire des immeubles dans l'entre-deux-guerres. Elle fait appel à des architectes à la mode pour la réalisation de constructions dans le centre-ville et les beaux quartiers⁷³. Dans le cas des constructions destinées à une population plus aisée, le lotissement va connaître une croissance importante. L'habitat pavillonnaire avant 1914 consiste en des villas dans les quartiers de Busca et des Chalets, et après les lois de 1919⁷⁴ et 1924⁷⁵ une nouvelle ceinture de boulevards apparaît et le lotissement se généralise.

⁷⁰ Dans les cités-jardins les maisons se déclinent en différents modèles et contiennent un chauffage central et un jardin, tout en suivant les dernières normes en matière d'hygiène comme la présence d'une fenêtre dans chaque pièce. Aujourd'hui ces cités ont disparu, ont été remaniées, ou bien parfois sont restées presque dans leur aspect initial comme la cité de la Juncasse dans le quartier de Soupetard. Construite entre 1928 et 1931, elle contient en tout 84 logements jumelés.

Laure KRISPIN, Louis-Emmanuelle FRIQUART, *Toulouse - 250 ans d'urbanisme & d'architecture publique*, Toulouse, Privat, 2008, p. 73-78.

⁷¹ Jean Montariol (1892-1966) est architecte de l'office public d'HBM en 1926 et adjoint de l'architecte de la ville Jules Milloz (1876-1939) en décembre de la même année. Il devient architecte en chef de la Ville de Toulouse en 1927 et cela jusqu'en décembre 1948.

⁷² Laure KRISPIN, Louis-Emmanuelle FRIQUART, *Toulouse - 250 ans d'urbanisme & d'architecture publique*, Toulouse, Privat, 2008, p. 73-78.

⁷³ Toulouse Art Deco, « Qu'est-ce que l'Art Déco », <https://www.toulouseartdeco.fr/galeries-et-archives>, consulté le 23 janvier 2023.

⁷⁴ Loi du 15 mars 1919 : elle exige qu'un exercice de planification urbaine soit réalisé à l'égard des lotissements. L'article 1 affirme l'obligation « d'avoir un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension » pour les groupes d'habitations et les lotissements.

Michel Lacave, « Esquisse d'une histoire du droit des lotissements en France », *La ville fragmentée. Le lotissement d'hier et d'aujourd'hui*, *Villes en parallèle*, n°14, juin 1989, p. 31. www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_1989_num_14_1_1044

⁷⁵ Loi du 22 juillet 1924 : elle régit et contrôle fortement la construction de lotissements après la réalisation de nombreux projets défectueux.

Ibid., p. 32.

Fig. 5 : Elisabeth Laffont, *Les lotissements autorisés entre 1923 et 1940*, tableau, 1982.

Années	Lotissement dans les quartiers neufs	Lotissement le long de voies équipées	Totaux des Lotissements
1923	1	-	1
1924	-	-	-
1925	18	-	18
1926	33	2	35
1927	18	1	19
1928	4	1	5
1929	6	4	10
1930	5	1	6
1931	6	3	9
1932	15	1	16
1933	40	1	41
1934	25	8	33
1935	13	22	35
1936	18	20	38
1937	18	29	47
1938	10	11	21
1939	18	5	23
1940	1	-	1
TOTAUX	248	109	357

Ainsi en observant le tableau ci-dessus (Fig. 5) comptabilisant le nombre de lotissements autorisés entre 1919 et 1939, les années ayant délivré le plus d'autorisations sont 1926 avec 35, 1933 avec 41, 1935 avec 35, 1936 avec 38 et 1937 avec 47 permis de construire accordés. Considérant que le tableau démarre en 1923 et se termine en 1940, cela permet faire trois groupes de six années et de noter que le pic des autorisations de lotissements a lieu entre 1935 et 1940, cette-dernière montrant la brutalité de l'arrêt des constructions avec la guerre, une seule autorisation étant délivrée cette année-là. De manière générale le nombre augmente : entre 1923 et 1928 c'est 78 lotissements, entre 1929 et 1934, 115, et entre 1935 et 1940, 165. Il est également intéressant de mentionner deux vagues de permis se concentrant presque exclusivement sur les quartiers neufs : entre 1925 et 1927, et entre 1932 et 1934. Ces périodes peuvent être reliées à différents événements : 1924 est l'année de la deuxième loi sur les lotissements, et 1925 marque l'arrivée de la municipalité socialiste qui lance des chantiers, et en décembre 1931 la Ville cherche à lancer une autre vague de travaux.

Parmi les lotissements construits pour répondre à l'augmentation de la population, il existe celui de Croix de Pierre qui comporte un grand nombre d'immeubles et de maisons de style « paquebot » datées de 1940 du côté des rues Sainte Odile, des Ondines, de l'Ourcq ou de l'avenue Henri-Barbusse, ainsi que d'autres construites quelques années avant sur l'avenue de Muret. Ces réalisations font pour la plupart

partie du lotissement Duboul. En comparant les cartes datées de 1904 et 1950 mentionnées précédemment et en se concentrant sur cette partie de la ville (Fig. 6 et 7), les rues apparaissent et témoignent d'un bâti plutôt dense. La politique sociale de la ville donne la priorité à la construction de logements par l'intermédiaire de l'Office public d'habitations qui possède davantage de moyens⁷⁶. Elle privilégie aussi la construction de groupes scolaires. La municipalité agit pour pallier au manque de logements en cédant gratuitement des terrains, en allouant des subventions permettant la réalisation de dix-sept ensembles HBM sous la forme de cités-jardins et d'immeubles collectifs⁷⁷. Elle essaie de contrôler et d'ordonner le développement urbain, en examinant par exemple la multiplication des lotissements avec attention⁷⁸. La municipalité socialiste est aussi en faveur d'une modernité, et est convaincue que créer la ville moderne c'est construire l'espace du progrès social⁷⁹. De 1925 à 1932, les dépenses communales augmentent très fortement et traduisent la stratégie municipale expansionniste qui cherche à répondre à une crise liée à la croissance de population⁸⁰.

Une grande vague de chantiers est également nécessaire en raison de la situation de sous-équipement que trouve la municipalité socialiste en arrivant à la tête de la mairie en 1925. Toulouse manque cruellement d'éclairage dans les rues : il ne consiste qu'en quelques becs de gaz dans le centre. Elle ne possède pas de réseau d'assainissement. Le réseau de distribution d'eau potable est insuffisant et ne répond pas aux besoins d'une grande partie de la population (à peine la moitié de la population voit ses besoins en eau comblés). Dans les quartiers périphériques la voirie n'est pas viabilisée⁸¹. Du fait de la hausse démographique, les écoles sont encombrées, et les cimetières

⁷⁶ Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 15.

⁷⁷ Laura GIRARD, « Jean Montariol et les artistes toulousains : pour une histoire matérielle et sociale de la collaboration entre architecte et artistes dans l'entre-deux-guerres », *In situ*, Paris, OpenEdition Journals, 2017, [en ligne].

⁷⁸ De 1925 à 1939, 62 séances du conseil municipal sont consacrées aux autorisations d'ouvertures de lotissements. Elisabeth LAFFONT, *Développement de Toulouse et construction, 1919 – 1939*, maîtrise d'Histoire, sous la direction de Rolande TREMPÉ, Université de Toulouse Le Mirail, 1982, p. 15.

⁷⁹ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991.

⁸⁰ Jean-Yves NEVERS, *Stress, stress, stress...La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*, 2008 [1984], <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277247>.

⁸¹ Viabiliser, verbe trans. : Effectuer l'ensemble des travaux d'aménagement indispensables à l'urbanisation d'un terrain, d'une zone ; rendre habitable, apte à la construction. <https://cnrtl.fr/definition/viabiliser>, consulté le 17/04/2023.

saturés⁸². Des quartiers en particulier ont besoin de groupes scolaires : Rangueil, La Salade, Trois Cocus, la Juncasse et Fontaine Bayonne. Grâce à la bonne situation économique de la ville dans l'entre-deux guerres, les socialistes peuvent lancer les « grands travaux d'édilité⁸³ indispensables à la sécurité et au confort de la population toulousaine ». Ces grands travaux vont transformer la ville : l'éclairage est augmenté, de nouveaux abattoirs ainsi qu'une usine d'incinération de gadoues⁸⁴ sont construits, la distribution de l'eau est améliorée, le pavage est remis en état, des routes sont goudronnées, des jardins et des voies de communication sont aménagés, six bains-douches sont réalisés dans des quartiers populaires (l'hygiène étant un des points majeurs de la politique), des écoles sont construites dans ces mêmes quartiers, et d'autres surpeuplées sont agrandies⁸⁵. Le logement social étant au cœur de la politique socialiste, neuf cités-jardins sont édifiées dans les quartiers périphériques ainsi que des logements collectifs non loin du centre-ville. Parmi tous les bâtiments élevés lors de cette période de chantiers, deux réalisations se distinguent particulièrement et sont les symboles de la politique de travaux de la municipalité grâce à leur aspect visuel et leur programme décoratif : le parc des sports et la bibliothèque municipale⁸⁶.

En comparant le développement de l'activité du bâtiment de la France dans son entier et de Toulouse, la vitalité de celle-ci est observable. Si le nombre de constructions édifiées sur l'ensemble du territoire après la Première Guerre mondiale est important de manière générale, Toulouse dépasse le niveau de l'activité du bâtiment de 1914 dès 1922 alors que cela n'est le cas qu'en 1926 pour la France entière. Et en 1923, deux fois plus de maisons sont construites à Toulouse qu'en 1913⁸⁷.

La forme urbaine se développe à la fois dans la continuité de celle qui existe déjà avec des constructions dans la ville qui s'adaptent au bâti, aux parcelles, et à la fois en rupture avec la forme urbaine préexistante : les parcelles sont remaniées, redécoupées,

⁸² Jean-Yves NEVERS, *Stress, stress, stress...La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*, 2008 [1984], <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277247>.

⁸³ Travaux d'édilité : Loc. adj. D'édilité. Qui concerne ce service municipal, ses attributions, ses réalisations. <https://www.cnrtl.fr/definition/%C3%A9dilit%C3%A9>, consulté le 13/06/2023.

⁸⁴ Usine d'incinération de gadoues : incinération de déchets.

⁸⁵ Laure KRISPIN, Louis-Emmanuelle FRIQUART, *Toulouse - 250 ans d'urbanisme & d'architecture publique*, Toulouse, Privat, 2008, p.73.

⁸⁶ Ibid., p.78.

⁸⁷ Paulette GIRARD (responsable scientifique), Jean-Henri FABRE, Thierry MANDOUL, *L'immeuble moderne à Toulouse de 1920 à 1940*, rapport final, Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse, mars 1992, p. 15.

regroupées pour créer des lotissements et implanter de nouvelles industries, l'espace des voies s'en trouve réduit.

Deux figures importantes se détachent dans l'évolution de la ville de Toulouse des années 1920 à la fin des années 1930. Il y a d'abord Léon Jaussely (1875-1932), architecte et urbaniste qui est chargé par la municipalité toulousaine à partir de 1920 de réaliser le projet de PAEE ou Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension à la suite de la loi Cornudet de 1919. Le projet ne sera pas appliqué⁸⁸. La deuxième figure majeure est Jean Montariol (1892-1966), architecte de l'Office public d'HBM en 1926 et architecte en chef de la Ville en 1927. Avec ce poste il obtient gestion de l'atelier municipal d'architecture, à partir duquel il pilote avec son équipe l'ensemble des initiatives municipales en ce qui concerne les logements et les équipements. En nommant un seul architecte comme contrôleur des projets, la municipalité cherche à garder une certaine cohérence d'ensemble. Celle-ci est aussi présente dans le choix de faire appel à une entreprise particulière par secteur d'activité. Ainsi une coopérative de construction est privilégiée pour l'exécution de tous les chantiers : Les Charpentiers Toulousains⁸⁹. En tant qu'entreprise attitrée de l'Office HBM et de la Ville de Toulouse, elle s'occupe de la réalisation du parc des sports, et de la bibliothèque municipale, deux chantiers essentiels, mais aussi de la réalisation des cités-jardins, des immeubles HBM, des kiosques, des écoles, de la bourse du travail⁹⁰.

⁸⁸ Luce RIVET-BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, thèse d'histoire de l'art, sous la direction du Professeur BRUAND Yves, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

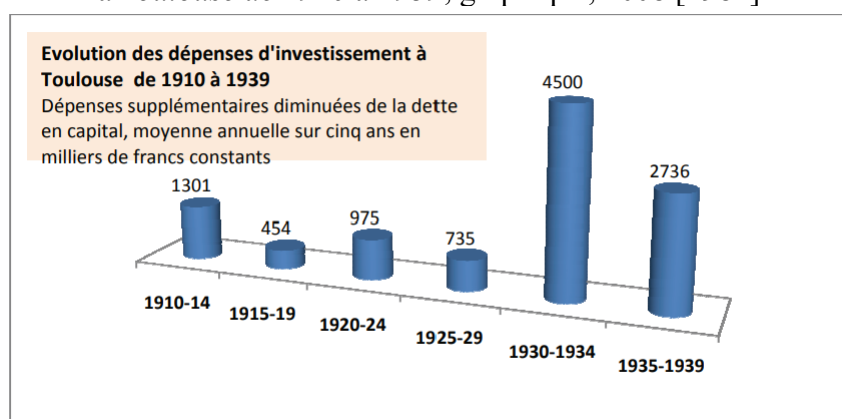
⁸⁹ Les Charpentiers Toulousains est une entreprise toulousaine créée en 1909 lorsque sept Compagnons Charpentiers du Devoir créent la société anonyme à personnel et capital variable. Elle regroupe tous les corps de métiers et est dirigée par Paul Barthe (1888-1948). Ce sont les Charpentiers de Paris, société coopérative toujours en activité créée en 1893, qui ont inspiré les statuts. L'entreprise connaît un véritable succès financier dans l'entre-deux guerres, son capital passant de 26 000 francs à 400 000 de 1921 à 1923. En 1924, les Charpentiers Toulousains sont les concessionnaires du procédé Hennebique (incorporation de barres d'acier dans le ciment, origine du béton armé), ce qui leur permet de travailler pour les chantiers de génie civil. La même année une caisse de retraite financée par la société coopérative en prélevant sur les bénéfices est mise en place. La caisse offrait une pension égale à la moitié du salaire précédant le départ en retraite pour les personnes travaillant dans l'entreprise depuis vingt-cinq ans minimum et ayant passé l'âge de 55 ans. En 1935, les Charpentiers Toulousains deviennent la Société des Grands Travaux du Sud-Ouest.

Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains, 6. Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021.

⁹⁰ Laura GIRARD, « Jean Montariol et les artistes toulousains : pour une histoire matérielle et sociale de la collaboration entre architecte et artistes dans l'entre-deux-guerres », Paris, *In situ*, OpenEdition Journals, 2017, [en ligne]

Si le plan d'urbanisme conçu par Léon Jaussely et dont le but était de structurer et diriger la croissance urbaine n'est pas réalisé, le programme social de 1925 est en grande partie respecté. Les réalisations effectuées coûtent chères à la Ville, dont le dynamisme en matière de construction va vite être freiné par le problème des ressources. En effet les socialistes pensaient recevoir de l'aide de la part des services municipaux industriels en matière de ressources nouvelles⁹¹. Les infrastructures urbaines comme l'éclairage public ou la voirie représentent 42% de l'ensemble du financement, et les équipements sociaux, écoles ou constructions destinées au sport ou à la culture, ont nécessité 36% du financement total. La Ville a aussi versé pendant cette même période une aide annuelle à l'Office municipal d'Habitations à Bon Marché ou HBM, ainsi qu'à d'autres structures.

Fig. 8 : Jean-Yves Nevers, *Evolution des dépenses d'investissement à Toulouse de 1910 à 1939*, graphique, 2008 [1984].



Avec un graphique (Fig. 8) montrant l'évolution des dépenses d'investissement à Toulouse de 1910 à 1939, la période 1930-1934 est de très loin celle qui concentre le plus d'investissements, suivie par la période 1935-1939. Lorsqu'en décembre 1931 la mairie présente un programme de grands travaux pour entre autres créer des emplois, elle compte faire un emprunt de 70 millions de francs pour le financer. Devant l'importance de la somme demandée, le gouvernement s'y oppose et les objectifs initiaux doivent être revus à la baisse⁹². Les politiques étatiques d'austérité en 1934, puis en 1938 obligent ensuite les communes à réduire leurs dépenses, et de manière

⁹¹ Jean-Yves NEVERS, *Stress, stress, stress...La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*, 2008 [1984], <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277247>.

⁹² Ibid.

générale après 1935 les effets de la crise économique se font sentir et conduisent à un essoufflement des réalisations⁹³.

La crise économique des années 1930 commence à avoir des retombées à Toulouse à partir de 1931, plus tardivement que dans d'autres villes car elle possède des industries répondant à une économie de marché locale. Les effets de la crise sont perçus avec l'apparition des premières faillites commerciales. En 1932, l'année suivante, le nombre de chômeurs augmente fortement et brusquement, passant de 240 au début de l'année à 2 000 à la fin de cette même année⁹⁴. L'inquiétude commence à apparaître au sein de la municipalité socialiste, inquiétude qui est décuplée lorsque la crise commence à toucher un pilier de l'économie toulousaine, l'agriculture régionale.

Les années 1930 se caractérisent par un stress budgétaire, qui influe sur le social et le politique. Un mouvement social protestataire, porté par une partie de la bourgeoisie et de la petite bourgeoisie locale, se développe face à la gestion municipale socialiste. Ce mouvement se traduit par une contestation culturelle, fiscale et politique d'organismes, associations et institutions officielles. Ainsi de vieilles associations culturelles sont contre le modernisme architectural de certaines opérations urbaines et contre par exemple la construction d'HBM dans le centre de la ville. Tout ce qui est associé à un contenu social n'est pas apprécié. De la même manière la Ligue des contribuables, qui existe au niveau national, est hostile au développement de l'interventionnisme public et proteste sur la fiscalité. Les mécontentements locaux sont instrumentalisés par les ligues fascistes, ce qui entretient un climat tendu et mène à un changement de municipalité allant du côté de la droite. La guerre, la défaite et l'arrivée du régime de Vichy causent la fin de quinze années de gestion socialiste ayant transformé la ville⁹⁵.

⁹³ Luce RIVET-BARLANGUE, *La vie artistique à Toulouse, 1888-1939*, thèse d'histoire de l'art, sous la direction du Professeur BRUAND Yves, Université Toulouse Jean Jaurès, 1989.

⁹⁴ Jean-Yves NEVERS, *Stress, stress, stress...La municipalité de Toulouse face à la crise financière, à la crise urbaine et à la crise économique entre 1910 et 1940*, 2008 [1984], <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277247>, p. 17.

⁹⁵ Ibid.

C) Le modèle du paquebot transatlantique

Après s'être intéressé au contexte général et toulousain, nous allons nous pencher sur un autre sujet historique, le paquebot, qui donne son nom au style architectural. L'immeuble de style « paquebot » reflète l'admiration pour les avancées technologiques et le développement des moyens de transport dans la première moitié du XX^e siècle. Il s'inspire des grands transatlantiques qui faisaient la traversée entre l'Europe et les Etats Unis. Ceux-ci sont au centre de l'attention, et influent sur la création contemporaine architecturale. Le paquebot fait rêver et possède une aura qui en fait un symbole de modernité pour l'époque.

C'est un moment de révolution des transports et de course technologique entre les pays, dont les transatlantiques deviennent les ambassadeurs. Ils sont synonymes de luxe, de modernité et de progrès technologique.

1) Développement des moyens de transport et de communication

Pendant quatre siècles, le seul moyen de transport existant entre les Amériques et l'Europe est le bateau à voile. Le trajet est long, difficile, surtout pour les moins fortunés. Les navires transatlantiques sont lancés grâce à deux inventions qui vont bouleverser les conditions de voyage : la machine à vapeur et l'hélice. Les traversées deviennent beaucoup plus rapides, plus confortables, moins dangereuses aussi, et l'industrie navale se développe. Les bateaux à voiles dépendant des vents, sont beaucoup plus lents que ces nouveaux moyens de transport⁹⁶. Ainsi, un bateau à voile prend environ deux mois pour rallier un port européen à New York, et cette durée passe à deux semaines avec le bateau à vapeur (comme le *Sirius*, navire britannique équipé de roues à aubes qui traverse l'Atlantique pour la première fois en 1838), puis encore moins quelques décennies plus tard. En 1864, les frères Pereire (1800-1875 et 1806-1880), banquiers, hommes d'affaires et propriétaires de la Compagnie Générale

⁹⁶ Alain CONSTANT, « « Transatlantiques » : un siècle d'odyssées à bord de luxueux vaisseaux », *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/07/06/transatlantiques-un-siecle-d-odysses-a-bord-de-luxueux-vaisseaux_5486305_3246.html, consulté le 02/01/2023.

Transatlantique, créent la ligne régulière qui relie Le Havre à New York. A partir de cette date, les navires se mettent à traverser beaucoup plus souvent l'Atlantique nord⁹⁷.

Les transatlantiques transportent les classes fortunées, acheminent le courrier postal, et surtout accueillent un nombre très important de migrants qui traversent l'océan vers les Etats-Unis à la recherche d'une nouvelle vie. Entre 1820 et 1920 en particulier, un grand nombre d'entre eux prennent ces bateaux. Lors de la Première Guerre mondiale, les traversées ne s'arrêtent pas, et certains bateaux sont réquisitionnés par l'Etat pour l'armée. Le *Flandre*, le *Lafayette* sont par exemples utilisés en tant qu'hôpitaux. Les années 1920 marquent la fin de la quantité considérable de passagers migrants du fait des quotas pratiqués par les Etats-Unis qui réduisent le nombre des immigrants. Les compagnies transatlantiques se tournent donc vers le reste de la clientèle, c'est-à-dire les personnes plus aisées, fortunées⁹⁸.

Les années 1920 à 1930 sont une période d'ouverture au monde. En effet, les distances entre les différentes parties du globe sont raccourcies grâce au développement des moyens de communication et de transport qui profitent des grandes avancées technologiques. La radio est diffusée partout et émet de partout, le téléphone relie les gens, et l'automobile, le bateau ou l'avion permettent de se rendre plus rapidement et de façon plus agréable qu'auparavant dans différentes parties du monde⁹⁹. L'avion en particulier révolutionne les voyages, et l'aviation ne cesse de faire des bonds de géants majeurs¹⁰⁰.

Le paquebot est un ambassadeur pour son pays. A la fin du XIX^e siècle, développer des bateaux est un moyen de montrer sa force, son pouvoir, et de marquer son territoire. Guillaume II, empereur allemand de 1888 à 1918 et dernier à recevoir ce titre affirme que l'avenir de l'Allemagne est sur l'eau¹⁰¹, et lance d'énormes navires pour l'époque :

⁹⁷ Laurent RIDEL, « Du Havre à New York : l'épopée des paquebots français (1864-1974) », Histoire Normandie, <https://www.histoire-normandie.fr/havre-new-york-epopee-paquebots-francais-1864-1974>, consulté le 02/01/2023.

⁹⁸ Laurent RIDEL, « Du Havre à New York : l'épopée des paquebots français (1864-1974) », Histoire Normandie, <https://www.histoire-normandie.fr/havre-new-york-epopee-paquebots-francais-1864-1974>, consulté le 02/01/2023.

⁹⁹ Yves BILLARD, *Le monde de 1914 à 1945*, Paris, Ellipses, collection Le monde : une histoire, 2006.

¹⁰⁰ Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 204.

¹⁰¹ Jean-Yves Le Naour, « Peur sur l'Europe... », LE NAOUR, Jean-Yves (dir.), *1914-1918. L'intégrale*, Paris, Perrin, 2018, p. 16. <https://www-cairn-info.gorgone.univ-toulouse.fr/1914-1918--9782262076542-page-19.htm>

le *Kaiser-Wilhelm-der-Gross* en 1897, et l'*Imperator* en 1914, juste avant la guerre¹⁰². Les navires français font partager le goût français et montrent son savoir-faire, que ce soit en matière de gastronomie, de savoir-vivre, ou en matière artistique. Pour séduire, ils proposent de la grande cuisine dans leurs restaurants, associée au service et aux arts de la table. Ainsi ils participent au rayonnement de la cuisine et des usages français au niveau international. En ajoutant des intérieurs Art déco réalisés par les meilleurs ensembliers¹⁰³ et architectes, le paquebot doit être à la hauteur du pavillon national arboré¹⁰⁴.

2) Les paquebots transatlantiques représentants des pays et de la modernité

Le paquebot devient une image de la modernité, il est à la pointe de la technologie mais aussi du luxe pour attirer une clientèle fortunée. En 1935, un tiers des passagers du *Normandie* voyagent en première classe¹⁰⁵. La Compagnie générale transatlantique transforme ses navires, et choisit de faire appel à des architectes d'intérieur pour les décorer en s'inspirant des styles français du XVII^e, du XVIII^e siècle, mais aussi dans le style Art Déco. Les cuisines offrent des mets de la gastronomie française, ainsi que de l'alcool.

Le paquebot est une image de la modernité¹⁰⁶ car il s'inscrit dans le contexte de la révolution des moyens de transport, et celui de la course technologique entre les pays. La concurrence est très forte entre les différentes nations, ce qui engendre une stimulation mutuelle et un moment d'émulation pour l'innovation technologique. Les chantiers navals construisent des navires de plus en plus rapides, taillés pour battre des records et décrocher le Ruban Bleu, drapeau qui récompense le transatlantique ayant réalisé le trajet entre l'Angleterre et l'Amérique du Nord en le moins de temps

¹⁰² Alain CONSTANT, « « Transatlantiques » : un siècle d'odyssées à bord de luxueux vaisseaux », *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/07/06/transatlantiques-un-siecle-d-odysses-a-bord-de-luxueux-vaisseaux_5486305_3246.html, consulté le 02/01/2023.

¹⁰³ Comme Paul Foliot, Maurice Dufrène, Louis Süe, et André Mare. Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 92.

¹⁰⁴ Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 91-92.

¹⁰⁵ Alain CONSTANT, « « Transatlantiques » : un siècle d'odyssées à bord de luxueux vaisseaux », *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/07/06/transatlantiques-un-siecle-d-odysses-a-bord-de-luxueux-vaisseaux_5486305_3246.html, consulté le 02/01/2023.

¹⁰⁶ Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 92.

possible. La quête de ce Ruban marque l'entre-deux guerres, mais il a en réalité été créé par les compagnies de navigation au XIX^e siècle. La concurrence est majeure car elle pousse les constructeurs à se surpasser : les compagnies d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie et de France sont toutes engagées dans cette course technologique, le transport de personnes étant un enjeu économique pour elles. L'émulation engendre des bateaux comme le *Normandie* (Fig. 9), navire français de 313 mètres de long pouvant transporter 1 803 passagers. Il remporte le Ruban Bleu en 1935 en traversant l'Atlantique en 4 jours, 3 heures et 2 minutes en naviguant à 55 km/h, prix qui revient l'année suivante au *Queen Mary* appartenant à l'Angleterre¹⁰⁷.

Le paquebot est un objet de fierté et d'orgueil pour le pays. La population française s'intéresse à ces bateaux qui sont des prouesses technologiques, elle assiste par exemple aux lancements des paquebots : en 1932 à Saint-Nazaire, 200 000 personnes se sont déplacées pour voir le *Normandie* prendre la mer. Lorsque l'incendie de celui-ci est annoncé le 10 février 1942 au matin, l'émotion est nationale¹⁰⁸.

Remporter le Ruban Bleu, mentionné précédemment, est une affaire de prestige pour le pays. Lorsque le *Normandie* le remporte en 1935 cela montre que la France est la meilleure en matière de technologie et de construction navale. Le prestige international des navires de la Compagnie générale transatlantique, parfois appelée la Transat', rejaillit sur la France. Le paquebot représente un pays, en 1933 lors de l'Exposition universelle de Chicago, le pavillon « Streets of Paris » (Fig. 10) est un bateau, ou du moins une façade peinte imitant le flanc d'un navire transatlantique. Pour évoquer la culture française, il a donc été choisi ce symbole, ce qui montre l'importance de cette image. En effet, derrière cette façade, les visiteurs pouvaient découvrir les plaisirs parisiens, comme ce qui est annoncé sur les murs du pavillon « c'est ici que vous trouverez la véritable atmosphère française, les cafés, les bars, les quartiers d'artistes, les spectacles, les places de danse, les magasins, les scènes de rue, champion de

¹⁰⁷ Laurent RIDEL, « Du Havre à New York : l'épopée des paquebots français (1864-1974) », Histoire Normandie, <https://www.histoire-normandie.fr/havre-new-york-epopee-paquebots-francais-1864-1974>, consulté le 02/01/2023.

¹⁰⁸ Franceinfo, « Normandie : un paquebot mythique ravagé par un mystérieux incendie », publié le 10/02/2022, https://www.francetvinfo.fr/replay-jt/france-3/19-20/normandie-un-paquebot-mythique-ravage-par-un-mystereux-incendie_4954485.html, consulté le 05/02/2024.

plongeon, danse, musique¹⁰⁹ ». Avec le slogan « retrouve moi à Paris¹¹⁰ », le public de l'Exposition est invité à se rendre à Paris et en France¹¹¹.

Le Pavillon français pour l'Exposition universelle de New York de 1939 ressemble à ce moyen de transport par ses formes arrondies et son étage en retrait (Fig. 11), mais aussi par sa disposition intérieure. Il a été conçu par Roger-Henri Expert (1882-1955) et Pierre Patout (1879-1965). Les deux architectes ont participé à la construction de paquebots, Patout s'est occupé de l'aménagement de l'*Île-de-France*, de *L'Atlantique*, du *Normandie*, et Expert de celui du pont-promenade du *Normandie*. Ils ont donc l'expérience de ce type de programme. L'ensemble des espaces du bâtiment est aménagé comme ceux d'un paquebot, avec un éclairage artificiel, à l'exception de quelques salles comme le hall ou le restaurant. De plus, des maquettes de navires comme celle du *Normandie* sont présentées dans le pavillon¹¹².

Le paquebot est un ambassadeur, à la fois pour un pays, mais aussi pour le courant artistique de l'Art déco. Avec l'Exposition universelle de 1925, les compagnies transatlantiques repèrent des ensembliers et des architectes lors de l'évènement. Ils leur proposent ensuite de s'occuper des intérieurs et de l'aménagement de leurs navires. Par exemple, l'*Île-de-France* et le *Normandie*, qui appartiennent à la Compagnie générale transatlantique, sont décorés dans un style Art déco¹¹³. La communication, la publicité les représentent également dans ce même style, qui évoque symboliquement la modernité. Par exemple, la revue *La Renaissance de l'art*¹¹⁴ présente une illustration de l'*Île-de-France* par Marianne Clouzot sur son numéro de mars 1928 (Fig. 12). Plus que le bateau en lui-même, ce sont les cheminées et la fumée qui en sort, ainsi que les lumières s'incarnant en de longs rayons qui sont montrées. En utilisant ce courant artistique, le paquebot devient un ambassadeur de l'Art déco et donne l'image d'une modernité audacieuse. L'idée est de s'adresser plus

¹⁰⁹ Traduction DeepL de "here's where you'll get your real french atmosphere, cafés, bars, artist quarters, shows, dance plazas, shops, street scenes, champion diving, dancing, music". (Fig. 10)

¹¹⁰ Traduction de « meet me in Paris ». (Fig. 10)

¹¹¹ Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 91-92.

¹¹² Ibid., p. 257.

¹¹³ Ibid., p. 91-92.

¹¹⁴ *La Renaissance de l'art français et des industries de luxe* est une revue publiée de 1918 à 1940, d'abord mensuellement, puis de façon plus irrégulière à partir des années 1930. En 1928, elle commence à être publiée simultanément à Paris et à New York. Fabienne Fravalo, *La Renaissance de l'art français et des industries de luxe (1918-1940)*, Institut national d'histoire de l'art (France), <https://agorha.inha.fr/ark:/54721/123a51d4-ae7-4e91-a1e7-36596065b257>, consulté le 29/05/2023.

particulièrement à une clientèle fortunée ou célèbre. La décoration de ces géants des mers influence artistes et architectes. Un bouillonnement artistique, intellectuel et mondain est en effet présent sur de nombreuses traversées. En tant qu'ambassadeurs flottants, les navires reçoivent des personnalités importantes comme des grands noms appartenant aux domaines de la politique, de l'industrie, mais aussi de l'aristocratie et du monde artistique. Ces passagers de marque sont même recherchés par la Compagnie générale transatlantique et ses concurrents européens car ils font s'élever l'image du bateau et de sa compagnie par la même occasion. Par exemple, l'architecte américain Whitney Warren est un habitué des traversées transatlantiques. Il a reconstruit en 1928 la bibliothèque de l'Université catholique de Louvain détruite par l'armée allemande en 1914. Sur l'*Île-de-France*, il est même invité à la table convoitée du commandant. Le paquebot est donc un ambassadeur pour l'Art déco dans l'entre-deux-guerres. C'est aussi un passeur, qui fait voyager des personnalités et des talents entre l'Europe et les Etats-Unis. A son bord, les discussions et les réflexions sont stimulées¹¹⁵.

3) Paquebots et architectes

Dans un premier temps la relation entre le paquebot et les architectes se traduit dans la conception de ces géants des mers. Les architectes, ainsi que les artistes, décorateurs, ensembliers etc. ont participé à la création de navires tant pour les intérieurs que les extérieurs. L'architecte d'intérieur apporte une influence et un aspect médiatique. Les compagnies vantent le travail de ces hommes dans la presse illustrée.

Les compagnies, alors que les migrations se font de moins en moins importantes du fait des quotas aux Etats-Unis qui réduisent l'immigration, doivent attirer une clientèle aisée qui jusque-là était minoritaire et donc lui proposer une expérience qui ne soit pas seulement celle de la traversée, mais aussi esthétique et de confort. Il faut séduire de nouveaux clients en aménageant et en présentant les paquebots comme des palaces flottants¹¹⁶, avec des intérieurs qui doivent donc être pensés en fonction.

¹¹⁵ Emmanuel BREON (dir.), *L'art déco : France-Amérique du Nord*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, automne 2022, p. 101.

¹¹⁶ Laurent RIDEL, « Du Havre à New York : l'épopée des paquebots français (1864-1974) », Histoire Normandie, <https://www.histoire-normandie.fr/havre-new-york-epopee-paquebots-francais-1864-1974>, consulté le 02/01/2023.

Les architectes du Mouvement moderne critiquent les aménagements intérieurs des grands transatlantiques dans les années 1930. Pour eux la modernité technique du paquebot doit également se refléter à l'intérieur, « au dehors, c'étaient les lignes hardies du progrès ; au-dedans, l'émotion des temps passés »¹¹⁷. En effet dans un premier temps l'inspiration est du côté de l'art français du XVII^e ou de XVIII^e siècle, pour ensuite se tourner vers le style Art déco. C'est ce qu'explique en 1931 dans le numéro d'août de *L'Architecture d'Aujourd'hui*¹¹⁸, le texte « Evolution dans l'architecture des paquebots », en utilisant une image pour montrer le contraste entre intérieur et extérieur : « Tout comme si un chauffeur se mettait au volant de sa voiture avec la fraise des grands d'Espagne autour du cou¹¹⁹ ». L'architecte et designer Gio Ponti (1891-1979) par exemple compare la décoration des salles du *Normandie* à une rétrospective. Il affirme qu'elle a un air « 1925 », que c'est un art daté¹²⁰.

Les architectes peuvent s'occuper des extérieurs en en imaginant les formes¹²¹. La première compagnie à faire appel à un bâtisseur terrestre est la compagnie allemande HAPAG, qui embauche le Français Charles Mewès (1858-1914) en 1905 pour s'occuper de l'*Amerika*. Il a déjà réalisé les premiers hôtels Ritz. Pour ce premier bateau, puis pour l'*Imperator* et le *Vaterland* en 1913, il va donc travailler dans un même style classique que pour ces précédents chantiers. La France va faire de même : la Compagnie Générale Transatlantique choisit Richard Bouwens van der Boijen (1863-1939) pour le *Paris*, lancé en 1921. Faire appel à un architecte, et en particulier quelqu'un d'apprécié par les milieux financiers influents, que ce soit en Europe ou aux

¹¹⁷ Paul NADAL, « Evolution dans l'architecture des paquebots », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°8, août 1931, p. 73. <https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>.

¹¹⁸ *L'Architecture d'Aujourd'hui* est une revue créée en 1930 par André Bloc, un architecte, peintre, sculpteur et éditeur, qui la dirige jusqu'en 1966, et Marcel Eugène Cahen, lui-aussi architecte. Elle est ainsi la plus ancienne revue d'architecture française. Elle est éditée à Paris par les Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui. A ses débuts la publication est proche des avant-gardes architecturales et véhicule les principes du Mouvement moderne. En effet en 1932, est nommé comme rédacteur en chef Pierre Vago, un élève d'Auguste Perret. Elle est rédigée par de jeunes architectes comme Pierre Vago, Georges-Henri Pingusson, Laurent Beaudoin et Sonrel, ces derniers gagnant ensuite en popularité, mais aussi Le Corbusier, Michel Roux-Spitz, ou encore Robert Mallet-Stevens qui écrivent des articles pour la revue. Dans les années 1930 son comité de rédaction comporte des figures modernes et d'autres plus éclectiques comme Auguste Perret, Robert Mallet-Stevens, Frantz Jourdain, André Lurçat, Henri Sauvage, Raymond Fisher, Michel Roux-Spitz. Cela en fait une revue respectée et vue comme une référence en France et à l'étranger. <https://www.larchitecturedaujourdhui.fr/histoire/> et <https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/nos-revues.aspx> consultés le 02/05/2023.

¹¹⁹ Paul NADAL, « Evolution dans l'architecture des paquebots », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°8, août 1931, p. 73. <https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>

¹²⁰ Simon TEXIER, *Georges-Henri Pingusson, Architecte (1894-1978), La poétique pour doctrine*, Lagrasse, Editions Verdier, Collection « Art et Architecture », 2006, p. 94.

¹²¹ Fabien BELLAT, *Des paquebots et des architectes. Paquebots, à la croisée des arts décoratifs*, Chantepie, éditions de Juillet, 2022. hal-03784183.

Etats-Unis, permet de capter un public de différentes nationalités. L'architecte donne aussi une aura différente aux navires et attire une clientèle aisée. Bouwens pour le *Paris* choisit le style Art Nouveau des années 1900, puis le modifie dès 1924 avec l'aide de Pierre Patout pour lui donner entièrement un style Art déco plus en accord avec les goûts de l'époque. Avec *l'Île-de-France* (1926) et *L'Atlantique* (1930), la Compagnie Générale Transatlantique va plus loin avec des architectes qui réalisent des aménagements intérieurs de plus en plus luxueux et des innovations spatiales impressionnantes. Dans le premier est bâtie une chapelle par Robert Danis, architecte des Bâtiments civils et palais nationaux, et dans le deuxième Pierre Patout conçoit une longue rue centrale entourée de boutiques. Le fait de s'attacher les services d'architectes se diffuse dans toute l'Europe, et même Le Corbusier (Fig. 13) imagine des aménagements en 1936 pour *l'Île-de-France*¹²². Il réfléchit à l'intérieur en unités : une division de l'espace selon les fonctions, les usages et cela dans un tout, à la manière de la Chartreuse de Galluzzo, peut être retrouvée dans l'esquisse rapide ou le dessin plus travaillé. Il cherche à ce que le navire puisse accueillir le plus de gens possible, tout en créant un collectif. Une simplicité pratique et sobre est choisie pour les paquebots à partir de 1945.

Une des personnalités majeures de cette relation entre paquebot et architecture est Pierre Patout, qui après avoir été repéré pour son travail pour le pavillon de Sèvres et surtout le pavillon du Collectionneur pour l'Exposition internationale des arts décoratifs de 1925, aménage trois paquebots transatlantiques, *l'Île-de-France* de 1926 à 1927, *L'Atlantique* entre 1930 et 1931, et le *Normandie* de 1932 à 1935 dans un style Art déco. En choisissant cette esthétique, Pierre Patout est celui qui amorce l'abandon du style Grand Siècle utilisé traditionnellement jusque-là pour la décoration intérieure des paquebots. Par exemple, la salle à manger du *France* en 1912 est la copie exacte et détaillée de celle d'un château du XVIII^e siècle¹²³.

L'architecte reste lié aux navires en s'inspirant des paquebots pour ses constructions comme avec l'immeuble de rapport surnommé « le Paquebot » (Fig. 14) dans le 15^e arrondissement de Paris au 3 boulevard Victor. Construit de 1929 à 1934, cet édifice

¹²² Fabien BELLAT, *Des paquebots et des architectes. Paquebots, à la croisée des arts décoratifs*, éditions de Juillet, 2022. hal-03784183

¹²³ Christian GIRARD, *Architecture et concepts nomades traité d'indiscipline*, Bruxelles, P. Mardaga, 1986, p. 137-139, https://www.google.fr/books/edition/Architecture_et_concepts_nomades/ErTo1mIg3XQC?hl=fr&gbpv=0.

est en forme de « paquebot ». L'architecte avait acquis une parcelle réputée trop étroite pour y construire un immeuble, et réalise ce bâtiment qui suit le remblai du chemin de fer en s'étendant à l'horizontale. Il est réputé comme étant de style « paquebot », avec son angle en forme de proue, le hublot, les balcons filants rappelant des coursives, l'accentuation des lignes horizontales par le jeu des balcons qui longent toute la longueur de la façade, les duplex sur le toit évoquant des cheminées de bateau, les fenêtres en bandeau, le dernier étage en retrait.

La pensée architecturale des années 1920-1930 s'inspire des innovations de l'époque, et rend hommage à la physique, la chimie, l'industrie, la machine, la lumière et la vitesse. En effet, au lendemain de la Première Guerre mondiale, que ce soit en France ou en Europe il y a une volonté de construire un monde nouveau, de transformation. La période est même appelée « époque machiniste », c'est le moment d'un « esprit nouveau » comme le nom de la revue fondée par Amédée Ozenfant (1886-1966) et Le Corbusier (1887-1965) en 1920, dont la publication s'arrête dès 1925. Les architectes sont fascinés par la machine et sa précision, par les moyens de transport comme l'automobile et l'avion qui permettent de se déplacer à une vitesse inédite, et par les objets « types » construits en série. Le Corbusier développe l'idée de la « machine à habiter », et la possibilité de produire des maisons en série comme des automobiles est évoquée¹²⁴. L'architecture veut faire sienne toutes ces innovations liées aux machines et à l'industrie.

Le Corbusier admire les machines, et en particulier le paquebot transatlantique. Celui-ci influence son travail dans le temps, d'abord comme une icône formelle pour le design moderne, puis comme un outil pour communiquer ses idées architecturales et enfin comme un modèle de design efficace pour les habitations et les infrastructures sociales. Il s'inspire des extérieurs, des formes des bateaux, de leur architecture, mais aussi des intérieurs, en particulier de la structure et de l'aménagement des paquebots pour accueillir un grand nombre de passagers¹²⁵. Il déplore que ces transatlantiques ne

¹²⁴ Frédéric LENNE (coord.), *Un siècle de constructions : 1900-2000*, Paris, Le Moniteur, 1999.

¹²⁵ K. Grant DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, thèse, sous la direction de COSTANZO Denise, The Pennsylvania State University, 2020, p. 3.

soient appréciés que pour leur ornementation superficielle, et non pour leur structure qui est pour lui d'« une beauté organique¹²⁶ ».

Lorsque le Corbusier énonce sa célèbre phrase « une maison est une machine à habiter » dans son ouvrage *Vers une architecture* en 1923, c'est dans le chapitre consacré aux paquebots et intitulé « Des yeux qui ne voient pas... Les paquebots ». La phrase est associée à une collection d'images et de diagrammes de transatlantiques tout au long du chapitre. Ces illustrations sont couplées avec la volonté de Le Corbusier de créer un nouveau style d'architecture basé sur la rationalité de l'ingénierie, la simplicité et la propreté¹²⁷. Il décrit par exemple sous la photographie (Fig. 15) du pont-promenade de l'*Empress of France* de la Canadian Pacific comme « une architecture pure, nette, claire, propre, saine. »¹²⁸ qui contraste avec le mobilier luxueux et orné décrit comme un « bazar d'Occident »¹²⁹ à la « tristesse morne »¹³⁰. Il est donc fasciné par ces moyens de transport, et s'empare de certains de leurs éléments esthétiques et formels pour son architecture.

Le paquebot est utilisé par Le Corbusier comme une métaphore pour différentes idées : c'est un objet de design qui répond aux besoins mécaniques, un produit de l'esprit du nouvel âge, et un exemple d'organisation formelle et spatiale¹³¹. C'est également un symbole de la modernité, et un modèle sur lequel il projette ses idées architecturales. Il compare des monuments connus avec un paquebot en positionnant la forme de l'*Aquitania* de la Cunard Line en ombre chinoise derrière Notre-Dame de Paris, la Tour Saint-Jacques, l'Arc de Triomphe, et l'Opéra Garnier (Fig. 16). La légende précise que le navire peut transporter 3 600 personnes, comme pour montrer le gigantisme de ces géants des mers, ce que le texte appuie en affirmant que visiter un paquebot représente des kilomètres de marche¹³², et que les cathédrales sont minuscules à côté des palais

¹²⁶ Serge LEMOINE, Carol S. ELIEL, Françoise DUCROS et al., *L'Esprit Nouveau : le purisme à Paris 1918-1925* (Grenoble, musée de Grenoble, 7 octobre 2001 – 6 janvier 2002), cat. exp., Grenoble, musée de Grenoble, 2001, p. 26.

¹²⁷ K. Grant DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, thèse, sous la direction de COSTANZO Denise, The Pennsylvania State University, 2020, p. 9-10.

¹²⁸ Ibid., p. 3.

¹²⁹ Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, Flammarion, Champs, 1995, p. 78.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ K. Grant DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, thèse, sous la direction de COSTANZO Denise, The Pennsylvania State University, 2020, p. 3.

¹³² Cf. infra.

que sont les paquebots¹³³. Le texte met aussi en avant les ingénieurs et les mécaniciens à l'origine de ce qu'il nomme des « œuvres de la « régénération » »¹³⁴:

« Des ingénieurs anonymes, des mécanos dans le cambouis et la forge, ont conçu et construit ces choses formidables que sont les paquebots. Nous autres terriens, nous manquons de moyens d'appréciation, et il serait heureux que, pour nous apprendre à tirer notre chapeau devant les œuvres de la « régénération », l'occasion nous soit fournie de faire les kilomètres de marche que représente la visite d'un paquebot.»¹³⁵.

Que ce soit en montrant des monuments historiques et célèbres à côté des transatlantiques, ou en proclamant ceux-ci comme des « œuvres de la « régénération » »¹³⁶, Le Corbusier utilise le paquebot comme un symbole de l'architecture moderne. Les navires sont choisis comme des métaphores pour des idées, en particulier pour son discours contre les styles architecturaux basés sur la réutilisation perpétuelle de certains codes : « Les architectes vivent dans l'étroitesse des acquis scolaires. »¹³⁷. Le Corbusier s'intéresse aux objets qui ne sont pas en lien avec les notions de style et qui reflètent le nouvel esprit moderne, et fait donc entrer le paquebot dans cette catégorie.

Il met en avant l'ingénierie car il souhaite que l'architecture tire parti des nouveaux moyens de construction qui sont de plus en plus mécanisés et scientifiques. Il estime qu'il faut construire d'une nouvelle façon pour refléter l'ère de la machine et le nouvel esprit moderne. L'architecture doit revenir à la géométrie classique et rationnelle, mais au travers des moyens industriels de construction. Les formes primaires de la géométrie classique sont elles-mêmes présentes dans le paquebot : la superstructure de ces navires est une masse rectangulaire, et ses cheminées sont des cylindres. Ces formes sont visibles dans les images choisies par Le Corbusier dans *Vers une architecture*, ce qui montre la relation entre le texte et les illustrations. Le paquebot s'inscrit aussi dans les « cinq points d'architecture » car deux de ces points sont respectés : les fenêtres en bandeau, et les toits-terrasses représentés par le pont-promenade et le pont ouvert, créés par les empilements d'étages. Le transatlantique est

¹³³ Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, Flammarion, Champs, 1995, p. 71.

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ Ibid., p. 70-71.

¹³⁶ Cf. supra.

¹³⁷ Ibid., p. 71.

une métaphore des possibilités de la construction moderne¹³⁸. A la même époque, les compagnies transatlantiques utilisent cette image pour leurs affiches et autres documents promotionnels destinés à attirer des passagers, car la société le voit comme à la pointe de la technologie et de la vitesse.

Le Corbusier n'est pas le seul à s'être inspiré du paquebot et à l'utiliser, le Mouvement moderne l'a aussi choisi comme un de ses concepts-clés. De nombreux architectes du début de la modernité évoquent formellement le paquebot dans leur travail. Ainsi Walter Gropius (1883-1969), fondateur de l'école d'architecte et d'arts appliqués, le Bauhaus, et qui a travaillé avec Le Corbusier en 1910 sous la direction de Peter Behrens (1868-1940), reprend les fenêtres en bandeau et les garde-corps horizontaux pour son bâtiment créé pour le Bauhaus à Dessau en 1925 (Fig. 17). Eileen Gray (1878-1976) pour sa maison *E – 1027* (Fig. 18) sur la Côte d'Azur, utilise des garde-corps horizontaux ressemblant à ceux des navires, et possède une façade avec des balcons dont l'organisation est similaire formellement à la structure d'un paquebot¹³⁹. Faisant également parti du Bauhaus, l'artiste hongrois László Moholy-Nagy (1895-1946), écrit dans son ouvrage *The New Vision : Fundamentals of Bauhaus Design, Painting, Sculpture, and Architecture* en 1928 que les paquebots sont des précurseurs de l'architecture moderne. En effet, les ingénieurs en construction navale, devant la nécessité d'occuper le plus d'espace possible tout en gardant une stabilité et avec le poids le moins important possible, ont trouvé des solutions semblables à celles de l'architecte moderne par la suite¹⁴⁰.

Le transatlantique comme concept-clé du Mouvement moderne se retrouve aussi dans les terrasses et les décrochés successifs des immeubles dont il est à l'origine. En accord avec les doctrines hygiénistes de l'époque, ces espaces sont aménagés comme des endroits pour pratiquer un sport ou profiter de l'extérieur. Plusieurs immeubles ont ainsi leurs derniers étages en retrait et aménagés. Les balcons peuvent également être en tubes d'acier, cela accentue la métaphore navale créée par les grands terrasses permettant d'accéder au soleil et au vent¹⁴¹.

¹³⁸ K. Grant DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, thèse, sous la direction de COSTANZO Denise, The Pennsylvania State University, 2020, p. 15, p. 21.

¹³⁹ Ibid., p. 21-22.

¹⁴⁰ K. Grant DAVIS, *Le Corbusier and the ocean liner: metaphor and machine aesthetic*, thèse, sous la direction de COSTANZO Denise, The Pennsylvania State University, 2020, p. 15.

¹⁴¹ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 34.

Ainsi les modernes s'inspirent soit de la structure des paquebots, de la façon dont sont organisés les espaces intérieurs, comme le fait Le Corbusier, soit du dessin des bateaux, de leur esthétique extérieure¹⁴².

Le fait de s'inspirer du paquebot dans l'architecture n'est pas apprécié par tous. L'architecte Michel Roux-Spitz (1888-1957), dans son article « Contre le nouveau formalisme » pour la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui* en avril 1932 émet une distinction claire entre habitations et machines, et décrit ceux qui s'inspirent des moyens de transport comme « [jouant] à la science » à la manière d'enfants :

« La plupart de nos architectes modernes, après avoir créé, dans une crise passagère, des volumes qui sonnaient creux, se sont mis à jouer à la science comme les enfants jouent aux chemins de fer, à reproduire les aspects de machines ou organismes sainement créés par d'autres et tous ont parlé du paquebot ou de l'avion. Nos maisons ne sont ni des paquebots ni des avions, elles ont à se tenir stables sur le sol. »¹⁴³.

4) Le style paquebot

Le style « paquebot » correspond à une architecture d'inspiration nautique qui se développe à partir du début des années 1930. Il s'inscrit entre l'Art déco et le Mouvement moderne, et donne une autre vision du modernisme. Il peut parfois être perçu comme une résurgence ou une sous-branche de l'Art déco. Les constructions de ce style empruntent leurs formes aux transatlantiques de l'époque, symboles de modernité et de luxe. Cette architecture se caractérise par sa ressemblance avec le paquebot, et surtout par l'utilisation d'un vocabulaire spécifique pour faire écho à ces moyens de transport : oculus en hublot, coursive¹⁴⁴, enduit blanc, lignes horizontales marquées, longs balcons filants aux garde-corps à lices tubulaires ressemblant à des bastingages souvent en béton plein, dernier étage en retrait, rondeurs aérodynamiques... En observant un transatlantique de cette époque comme le *France II* (Fig. 19), les hublots, les cheminées, la forme aérodynamique qui se termine en

¹⁴² Simon TEXIER, *Georges-Henri Pingusson, Architecte (1894-1978), La poétique pour doctrine*, Lagrasse, Editions Verdier, Collection « Art et Architecture », 2006, p. 96.

¹⁴³ Michel ROUX-SPITZ, « Contre le nouveau formalisme », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, avril 1932, p. 62. <https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>

¹⁴⁴ Coursive, n.f. : 1. Galerie de circulation (extérieure, en façade) ou couloir (intérieur) desservant plusieurs logements ou locaux. 2. Passage étroit à l'intérieur d'un navire. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/coursive/19950> consulté le 19/05/2023

proue, ou encore les garde-corps permettent de se rendre compte de l'inspiration nautique derrière cette esthétique.

A Toulouse, le style « paquebot » prend une tout autre dimension en s'inscrivant dans le paysage urbain par l'usage de la brique rouge en plaquage, combinée avec l'enduit blanc pour créer de longs bandeaux qui accentuent encore l'horizontalité des façades. En observant les paquebots, le rouge de la carène et des cheminées associé à du blanc ou du noir, créant ainsi des lignes horizontales, en est peut-être l'inspiration.

L'angle arrondi et fort peut être perçu comme un autre élément toulousain. En effet l'esthétique paquebot y est utilisée en grande majorité sur les parcelles à l'angle de l'îlot, ce qui renforce l'apparence de navire. Ainsi l'immeuble de la Société des Grands Travaux du Sud-Ouest (S.G.T.S.O) (Fig. 20) construit en 1938 puis en 1942 évoque un navire qui s'élance dans la rue. Il répond à presque toutes les caractéristiques du style « paquebot » toulousain : enduit blanc et brique rouge combinés pour créer des lignes horizontales marquées, longs balcons filants aux garde-corps en béton plein, dernier étage en retrait, rondeurs aérodynamiques, aspect de proue au niveau de l'angle... Dans une de ses premières versions (Fig. 21) l'immeuble de la S.G.T.S.O possède encore un autre étage en retrait avec des oculi en hublots.

Pour les origines du nom de « paquebot » désignant cette esthétique, la presse de l'époque donne des pistes. L'expression « style paquebot » est majoritairement utilisée pour qualifier l'ameublement et les décors intérieurs. Dans *Le Petit Journal*¹⁴⁵ en octobre 1929, il est écrit qu'un restaurant et une galerie de tableaux sont de style cubiste et paquebot, « le second n'apparaissant que comme une variété du premier »¹⁴⁶. Dans *Le Journal*¹⁴⁷ en février 1933, un cabinet est décrit comme étant « une vaste

¹⁴⁵ *Le Petit Journal* est un quotidien parisien républicain et conservateur fondé en 1863 par Moïse Polydore Millaud. A la veille de la Première Guerre mondiale, c'est un des quatre quotidiens les plus populaires en France.

Retronews, « Le Petit Journal », <https://www.retronews.fr/journal/le-petit-journal/26-jan-1930/100/415799/1>, consulté le 16/06/2024.

Wikipedia, « Le Petit Journal », [https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Petit_Journal_\(quotidien\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Petit_Journal_(quotidien)), consulté le 16/06/2024.

¹⁴⁶ Louis PAILLARD, « A propos de l'Exposition Chardin », *Le Petit Journal*, 9 octobre 1929, p. 7, <https://www.retronews.fr/journal/le-petit-journal/9-octobre-1929/100/438163/7?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=20>

¹⁴⁷ *Le Journal* est fondé par Fernand Xau. Son premier numéro paraît le 28 septembre 1892. Il atteint son apogée avant la Première Guerre mondiale avec un million d'exemplaires distribués. Il était déjà vendu à 700 000 exemplaires depuis 1903. Il devient ainsi un des quatre grands journaux avec *le Matin*,

pièce, carrée, froide, tapissée d'épures, de schémas de machines, de courbes statistiques [...] un mélange de style paquebot et de style salle d'opération. »¹⁴⁸. Enfin le journal *La République*¹⁴⁹ en janvier 1934 explique que des intérieurs avec un mobilier construit en tubes métalliques ont été créés pour vivre comme dans un transatlantique¹⁵⁰. Ainsi le style paquebot est associé à des intérieurs très épurés, avec un mobilier métallique évoquant le paquebot. Pour autant ce mobilier ne semble pas forcément correspondre à la réalité des intérieurs des bateaux puisque lorsque *L'Atlantique* brûle, l'architecte Robert Mallet-Stevens déclare qu'il faut créer un style paquebot, c'est-à-dire un mobilier non inflammable, correspondant à un usage sur mer :

« Le style Paquebot se trouve partout dans l'ameublement et l'architecture sur terre, dit à peu près M. Mallet-Stevens, éminent architecte moderne dans *Paris-Soir* ; mais ce style simple et pur n'a jamais été reproduit sur les paquebots ; et M. Mallet-Stevens ajoute qu'on peut respecter le luxe des paquebots tout en évitant les incendies. Il suffirait d'appliquer le style Paquebot aux Paquebots. De nombreux métaux en plaques et tubes noircis et polis pour meubles et pour sculptures, des sols en céramiques, des cloisons en béton cellulaire, des canalisations électriques apparentes, tout cela peut être traité par des artistes modernes et composer des ensembles de belle tenue et de grand luxe. Certaines cabines de wagons-lits sont tout en acier et l'intérieur confortable et net est d'un aspect extrêmement agréable. »¹⁵¹

le Petit Journal et *le Petit Parisien*. Son nombre d'exemplaires baisse à partir de l'entre-deux-guerres, et poursuit sa chute jusqu'à sa suspension en 1944.

Archives Nationales, « Fonds Le journal (1874-1961) », https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/rechercheconsultation/consultation/ir/consultationIR.action?irId=FRAN_IR_004452&details=false&gotoArchivesNums=false&udId=root&auSeinIR=true, consulté le 16/06/2024.

¹⁴⁸ Auguste VILLEROY, *Le Journal*, 22 février 1933, p. 2, <https://www.retronews.fr/journal/le-journal/22-fevrier-1933/129/232903/2?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=12>

¹⁴⁹ *La République* est une revue fondée en 1928 à l'occasion des élections de 1928 par Emile Roche pour être un outil de propagande du parti radical. Son apogée est atteint en octobre 1936. Le journal cesse d'exister en septembre 1939 à la suite de polémiques l'ayant éloigné du Front populaire. Retronews, « La République », <https://www.retronews.fr/titre-de-presse/republique-1929-1939>, consulté le 16/06/2024.

¹⁵⁰ Charles SICLIS, « L'ambiance, élément essentiel de l'architecture », *La République*, 13 janvier 1934, p. 5, <https://www.retronews.fr/journal/la-republique-1929-1939/13-janvier-1934/2041/3375767/5?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=18>

¹⁵¹ *L'Avenir du Tonkin*, « Après la perte de *L'Atlantique* », 17 janvier 1933, p. 1.

De même dans *Beaux-arts*¹⁵² en 1933, il est rapporté que dans un manifeste publié par les décorateurs de l'Union des Artistes Modernes (U.A.M.¹⁵³), à propos des incendies de paquebots, ceux-ci « estiment que le style paquebot constitué de meubles métalliques et dont ils sont les protagonistes, serait peut-être à sa place à bord des bateaux »¹⁵⁴. Il semblerait aussi que les intérieurs et ameublements modernes aient été appelé style paquebot dans un sens négatif, comme le dit Mallet-Stevens : « On a dénigré l'ameublement moderne en l'appelant « style paquebot » »¹⁵⁵. Enfin l'expression est même choisie pour parler de son architecture dans la rue à son nom en 1927. Celui-ci réalise des édifices modernes très épurés aux formes géométriques, couverts d'enduit blanc, aux arrêtes définies.

<https://www.retronews.fr/journal/l-avenir-du-tonkin/17-janvier-1933/1679/2915419/1?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=23>

¹⁵² *Beaux-arts* est un bimensuel fondé en 1929. C'est une revue d'information artistique qui prend la suite de la *Chronique des arts et de la curiosité*, et est ensuite remplacée par *Beaux-Arts chronique des arts et de la curiosité* avec une ligne éditoriale similaire.

Retronews, « Beaux-arts », <https://www.retronews.fr/journal/beaux-arts/20-juillet-1930/1887/4220259/1>, consulté le 16/06/2024.

¹⁵³ L'Union des Artistes Modernes est une association créée en mai 1929 par des artistes, architectes comme Jean Prouvé, Jean Burkhalter, Sonia Delaunay, Eileen Gray, Robert Mallet-Stevens... Sa vocation est d'abord de « montrer qu'il existe des objets usuels courants, produits de l'artisanat ou de l'industrie, d'un prix abordable, de qualité et de formes telles qu'ils puissent contribuer à l'harmonie de notre vie, condition de santé et de joie. » En 1934 est publié le manifeste *Pour l'art moderne, cadre de la vie contemporaine*, et en 1937 l'U.A.M. érige un pavillon à l'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne de 1937. L'association s'essouffle après la Seconde Guerre mondiale. MAD Paris, « L'Union centrale des Arts décoratifs et la « modernité » : l'exposition de 1925 et l'Union des Artistes Modernes », <https://madparis.fr/l-union-centrale-des-arts-decoratifs-et-la-modernite-l-exposition-de-1925-et-l>, consulté le 16/06/2024.

¹⁵⁴ Ph.D., « Du monde entier », *Beaux-arts*, 10 février 1933, p. 6, <https://www.retronews.fr/journal/beaux-arts/10-fevrier-1933/1887/4219191/6?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=7>

¹⁵⁵ J.S.D., « Enseignement de l'art. Les idées de M. Mallet-Stevens sur l'architecture moderne », *Beaux-arts*, 31 janvier 1936, p. 7, <https://www.retronews.fr/journal/beaux-arts/31-janvier-1936/1887/4218893/7?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=1>

Le journal *Comoedia*¹⁵⁶ écrit :

« premier exemple parisien d'un ensemble architectural tout à fait neuf. Quatre immeubles séparés par des arbres, formés de blocs cubiques, ajourés de larges baies, et superposés de telle sorte que les jeux d'ombre et de lumière naissent des seules ouvertures et de l'emplacement de l'étage [...] Le dernier étage de chacune de ces maisons est terminé par une terrasse couverte [...] tout nous ramène ainsi au style paquebot [...]. »

Les immeubles sont aussi décrits comme rigides, dépouillés de tout ornement, austères, et réalisés en ciment armé¹⁵⁷.

Dans un numéro nommé « Grand large » de la revue *Monuments historiques* daté de 1983-1984, il est question aussi de style paquebot pour désigner les nouveaux intérieurs des navires transatlantiques de la French Line. Isabelle Gournay, à l'origine de l'article, parle d'un « style « Art déco » adapté pour la première fois à l'espace et à la fonction sociale du transatlantique : ainsi naît le style paquebot de l'entre-deux-guerres ». L'ambiance des cabines de luxe de paquebots comme *L'Île-de-France* est même reprise dans des grands magasins américains et canadiens, entre autres par l'architecte français Jacques Carlu (1890-1976)¹⁵⁸.

Ainsi l'expression « style paquebot » a d'abord été utilisée pour désigner un aménagement intérieur s'inspirant du paquebot, puis pour un mobilier destiné à celui-ci, mais aussi pour qualifier une architecture plus proche du Mouvement moderne. Aujourd'hui, dans les publications plus récentes, le style paquebot évoque des

¹⁵⁶ Le *Comoedia* est fondé en 1907 par Henri Desgrange. C'est un quotidien théâtral, artistique et littéraire de quatre pages consacré à l'actualité des spectacles. Il est publié 365 jours par an jusqu'en 1937. En 1941 il devient hebdomadaire. Il cesse de paraître en 1944. C'est le principal quotidien français à uniquement mettre en avant des informations culturelles et longtemps il est le seul à traiter des arts et des lettres tous les jours. Au début de sa parution il est lu nationalement mais aussi au niveau européen et même international. Il parvient à poursuivre sa carrière dans les années 1920 et 1930, période concurrentielle, notamment en s'intéressant aux nouveaux médias comme la radio.

Retronews, « Comoedia », <https://www.retronews.fr/titre-de-presse/comoedia>, consulté le 13/06/ 2024. Emilien SERMIER, « Appel à contribution, *Comoedia* (1907-1937), un continent oublié de l'histoire du théâtre du XX^e siècle », <https://www.fabula.org/actualites/60798/comoedia-1907-1937-un-continent-oublie-de-l-histoire-du-theatre-du-xxe-siecle.html>, publié le 18/01/2014, consulté le 13/06/2024.

¹⁵⁷ R.J. « Ce qu'offre à la vue la rue Mallet-Stevens », *Comoedia*, 21 juillet 1927, p. 3, <https://www.retronews.fr/journal/comoedia/21-juillet-1927/775/2489869/3?from=%2Fsearch%23allTerms%3D%2522style%2520paquebot%2522%26sort%3Dscore%26publishedBounds%3Dfrom%26indexedBounds%3Dfrom%26page%3D1%26searchIn%3Dall%26total%3D31&index=17>.

¹⁵⁸ Isabelle GOURNAY, « Jacques Carlu et le style paquebot outre-Atlantique », *Monuments historiques*, n° 130 « Grand large », décembre 1983 – janvier 1984, p. 72.

constructions associées plutôt à l'Art déco, tout en conservant des liens avec le Mouvement moderne.

Les architectes à Toulouse s'inspirent des paquebots comme dans toute la France. Pourquoi choisir cette esthétique ? Parce qu'elle évoque les transatlantiques, objet de fascination nationale, et peut être aussi parce que faire ressembler un immeuble à un paquebot, c'est en quelque sorte la promesse d'y vivre aussi luxueusement que sur un transatlantique ?

L'immeuble paquebot toulousain est né dans une période d'évolutions technologiques, d'essor démographique et de modernisation du cadre de vie urbain. Le contexte de l'entre-deux-guerres joue un rôle important dans la création du style paquebot. C'est une période de grande effervescence qui, au lendemain de la Première Guerre mondiale, incite à la construction de masse. Les villes voient leur population augmenter fortement et rapidement du fait de la mutation économique. Conjointement à un exode rural massif, une vague d'immigration contribue à l'expansion des villes. Des questions centrales en découlent ayant trait à l'organisation du développement des villes et en particulier du logement. Elles se reflètent dans l'apparition de la discipline de l'urbanisme, et de réglementations urbaines et architecturales : avant les années 1930 des lois importantes sont votées (Cornudet, 1919 ; Loucheur, 1928). L'architecture est par ailleurs marquée par des innovations techniques et technologiques, qui offrent de nouvelles possibilités. Elle doit également s'adapter et évoluer afin de répondre aux besoins de la société. La conjonction d'inventions et de progrès techniques avec des développements théoriques conduit à des expérimentations et une révolution en architecture : les évolutions de l'usage du béton.

A partir de la Première Guerre mondiale, Toulouse connaît un essor démographique constant, perd sa tendance principalement rurale par un développement spectaculaire de son secteur industriel. La municipalité sociale-démocrate de la ville influence son évolution et crée des conditions propices aux constructions : un programme de grands

travaux est lancé. La municipalité est aussi en faveur d'une modernité, et est convaincue que créer la ville moderne c'est construire l'espace social.

Le début du XX^e siècle est une période d'ouverture au monde grâce au développement des moyens de communication et de transport, qui connaissent de grandes avancées technologiques. Le paquebot est un symbole de la modernité car s'inscrivant dans ce contexte. Il représente également son pays et ses progrès. Les architectes sont fascinés par la machine et en particulier par le paquebot. Comme l'indique son nom, l'immeuble de style paquebot s'en inspire, il reflète l'admiration pour les avancées technologiques et les moyens de transport, qui sont au centre de l'attention et influent sur la création contemporaine architecturale.

II) 1932-1942. Le développement de l'immeuble paquebot à Toulouse : essai de typologie

Nous allons maintenant nous intéresser au corpus de dix-sept immeubles choisis pour étudier l'immeuble paquebot toulousain : HBM du Grand Rond, 29 avenue Camille-Pujol, 54 rue de Bayard, 4 rue des Potiers, 38bis rue Roquelaine, 2 rue Idrac, 20 rue St-Hilaire, 80 rue Jean-Micoud, 12 rue Caraman, 14 rue Caraman, 3 rue du Rempart-Villeneuve, 2 allées Forain-François-Verdier, 2 rue Victor-Hugo, 1 boulevard d'Arcole, 2 rue de l'Ourcq, 5 rue d'Alès, 14 avenue Henri-Barbusse¹⁵⁹. Les dates 1932-1942 correspondent à la période de construction des édifices du corpus.

Pour arriver à un corpus de dix-sept immeubles, il y a eu un travail de décantation. Dans un premier temps les bâtiments ayant une fonction qui n'est pas celle de l'habitation ont été évacués du corpus pour resserrer le cadre de l'étude. Par exemple, ont été enlevées l'ancienne usine de papeterie Job qui évoque un immense paquebot, réalisée par Pierre Thuriès, ou encore la soufflerie de Banlève édifiée par René Kieger¹⁶⁰. Dans un second temps, les maisons individuelles ou villas de style paquebot comme les 10 et 12 rue des Ondines, le 77 route de Saint-Simon ou le 9 rue Frédéric-Petit ont été mises de côté pour se concentrer sur les immeubles. En effet les villas ne font pas partie du corpus car elles sont trop nombreuses et mériteraient d'être un sujet de recherche à part entière. Certaines seront tout de mêmes présentes en tant qu'exemples ou mentionnées dans le texte. Les immeubles sont ici définis comme pouvant accueillir plusieurs logements pour des familles et groupes de personnes. Le point de vue de l'analyse est celui d'un essai de typologie pour effectuer un examen précis d'un corpus.

¹⁵⁹ Les immeubles sont cités selon l'ordre alphabétique des noms de leurs architectes.

¹⁶⁰ Pierre Thuriès et René Kieger sont à l'origine d'immeubles présents dans le corpus étudié.

A) Les immeubles paquebots toulousains

1) Implantation dans le tissu urbain ancien

L'implantation des immeubles reflète l'urbanisation grandissante de la ville à la même période mais sans trop s'éloigner du centre-ville. Les édifices paquebot se développent surtout dans les faubourgs qui s'urbanisent depuis le XIX^e siècle, à l'extérieur des anciens remparts (Fig. 22). Deux exemples sont présents en bordure du centre-ville ancien autour de la place Wilson, ce qui témoigne de l'intégration d'une modernité dans ces quartiers plus anciens, mais la majorité des immeubles apparaissent après les boulevards (qui se sont substitués aux remparts) et sur des voies plutôt importantes. Des exemples sont également à noter dans des lotissements construits dans les années 1930 : le lotissement Gontaut-Biron (1932) près du Grand Rond et le lotissement Duboul (années 1930 à 1940) dans le quartier Croix-de-Pierre.

Les immeubles paquebots du corpus sont implantés dans le tissu urbain ancien. Des ensembles peuvent être définis : le centre ancien, les boulevards et les rues qui leur sont adjacentes, les édifices dans les quartiers entre les Chalets et Matabiau, ou le quartier Guilhémery, et enfin le nouveau lotissement Duboul (Fig. 23).

Ainsi autour de la place Wilson se trouvent les immeubles au 3 rue du Rempart-Villeneuve et au 2 rue Victor-Hugo (l'hôtel de l'Ours Blanc) (Fig. 24). Ensuite sur les grands boulevards, remplaçant les remparts détruits au XIX^e siècle¹⁶¹, sont implantés la construction de la Société des Grands Travaux du Sud-Ouest au 1 boulevard d'Arcole, l'immeuble au 2 rue Idrac qui donne sur le boulevard Lazare-Carnot et entre les allées Forain-François-Verdier et le square Boulingrin et l'édifice des frères Thuriès au numéro 2 (Fig. 25 et 27). L'HBM du Grand-Rond est également dans la continuité de ces grandes voies, mais aussi du square Boulingrin et des promenades du Grand Rond, imaginées au XVIII^e siècle dans le cadre du projet de Louis de Mondran. Dans les rues adjacentes aux boulevards se trouvent aussi les immeubles 12 et 14 rue Caraman et le 4 rue des Potiers juste à côté du Grand Rond (Fig. 25 et 26). Sur le pourtour du centre ancien il faut donc noter la présence de sept éléments du corpus.

¹⁶¹ Service d'Animation de l'Architecture et du Patrimoine de Toulouse, « Toulouse, Le Grand-Rond et le Jardin Royal », *Focus*, Villes & Pays d'Art et d'Histoire, 2021.

Entre le quartier des Chalets et de Matabiau, juste après les premiers boulevards, trois édifices du corpus ont été élevés au 54 rue du Bayard, au 20 rue Saint-Hilaire et au 38bis rue Roquelaine (Fig. 27). Les Chalets étaient composés au XIX^e siècle de chemins ruraux. A partir de l'arrivée du chemin de fer en 1856 et de l'accroissement important de la population toulousaine, le quartier s'est développé en lotissements et constructions individuelles au fur et à mesure du temps¹⁶². Le quartier Guilhémery possède aussi à quelques rues de distance deux immeubles, au 29 avenue Camille-Pujol et au 80 rue Jean-Micoud (Fig. 28). Et enfin la villa Morissette au 14 avenue Henri-Barbusse, et l'immeuble du 2 rue de l'Ourcq ont tous deux été élevés dans le lotissement Duboul daté des années 1940 (Fig. 29).

Dans leur grande majorité, les immeubles « paquebot » s'insèrent dans l'environnement construit préexistant, souvent avec des hauteurs similaires, et contigus. Des immeubles du corpus (54 rue de Bayard, 2 rue Idrac, 4 rue des Potiers, 3 rue du Rempart-Villeneuve, 20 rue Saint-Hilaire, 3 rue Victor-Hugo) sont accolés à des constructions du XIX^e siècle, ce qui correspond la plupart du temps à la date de la voie : boulevard Lazare-Carnot¹⁶³, rue du Rempart-Villeneuve¹⁶⁴, rue Victor-Hugo¹⁶⁵ et rue Saint-Hilaire¹⁶⁶. Les autres immeubles étudiés se trouvant dans des voies du XIX^e siècle sont : les 1 boulevard d'Arcole¹⁶⁷, 38bis rue Roquelaine¹⁶⁸, 80 rue Jean-Micoud¹⁶⁹. Les boulevards au XIX^e siècle prennent la place des anciens remparts.

Beaucoup d'édifices du corpus sont accolés à d'autres construits durant la même période dans les espaces vacants ou libérés par des destructions. Les immeubles au 54 rue de Bayard, 29 avenue Camille-Pujol, 12 et 14 rue Caraman, 2 allées Forain-François-Verdier, 38bis rue Roquelaine et les constructions du Grand Rond ont tous pour voisin un ou deux immeubles élevés au deuxième quart du XX^e siècle¹⁷⁰. En effet, au 54bis, voisin du 54 rue de Bayard, l'édifice est élevé dans le deuxième quart du

¹⁶² Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains, 6. Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 53.

¹⁶³ Urbanhist, Boulevard Lazare-Carnot, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

¹⁶⁴ Urbanhist, Rue du Rempart Villeneuve, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

¹⁶⁵ Urbanhist, Rue Victor-Hugo, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

¹⁶⁶ Urbanhist, Rue Saint-Hilaire, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02.05.2024.

¹⁶⁷ Urbanhist, Boulevard d'Arcole, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02.05.2024.

¹⁶⁸ Urbanhist, Rue de Roquelaine, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

¹⁶⁹ Urbanhist, Rue Jean-Micoud, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

¹⁷⁰ Urbanhist, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

XX^e siècle, ou encore le 29 avenue Camille-Pujol est voisin d'un immeuble Art déco construit en 1933 au numéro 27. Les édifices aux 14 et 12 rue Caraman sont construits dans les mêmes années par le même architecte, et sur la rue Delacroix, perpendiculaire, Joseph Gilet, un des architectes présents dans le corpus est à l'origine d'un immeuble daté du deuxième quart du XX^e siècle. L'immeuble au 2 allées Forain François Verdier fait partie du lotissement Gontaut-Biron daté de 1932. Ainsi les constructions adjacentes datent de 1932 pour l'hôtel particulier Calestroupat, et 1933 pour le 4 rue de la Brasserie. L'HBM du Grand Rond dont les bâtiments ont été inaugurés en 1937, s'inscrit au milieu des rues Jean Aillet, Abel-Autefage (inaugurées au même moment). Enfin les 14 avenue Henri-Barbusse et 2 rue de l'Ourcq s'inscrivent tous deux dans le lotissement Duboul construit dans les années 1930 à 1940, avec des rues tracées et aménagées au même moment¹⁷¹.

Ainsi les édifices de style paquebot sont très présents dans de grandes artères, dans des voies importantes que ce soit la rue de Bayard qui relie le centre-ville à la gare, les grands boulevards qui ont pris la place des remparts, la longue avenue de Muret sur laquelle donne l'immeuble au 5 rue d'Alès, ou encore les allées Forain-François-Verdier qui sont tracées et aménagées au XVIII^e siècle à côté du Grand Rond.

2) L'immeuble paquebot dans l'îlot

Nous allons maintenant nous intéresser à l'immeuble paquebot dans l'îlot. Le corpus peut être divisé en deux types d'immeubles, les édifices à l'angle de l'îlot et les édifices à l'alignement de la rue. Seul l'HBM du Grand Rond n'est pas renseigné, étant un cas différent d'un ensemble de plusieurs constructions.

¹⁷¹ Urbanhist, <https://www.urban-hist.toulouse.fr/uhplus/>, consulté le 02/05/2024.

Tableau 1 : immeubles paquebot à l'angle de l'îlot et à l'alignement de la rue.
© Emilie Perrin

Immeubles à l'angle de l'îlot	Immeubles à l'alignement de la rue
• 5 rue d'Alès • 1 boulevard d'Arcole • 12 rue Caraman • 2 allées Forain François Verdier • 14 avenue Henri-Barbusse • 2 rue Idrac • 80 rue Jean-Micoud • 2 rue de l'Ourcq • 3 rue du Rempart-Villeneuve • 38bis rue Roquelaine • 2 rue Victor-Hugo	• 54 rue de Bayard • 29 avenue Camille-Pujol • 14 rue Caraman • 4 rue des Potiers • 20 rue Saint-Hilaire
• HBM du Grand Rond (ensemble d'immeubles) non pris en compte	
11 immeubles / 16 soit 68,75%	5 immeubles / 16 soit 31,25%

Les immeubles à l'angle de l'îlot ont tous une ou plusieurs cours à l'arrière de la parcelle. Tandis que ceux qui sont à l'alignement de la rue ont soit une cour à l'arrière de la parcelle pour les 12 rue Caraman (Fig. 30) et 4 rue des Potiers (Fig. 31), soit une cour centrale au 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 32) et 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 33). Des édifices du corpus n'ont pas de cour, comme le 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 34), le 2 rue Victor-Hugo (Fig. 34), le 54 rue de Bayard (Fig. 35). Les édifices du lotissement Duboul n'en possèdent pas non plus, sûrement parce qu'ils sont de plus petite dimension (Fig. 36). Les édifices à l'alignement de la rue sont directement sur la voie, sauf pour le 14 rue Caraman qui en est éloigné et séparé par une grille (Fig. 37). De même tous les édifices à l'angle de l'îlot sont directement sur la rue sauf pour les deux immeubles du lotissement Duboul. Les deux constructions inscrites dans ce lotissement sont en retrait de la rue, séparés de la voie par un mur de clôture (Fig. 36). L'immeuble Bancal, au 54 rue de Bayard, est le seul du corpus qui est traversant : il ouvre sur les rue de Bayard et Lafon (Fig. 35).

Les édifices semblent tous s'intégrer de manière fluide dans l'îlot, avec pas ou peu d'espaces entre les édifices du même îlot. Seuls les édifices dans le lotissement Duboul sont espacés par rapport aux autres constructions dans un même îlot (Fig. 36). L'HBM du Grand Rond a également des respirations entre le bâti, ce qui a été possible dans le centre-ville car il a pris un espace entier entre deux voies et que l'architecte a ainsi pu les positionner de manière plus aérée (Fig. 38).

Être à l'angle de l'îlot permet d'avoir plusieurs façades sur la rue, ce qui est la situation la plus appréciée pour les immeubles avec une certaine qualité de logement¹⁷². Un des schémas pour ce type d'édifice est qu'une façade donne sur une voie plutôt large et passante comme le boulevard Lazare-Carnot pour l'immeuble au 2 rue Idrac tandis que l'autre donne sur une rue de plus petite taille (Fig. 39). Les constructions concernées sont l'immeuble des frères Thuriès qui donne sur les allées Forain-François-Verdier qui se terminent sur le square Boulingrin et sur la rue de la Brasserie plus petite (Fig. 40), l'immeuble au 2 rue Idrac pris en exemple précédemment, l'immeuble Benjamin entre la rue du Rempart-Villeneuve et la plus étroite rue de Caussette (Fig. 41), et l'immeuble de la S.G.T.S.O entre le boulevard d'Arcole et la rue Pouzonville (Fig. 20).

3) Compositions des élévations

Parmi le corpus de dix-sept immeubles, il est possible de noter une grande variation de longueur ou de largeur. Ainsi pour la hauteur nous avons des édifices possédant de deux à six étages et même plus avec l'HBM du Grand Rond qui peut aller jusqu'à huit étages au centre du complexe d'immeubles (Fig. 42). Et pour la largeur, des immeubles s'étendent sur un grand nombre de travées comme au 5 rue d'Alès avec quinze travées (Fig. 43), ou au 2 rue Idrac (Fig. 39) et 38bis rue Roquelaine (Fig. 44) avec onze travées.

Le corpus peut être divisé en deux types d'immeubles, les édifices à l'angle de l'îlot et présentant ainsi plusieurs façades sur rue, et les édifices à l'alignement de la rue. Comme présenté sur le tableau, onze immeubles sont positionnés à l'angle de l'îlot, et

¹⁷² Laure KRISPIN, "Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 86.

cinq sont à l'alignement de la rue. L'ensemble de constructions qu'est le Grand Rond ne permet pas vraiment de le placer dans un des deux types mais trois bâtiments sont organisés autour d'une travée d'angle qui donne sur le Boulingrin (Fig. 42).

La position à l'angle de l'îlot conduit à un grand nombre de travées visibles depuis la rue. Les travées de chaque côté de la travée de l'angle peuvent être symétriques, ou du moins avec des élévations similaires, ou dissymétriques. Sur les douze immeubles du corpus dont les façades sont organisées autour d'un angle (en comptant donc les trois édifices donnant sur le Boulingrin de l'HBM du Grand Rond), cinq présentent des élévations différentes de chaque côté de l'angle sur un même nombre de travées, et cinq similaires mais ces chiffres peuvent évoluer si l'on observe les élévations semblables possédant une façade plus longue comme c'est le cas pour les immeubles aux 5 rue d'Alès (Fig. 43) et 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40). Le nombre de constructions avec des élévations similaires de chaque côté de la travée d'angle augmenterait ainsi à sept.

Pour les édifices à l'alignement de la rue, les compositions sont symétriques à partir d'une travée centrale pour le 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 45), le 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 46) et le 54 rue Bayard (Fig. 47). Le 4 rue des Potiers (Fig. 48) et le 14 rue Caraman (Fig. 37) présentent des élévations dissymétriques.

Les élévations offrent tout de même un aspect de symétrie, ou du moins d'harmonie et d'unité grâce à la travée d'angle qui réunit les façades. Elle a un rôle structurant dans la composition. Les balcons filants agissent de la même façon, ainsi que les lignes horizontales créées par les bandeaux d'enduit blanc et de plaquage de briques rouges qui se poursuivent sur les façades.

Tableau 2 : Elévation similaire ou différente
de chaque côté de la travée d'angle ou centrale.

© Emilie Perrin

Elévation (les édifices à l'alignement de la rue sont colorés de gris)	Similaire sur un même nombre de travées de chaque côté de la travée d'angle ou centrale	Similaire sur un nombre de travées différent (plus long d'un côté)	Différente
Immeuble			
HBM du Grand Rond	X		
29 av Camille-Pujol	X		
54 rue de Bayard	X		
4 rue des Potiers			X
38bis rue Roquelaine			X
2 rue Idrac			X
20 rue St Hilaire	X		
80 rue Jean-Micoud	X		
12 rue Caraman	X		
14 rue Caraman			X
3 rue du Rempart-Villeneuve			X
2 allées Forain-François-Verdier		X	
2 rue Victor-Hugo			X
1 blvd d'Arcole			X
2 rue de l'Ourcq	X		
5 rue d'Alès		X	
14 avenue Henri-Barbusse	X		
<i>En %</i>	8 / 17 ≈ 47%	2 / 17 ≈ 11,8%	7 / 17 ≈ 41,2%

Un travail de plans, de dynamisme est également notable, par exemple au moyen d'avancées ou de décrochements, de balcons ou encore au moyen des étages en gradins, présents sur plusieurs éléments du corpus. Un travail de calepinage¹⁷³ peut être relevé sur l'hôtel de l'Ours Blanc au 2 rue Victor-Hugo (Fig. 49), au 38bis rue Roquelaine (Fig. 44), au 2 rue Idrac (Fig. 39), au 80 rue Jean-Micoud (Fig. 50), sur les constructions du Grand Rond (Fig. 42), ou d'enduits au 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 46). Ils contribuent à donner ce dynamisme et ces reliefs aux façades.

Quelques immeubles à l'angle d'un îlot possèdent une façade qui concentre la décoration, et une autre beaucoup plus simple officiant comme la façade postérieure, et cela sur des voies moins importantes : l'immeuble dit « Benjamin » au 3 rue du Rempart-Villeneuve présente une élévation recherchée avec une travée de hublots, un travail de polychromie avec des bandeaux recouverts d'enduit blanc et d'autres au parement de briques rouges, mais aussi une porte à double battant décorée de ferronneries (Fig. 41). C'est également la façade qui est prévue pour accueillir un commerce comme il est possible de le voir sur les plans (Fig. 51)¹⁷⁴. La travée d'angle avec ses colonnes engagées, ses balcons arrondis et qui devait également accueillir les lettres « Benjamin » selon les plans de 1940 (Fig. 51)¹⁷⁵ est visible depuis la rue Lafayette, rue qui connecte la place du Président-Thomas-Woodrow-Wilson, la rue d'Alsace-Lorraine et le Capitole. En contraste la façade sur la rue Caussette possède des petites fenêtres, une surface entièrement enduite, une porte de service aujourd'hui murée (Fig. 52). Dans un schéma similaire, l'immeuble dit « Subra » au 2 rue Idrac présente des balcons donnant sur le boulevard Lazare-Carnot ce qui n'est pas le cas de l'autre façade (Fig. 39). Cela s'explique par l'importance du boulevard, lieu de passage beaucoup plus important.

Si nous nous penchons maintenant sur l'élévation du rez-de-chaussée nous pouvons noter que la grande majorité des édifices possède un solin séparant l'immeuble du sol. Il est toujours travaillé de manière différente par rapport à la paroi, souvent en relief ou créant un effet de matière : couvert d'un enduit d'une couleur particulière comme pour le 5 rue d'Alès (Fig. 43), décoré d'un calepinage de briques rouges au 29 avenue

¹⁷³ Voir partie : III) C) 2) : Recherche esthétique et brique rouge. De l'usage décoratif des matériaux.

¹⁷⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, façade rue du Rempart Villeneuve, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

¹⁷⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, façade rue du Rempart Villeneuve, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

Camille-Pujol (Fig. 45), incisé de lignes horizontales au 14 et 12 rue Caraman (Fig. 37 et 53), recouvert d'un plaquage de pierres asymétriques au 2 rue de l'Ourcq (Fig. 54).

Une séparation entre le niveau du rez-de-chaussée et les étages apparaît dans certains immeubles, et cela sous différentes formes. Au 2 allées Forain-François-Verdier le niveau est mis en valeur par un enduit blanc en contraste avec le parement de briques rouges des étages (Fig. 40). C'est le cas également au 2 rue Idrac, avec un rez-de-chaussée uniquement en béton associé à un travail de creux et de pleins géométriques qui donnent du dynamisme à l'ensemble (Fig. 39). Pour l'hôtel Ours Blanc au 2 rue Victor-Hugo un plaquage de pierre lisse à hauteur de vue contraste avec celui de brique rouge des étages, eux-mêmes séparés du rez-de-chaussée par un auvent en béton arrondi et continu sur les deux façades mais pas sur l'angle (Fig. 49). Cette façon de faire existe aussi au sein des constructions de l'HBM du Grand Rond, mais cette fois la brique est concentrée au rez-de-chaussée et l'enduit blanc dans les étages. La séparation entre le niveau au ras du sol et les autres niveaux est accentuée par des bandeaux aujourd'hui peints en vert (Fig. 42).

Les portes sont en majorité décorées de ferronneries Art déco, souvent protégées par un auvent en béton arrondi. Elles peuvent être mises en valeur par un ébrasement arrondi comme aux 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 45), 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40) ou 4 rue des Potiers (Fig. 55), ou en degrés comme aux 1 boulevard d'Arcole (Fig. 56), 2 rue Idrac (Fig. 57) ou 5 rue d'Alès (Fig. 43).

Douze immeubles sur les dix-sept du corpus sont à l'angle de l'îlot et s'organisent autour de la travée d'angle. C'est un axe fort de composition qui crée une harmonie et rassemble les façades. La travée d'angle dans la plupart des cas présente un accent décoratif et des lignes verticales fortes prenant par exemple la forme de colonnes engagées colossales comme au 2 rue de l'Ourcq (Fig. 54), 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40), ou au 5 rue d'Alès (Fig. 43). La verticalité est mise en valeur de différentes façons et renforce l'aspect de proue des édifices de style paquebot : l'immeuble « Bertoluzzi » au 12 rue Caraman présente deux éléments verticaux en relief décorés de pavés de verre rappelant des pilastres et reposant sur des sortes de cul-de-lampe en béton (Fig. 53), au 3 rue du Rempart-Villeneuve un groupe de colonnes engagées épouse l'arrondi de l'angle (Fig. 41). En effet l'arrondi de cette travée est une autre caractéristique qui peut être notée : tous les immeubles à l'angle

de l'îlot possèdent une travée d'angle arrondie sauf au 2 rue Idrac, qui présente un pan coupé (Fig. 39). Associées aux éléments verticaux de grandes baies, triples dans la plupart des cas et souvent encadrées par les éléments verticaux sont présentes à l'angle d'une majorité des édifices et contribuent à accrocher le regard sur cette travée.

Dans les édifices à la continuité de la rue, c'est la travée centrale qui semble plutôt être accentuée. Elle attire le regard, structure et supporte toute la composition : par exemple l'immeuble Bancal au 54 rue de Bayard. Celui-ci est dans la continuité de la rue mais ses deux colonnes colossales créant une travée centrale, associées en 1936 à un garde-corps à lices tubulaires qui les surmontent et donne l'impression d'une cheminée, ou d'un pont de navire (Fig. 58) comme l'explique Elodie Sourrouil dans l'*Auta* en 2012 :

« Deux colonnes colossales formant une travée centrale [...]. A leur sommet, les colonnes sont reliées par deux corniches saillantes surmontées d'un balcon à lices tubulaires dont la forme évoque le pont des paquebots¹⁷⁶. »

Ici les verticales fortes, les colonnes colossales ne sont donc pas à l'angle mais au centre. Au 20 rue Saint-Hilaire, la travée centrale est marquée par l'alignement de la porte cochère encadrée de chaque côté par un oculus, le balcon continu qui la surmonte et le pilastre en enduit. De plus les quatre autres balcons se déploient par paire autour de la travée centrale et contribuent à sa mise en valeur (Fig. 46).

Au 29 avenue Camille-Pujol, l'élévation est marquée par un oriel central derrière lequel se cache l'escalier. La verticale de l'oriel est dans la continuité de la porte centrale, et se prolonge sous le décrochement par un décor de moulures en enduit aux formes arrondies. L'oriel dépasse du toit et ressemble ainsi à une cheminée de navire. Il est accentué par trois bandes blanches sur la paroi rouge rappelant des pilastres (Fig. 45).

Quant au 4 rue des Potiers, même si son élévation sur rue est dissymétrique, il développe une ligne verticale centrale incarnée par un décrochement sur les trois premiers étages qui fait s'avancer sur la rue les balcons (Fig. 48).

Les balcons des édifices de style paquebot sont continus, commençant sur une façade pour terminer sur une autre, sur cinq immeubles, aux 38bis rue Roquelaine (Fig. 44), 1 boulevard d'Arcole (Fig. 20), 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 41), 14 avenue

¹⁷⁶ Elodie SOURROUIL, « L'immeuble Bancal : un double manifeste », *Auta*, février 2012, p. 74.

Henri-Barbusse (Fig. 59), 12 rue Caraman (Fig. 53) et un balcon au 2 rue de l'Ourcq (Fig. 54). Mais beaucoup de constructions axées autour d'un angle présentent des balcons avec l'apparence de la continuité grâce aux bandeaux enduits de blanc ou des rappels sous forme de lignes horizontales qui permettent de poursuivre l'image du balcon. En effet, le travail de polychromie qui consiste en l'association balcon et bandeau blanc donne l'effet d'une même longue ligne horizontale continuant sur toute la largeur de l'édifice. C'est le cas aux 2 allées Forain François Verdier (Fig. 40), 5 rue d'Alès (Fig. 43), 2 rue Idrac (Fig. 39) et dans l'HBM du Grand Rond (Fig. 42).

Les balcons, lorsqu'il y en a, sont en béton plein la plupart du temps, souvent couplés avec des ferronneries à lices tubulaires. Certains exemples ont seulement des garde-corps en ferronneries à lices tubulaires : 4 rue des Potiers (Fig. 48), 14 avenue Henri-Barbusse (Fig. 59), 54 rue de Bayard (Fig. 47).

Les fenêtres sont rectangulaires. Sur la travée d'angle, ce sont souvent des baies triples qui sont choisies. Elles permettent de suivre l'angle et de connecter les façades. Les édifices peuvent posséder des hublots ou oculi, la plupart du temps disposés sur une travée. Les fenêtres correspondent dans la plupart des cas à la pièce qu'elles illuminent. Ainsi les grandes ouvertures et bow-windows donnent sur des salons et salles à manger tandis que les petites fenêtres ou les hublots constituent les ouvertures de petites pièces comme la salle de bain ou la cuisine.

Des baies triples sont présentes à l'angle de l'édifice aux 1 boulevard d'Arcole (Fig. 60), 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 41), 14 avenue Henri-Barbusse (Fig. 59), 12 rue Caraman (Fig. 53), 5 rue d'Alès (Fig. 43), 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40) ou encore au 14 rue Caraman mais dans un angle qui peut être qualifié de rentrant (Fig. 37). Au 1 boulevard d'Arcole des baies sont également à noter sur les façades et pas uniquement sur l'angle (Fig. 20 et 61). Enfin il y a des baies triples pour chaque oriel au 80 rue Jean-Micoud (Fig. 50).

Les fenêtres peuvent prendre la forme de baies ou de bandeaux vitrés. Ainsi les avancées arrondies au 1 boulevard d'Arcole sont entièrement vitrées (Fig. 60), l'édifice au 4 rue des Potiers possède des baies vitrées et des oriels couverts de fenêtres dans la continuité, ce qui donne l'impression d'un bandeau horizontal vitré (Fig. 61). A l'angle du 2 rue Idrac des portes fenêtres à quatre vantaux ouvrent sur le balcon (Fig.

39) et au 38bis rue Roquelaine des bandeaux vitrés asymétriques à l'angle réunissent les façades (Fig. 44).

Les hublots sont traités dans une prochaine sous-partie¹⁷⁷.

4) Plan et distribution intérieure

La plupart des immeubles du corpus sont des immeubles de rapport, accueillant plusieurs appartements et appartenant à une personne qui possède le terrain et est le commanditaire lors de la construction.

Certains édifices partagent la fonction de logement avec une fonction commerciale. L'immeuble dit « Benjamin » au 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 62)¹⁷⁸ a un entresol, un étage qui est dédié le plus souvent au stockage commercial. Il possède également un espace de commerce visible dès les plans (Fig. 63)¹⁷⁹. L'immeuble Bancal, au 54 rue de Bayard, est à l'origine un grand magasin qui propose des articles de loisirs, de sport... Seul le 3^{ème} étage est à usage d'habitation (Fig. 64)¹⁸⁰. Aux 1 boulevard d'Arcole (Fig. 65)¹⁸¹, 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 66)¹⁸², 80 rue Jean-Micoud (Fig. 67)¹⁸³, 38bis rue Roquelaine (Fig. 68)¹⁸⁴ des boutiques sont également prévues au rez-de-chaussée sur les plans de construction. Ce sont les grands immeubles qui sont destinés à aussi avoir une fonction commerciale au rez-de-chaussée.

Les grands immeubles rue d'Alès (Fig. 69)¹⁸⁵ et 2 allées Forain François Verdier (Fig. 70)¹⁸⁶ possèdent un étage de combles destiné à recevoir des chambres de bonne. Celles-ci sont également présentes au 1 boulevard d'Arcole (Fig. 71)¹⁸⁷ au dernier étage, au 2 rue Idrac dans une partie du 3^{ème} étage autour d'un simple sanitaire (Fig.

¹⁷⁷ Voir partie II) B) 5) Hublot et oculus.

¹⁷⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plan du 1^{er} étage, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

¹⁷⁹ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plan du rez-de-chaussée, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

¹⁸⁰ Arch. mun. Toulouse, 1O8177, plan du 2^{ème} étage, 54 rue de Bayard, 1932.

¹⁸¹ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

¹⁸² Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du rez-de-chaussée, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

¹⁸³ Arch. mun. Toulouse, 566W104, plan du rez-de-chaussée, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

¹⁸⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du rez-de-chaussée, 38bis rue Roquelaine, 1940.

¹⁸⁵ Arch. mun. Toulouse, 566W23, plan des combles, 5 rue d'Alès, 1941.

¹⁸⁶ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du 5^{ème} étage, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

¹⁸⁷ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du 6^{ème} étage, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

72)¹⁸⁸ et au 4 rue des Potiers où une chambre est accessible en passant par la cuisine à chaque étage (Fig. 73)¹⁸⁹. Elles apparaissent comme des réminiscences des hôtels particuliers, par exemple haussmanniens. Les escaliers de service en sont également. La présence de deux escaliers, un d'apparat, plus soigné, destiné à la représentation, et un de service est une caractéristique qui tend à disparaître dans les années 1930¹⁹⁰ mais qui existe donc encore dans plusieurs constructions du corpus.

L'escalier de service est intérieur comme au 54 rue de Bayard (Fig. 64)¹⁹¹ ou donnant sur l'extérieur associé à une galerie de service par exemple au 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 74) ou au 1 boulevard d'Arcole (Fig. 75). Celle-ci peut également être seule, comme c'est le cas au 38bis rue Roquelaine où les galeries sont accessibles depuis le palier de l'escalier central ou bien directement depuis un logement (Fig. 76).

L'escalier est central dans certains des édifices : aux 80 rue Jean-Micoud (Fig. 67)¹⁹², 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 66)¹⁹³, 2 rue Idrac (Fig. 72)¹⁹⁴, 38bis rue Roquelaine (Fig. 68)¹⁹⁵, et 1 boulevard d'Arcole (Fig. 65)¹⁹⁶. Chacune des trois parties du 5 rue d'Alès (Fig. 77)¹⁹⁷ possède un escalier central. La distribution intérieure est organisée autour de cet escalier central. Dans les exemples présentés, il sert à desservir les paliers donnant sur les appartements.

Les escaliers peuvent être visibles depuis la rue ou la cour grâce à la présence d'une travée de fenêtres l'indiquant ou lorsqu'ils sont intégrés à la décoration de la façade.

¹⁸⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O10723, plan du 3^{ème} étage, 2 rue Idrac, 1935.

¹⁸⁹ Arch. mun. Toulouse, 1O10200, plan du 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} étage, 4 rue des Potiers, 1934.

¹⁹⁰ Elodie SOURROUIL, « L'immeuble Bancal : un double manifeste », *Auta*, février 2012, p. 76.

¹⁹¹ Arch. mun. Toulouse, 1O8177, plan du 2^{ème} étage, 54 rue de Bayard, 1932.

¹⁹² Arch. mun. Toulouse, 566W104, plan du rez-de-chaussée, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

¹⁹³ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du rez-de-chaussée, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

¹⁹⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O10723, plan du 3^{ème} étage, 2 rue Idrac, 1935.

¹⁹⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du rez-de-chaussée, 38bis rue Roquelaine, 1940.

¹⁹⁶ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

¹⁹⁷ Arch. mun. Toulouse, 566W23, plan des étages, 5 rue d'Alès, 1941.

Tableau 3 : les escaliers des édifices étudiés
(à partir des données connues).
© Emilie Perrin

Escalier	Central dans l'immeuble ou partie d'immeuble	Escalier de service intérieur / galerie extérieure	Visible depuis la rue	Visible depuis la cour
HBM du Grand Rond				
29 av Camille-Pujol	X		X	
54 rue de Bayard		X		
4 rue des Potiers				X
38bis rue Roquelaine	X	X		X
2 rue Idrac	X			X
20 rue St Hilaire				X
80 rue Jean-Micoud	X			X
12 rue Caraman				X
14 rue Caraman				
3 rue du Rempart-Villeneuve			X	
2 allées Forain-François-Verdier	X	X		
2 rue Victor-Hugo			X	
1 blvd d'Arcole	X	X		
2 rue de l'Ourcq				
5 rue d'Alès	X			X
14 avenue Henri-Barbusse				

La distribution est assurée par un hall, un dégagement ou un couloir, généralement dans la continuité de l'escalier. Ce ne sont donc pas des organisations en enfilade qui étaient encore utilisées jusque dans ces années¹⁹⁸.

Dans le corpus, la cuisine est ouverte sur cour et parfois sur les galeries de service. Dans la plupart des cas, la salle de bain et les toilettes sont également ouvertes sur cour

¹⁹⁸ Laure KRISPIN, « Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 89.

et aussi parfois sur les galeries de service. La présence de salles de bain et sanitaires est devenue obligatoire dans les appartements ainsi que l'aération et la présence d'une fenêtre pour ces pièces d'eau selon les conceptions hygiénistes et rationalistes et en accord avec de nouveaux règlements d'urbanisme¹⁹⁹ et normes récentes de salubrité publique²⁰⁰. Il y a par exemple, au 2^{ème} étage de l'immeuble Bancal où vit la famille, un système d'aération prévu pour les sanitaires et les salles de bain qui ne donnent pas sur l'extérieur. Sur le plan de cet étage est figuré une coupe montrant le système d'aération (Fig. 64)²⁰¹.

Les espaces de réception (salon, salle à manger) sont sur rue, souvent éclairés par de larges fenêtres pour tout le corpus. Ainsi selon les plans, les angles des immeubles dans les étages sont occupés par ces pièces : par des salons aux 5 rue d'Alès (Fig. 77)²⁰², 1 boulevard d'Arcole (Fig. 78)²⁰³, 12 rue Caraman (Fig. 79)²⁰⁴, ou des salles à manger aux 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 80)²⁰⁵, 80 rue Jean-Micoud (Fig. 67)²⁰⁶, 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 81)²⁰⁷. Pour le 38bis rue Roquelaine (Fig. 82)²⁰⁸ c'est le mot « studio » qui est utilisé sur les plans des étages pour nommer la pièce occupant l'angle ce qui semble désigner à la fois la fonction de salle à manger et celle de salon. Le 2 rue Victor-Hugo étant un hôtel, c'est une chambre circulaire qui est indiquée sur les plans (Fig. 83)²⁰⁹ et prend la place de la pièce à l'angle du bâtiment. Les espaces de réception sont sur rue car dans les années 1930 à 1940 il s'agit encore de se montrer. Quant aux chambres, elles peuvent aussi être sur rue, ou sur cour.

Depuis l'extérieur, les fenêtres larges comme les baies doubles ou triples, les avancées vitrées, les oriel et bow-windows donnent toujours sur des pièces de réception ou des chambres tandis que les petites fenêtres donnent sur les cuisines, salles de bain et

¹⁹⁹ Laure KRISPIN, « Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 89.

²⁰⁰ Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains*, , 6. *Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 60.

²⁰¹ Arch. mun. Toulouse, 1O8177, plan du 2^{ème} étage, 54 rue Bayard, 1932.

Un texte explique le schéma du système d'aération : « Coupe schématique indiquant le système d'aération des pièces attenantes à la salle de jeux des enfants. Water-closet, salle de bains, lavabos. »

²⁰² Arch. mun. Toulouse, 566W23, plan des étages, 5 rue d'Alès, 1941.

²⁰³ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du 3^{ème} étage, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

²⁰⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O12861, plans des étages, 12 rue Caraman, 1938.

²⁰⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, et 4^{ème} étages, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²⁰⁶ Arch. mun. Toulouse, 566W104, plan du rez-de-chaussée et des étages, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

²⁰⁷ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plans du 2^{ème} et 3^{ème} étages, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

²⁰⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plans du 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} étages, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²⁰⁹ Arch. mun. Toulouse, 1O13567, plan du 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} étages, 2 rue Victor-Hugo, 1938.

toilettes, mais aussi les cages d'escalier. Les hublots ne sont pas liés à un type de pièce en particulier. Par exemple au 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 84)²¹⁰ ils éclairent le vestibule qui dessert les pièces des appartements et le palier de l'escalier. Au 4 rue des Potiers (Fig. 85)²¹¹, l'unique hublot semble donner sur une cuisine. Pour l'édifice au 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 86)²¹², ce sont des débarras qui sont derrière les hublots. L'immeuble dit « Benjamin » au 3 rue Rempart-Villeneuve (Fig. 81)²¹³ est pourvu d'une travée de hublots qui ouvre à chaque étage sur une salle de bain. L'organisation est similaire au 38bis rue Roquelaine, où ces fenêtres rondes éclairent des bains et toilettes dans les étages, et une pièce destinée à l'« essayage » au rez-de-chaussée, à la suite de la boutique visible sur les plans (Fig. 82)²¹⁴.

Les immeubles de style paquebot du corpus semblent donc aussi partager une luminosité des pièces, apportée par toutes les baies triples et autres bow-windows que nous avons pu décrire. De manière générale ces constructions offrent de nombreuses ouvertures. La présence de cours intérieures est une autre manière d'apporter de la lumière. Celles-ci étant un moyen de créer des respirations autrement que sur la rue. Les immeubles de l'HBM du Grand Rond ont par exemple plusieurs cours intérieures par bâtiment. Elles apportent de la lumière mais aussi une ventilation naturelle²¹⁵.

Une réflexion sur le confort et la fonctionnalité apparaît chez certains exemples du corpus et en particulier au 38bis rue Roquelaine. En effet l'architecte René Kieger a imaginé un sas entre l'escalier et les appartements. Une porte isole la cage d'escalier, espace commun qui peut être bruyant, des espaces privés (Fig. 87). L'immeuble de la S.G.T.S.O au 1 boulevard d'Arcole contient des duplex. Ce serait une des premières fois où un immeuble est conçu avec des duplex à Toulouse²¹⁶.

La distribution intérieure visible sur les plans des immeubles du corpus montre des édifices modernes pour l'époque, qui suivent les recommandations hygiénistes, ont des pièces distribuées par des couloirs ou des dégagements, et parfois même présentent

²¹⁰ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, plan du rez-de-chaussée et des étages, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

²¹¹ Arch. mun. Toulouse, 1O10200, plan du rez-de-chaussée, 4 rue des Potiers, 1934.

²¹² Arch. mun. Toulouse, 1O11566, plan du rez-de-chaussée, 20 rue Saint-Hilaire, 1936.

²¹³ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plan du 2^{ème} et 3^{ème} étage, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

²¹⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} étages, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²¹⁵ Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains*, 6. *Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 70.

²¹⁶ Laure KRISPIN, « Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 89.

des innovations comme le duplex au 1 boulevard d'Arcole et des réflexions sur le confort et la fonction au 38bis rue Roquelaine.

Dans un même temps les grands immeubles montrent la persistance de procédés comme le double escalier d'apparat ou noble et de service, les chambres de bonne. Au 20 rue Saint-Hilaire, la distribution intérieure et l'organisation des pièces évoquent la fin du XIX^e siècle ou le début du XX^e siècle²¹⁷ avec les toilettes sur le balcon et les salles de bain sans aération sur les plans (Fig. 88)²¹⁸.

5) Matériaux et techniques

Les matériaux de construction des immeubles paquebots sont en majorité la brique et le béton. Beaucoup présentent également une structure renforcée par du béton armé. Celui-ci fait partie des grandes innovations dans le domaine des techniques de construction²¹⁹, et le fait que son emploi soit fréquent dans les immeubles étudiés montre une certaine modernité dans le choix des matériaux. Pour autant la structure en béton armé n'est pas vraiment visible depuis l'extérieur. De manière générale la mise en valeur du béton sur les balcons, les corniches... témoigne déjà d'une modernité apparente²²⁰. Il ne semble pas y avoir de contraintes de la part de la ville quant aux matériaux, ce qui va changer avec la création de l'Office d'Histoire et d'Esthétique de Toulouse en décembre 1942.

Pour l'extérieur, la brique rouge est utilisée en plaquage sur la façade de tous les édifices du corpus sauf au 20 rue Saint-Hilaire et au 54 rue de Bayard. Quant à l'enduit partiel blanc, il est visible sur tous les immeubles.

Les matériaux de couverture sont surtout la tuile (creuse, mécanique), puis le ciment et enfin le béton pour le 54 rue de Bayard uniquement²²¹.

²¹⁷ Voir Annexes : Fiche Urbanhist 7.

²¹⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O11566, plan du 2^{ème} et 3^{ème} étage, 20 rue Saint-Hilaire, 1936.

²¹⁹ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 129.

²²⁰ Ibid., p. 100.

²²¹ Voir Annexes : Fiches Urbanhist 3.

Tableau 4 : Matériaux des édifices étudiés. © Emilie Perrin

	Brique (pla- quage façade)	Enduit partiel façade	Brique (constr.)	Béton (constr.)	Béton armé (constr.)	Tuile (couv.)	Ci- ment (couv.)	Béton (couv.)
HBM du Grand Rond	X	X		X			X	
29 av Camille-Pujol	X	X	X	X	X		X	
54 rue de Bayard		X		X	X			X
4 rue des Potiers	X	X	X	X			X	
38bis rue Roquelaine	X	X	X	X	X		X	
2 rue Idrac	X	X	X	X	X	X		
20 rue St Hilaire		X	X	X	X	X		
80 rue Jean-Micoud	X	X	X	X	X	X		
12 rue Caraman	X	X	X	X	X	X		
14 rue Caraman	X	X	X	X		X		
3 rue du Rempart-Villeneuve	X	X	X	X	X			
2 allées Forain-François-Verdier	X	X	X	X	X	X		
2 rue Victor-Hugo	X	X	X	X	X			
1 blvd d'Arcole	X	X	X	X		X		
2 rue de l'Ourcq	X	X	X			X		
5 rue d'Alès	X	X	X	X	X	X		
14 av Henri-Barbusse	X	X	X			X		
<i>En % *</i>	88,2%	100%	88,2%	88,2%	64,7%	58,8%	23,5%	5,9%
* En pourcentage par rapport à un matériau et sa mise en œuvre.								

Tableau 5 : Utilisation des matériaux des édifices étudiés (à partir des données de Laura Girard dans sa thèse *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*²²²).

© Emilie Perrin

	Structure béton	Structure brique	Remplissage brique	Maçonnerie porteuse brique	Parement brique
HBM du Grand Rond	X				X
29 av Camille-Pujol		X		X	
54 rue de Bayard					
4 rue des Potiers	X		X		X
38bis rue Roquelaine	X		X		X
2 rue Idrac		X	X		
20 rue St Hilaire					
80 rue Jean-Micoud					
12 rue Caraman	X	X	X		X
14 rue Caraman	X	X	X		X
3 rue du Rempart-Villeneuve	X			X	X
2 allées Forain-François-Verdier	X		X		X
2 rue Victor-Hugo				X	
1 blvd d'Arcole		X		X	
2 rue de l'Ourcq					
5 rue d'Alès					
14 av Henri-Barbusse					
<i>En % * (sur 11 immeubles)</i>	63,6%	45,4%	54,5%	36,4%	63,6%
* En pourcentage par rapport à l'utilisation d'un matériau.					

²²² Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse en architecture, sous la direction de Enrico CHAPEL, Françoise BLANC, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019, p. 518-529. <https://www.theses.fr/2019TOU20032>

Les techniques à noter sont donc celles du béton armé, technique moderne qui se développe à cette période, mais surtout de l'association béton/brique pour la construction.

Au 54 rue de Bayard est observable un mur rideau de verre sur deux niveaux, prouesse technique nouvelle pour Toulouse au moment de la construction²²³.

6) Décors et équipements : les ambiances intérieures

Les ambiances intérieures des édifices du corpus ont des similitudes, que ce soit en termes d'apparence de l'escalier, de largeur des espaces, d'esthétique et de décoration mais aussi d'équipements.

Quelques immeubles du corpus présentent une recherche esthétique dans les parties communes intérieures. Ainsi au 12 rue Caraman à chacun des trois étages la porte de l'appartement possède un hublot fermé par des ferronneries, à la manière de ce qu'il est possible de retrouver à l'extérieur sur quelques édifices du corpus, évoquant ainsi une cabine de bateau (Fig. 89). Également dans cette même construction, la séparation entre le hall d'entrée et l'escalier est marquée par la présence de deux arches (Fig. 90).

Les cours intérieures des immeubles étudiés²²⁴ font parfois l'objet d'une réflexion d'ordre décoratif, tandis que d'autres au contraire montrent que la façade extérieure uniquement a reçu un certain soin, et sont seulement fonctionnelles : par exemple en servant à aérer les cuisines et les salles d'eau.

Parmi les constructions où un certain soin est apporté à l'élévation sur cour, il y a le 38bis rue Roquelaine. Créé par l'architecte René Kieger, il possède des galeries donnant sur la cour. Sur les six étages que compte l'immeuble, une galerie, dont la forme arrondie rappelle les balcons de style paquebot de même que le garde-corps en ferronnerie à lice tubulaire, fait le lien entre les élévations. Ces galeries de service sont accessibles depuis la cage d'escalier et ont ensuite été rendues privées à partir du 2^{ème} étage. Elles sont à la fois fonctionnelles avec leur vide-ordure encore visible aujourd'hui et des toilettes à l'origine qu'il est possible de voir sur les plans et donc

²²³ Elodie SOURROUIL, « L'immeuble Bancal : un double manifeste », *Auta*, février 2012.

²²⁴ Cours intérieures qui ont pu être observées sur place.

décoratives grâce à leur forme similaire aux balcons sur les façades sur rue des immeubles de style paquebot. Enfin sur cour, les élévations sont entièrement enduites et forment des décrochements arrondis : ainsi cela donne l'impression d'un édifice pensé de manière esthétique comme un ensemble, à la fois sur rue et sur cour (Fig. 76).

L'immeuble des frères Thuriès au 2 allées Forain-François-Verdier partage aussi des références au paquebot entre ses façades sur la rue et sur cour. En effet il possède des galeries de service comme le 38bis rue Roquelaine, mais qui ressemblent à des coursives de bateau. Elles sont associées à un escalier de service qui les dessert à tous les étages depuis le rez-de-chaussée. Les volées de l'escalier sont solidaires de la paroi, tandis que les coursives forment un pont entre chaque volée, sécurisées par des garde-corps continus en ferronneries qui se poursuivent sur la rampe (Fig. 74). L'ensemble donne un cachet particulier à l'édifice, de même qu'un aspect fonctionnel.

A l'inverse certaines cours intérieures ont uniquement un rôle pratique, comme au 12 rue Caraman (Fig. 91) ou au 80 rue Jean-Micoud (Fig. 92) qui contiennent une courette peu esthétique sur laquelle s'ouvrent les toilettes, les bains, les escaliers et la cuisine, donc les pièces de service.

L'architecture du 20 rue Saint-Hilaire quant à elle présente une grande cour avec des communs semblant être plus anciens, mais c'est surtout le contraste entre la façade sur rue, enduite avec des décors de pilastres, des balcons, une composition symétrique et la façade sur cour beaucoup moins soignée (Fig. 93) qui peut être noté. Mais ce sont surtout les escaliers qui concentrent la décoration dans les parties communes. Ils sont en bois ou en ferronneries. Les escaliers en bois sont pourvus de rampes réalisés dans le même matériau avec des ornements qui prennent la forme de sphères sur le poteau d'angle au début de l'escalier du 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 94), au 3 rue du Rempart-Villeneuve qui semble avoir aussi des culs de lampe à l'autre extrémité des poteaux (Fig. 95), au 2 rue Idrac où le poteau de départ d'escalier (Fig. 96) est le même qu'au 20 rue Saint-Hilaire²²⁵. Sur cet exemple, les poteaux d'angles et intermédiaires sont pourvus de sphères en bois aux deux extrémités, et le garde-corps de l'escalier est travaillé avec des lignes horizontales qui se terminent en arrondi. Au 80 rue Jean-

²²⁵ L'architecte David Moretti est à l'origine de la construction de l'immeuble au 20 rue Saint-Hilaire et est l'architecte du 2 rue Idrac avec J. Thillet.

Micoud l'escalier en bois a des poteaux nervurés dotés de têtes en forme de tulipe et parfois de culs de lampe (Fig. 97).

Des escaliers à rampe filante en ferronnerie rappelant un bastingage de bateau peuvent être observés aux 12 rue Caraman (Fig. 90), 38bis rue Roquelaine (Fig. 98), 2 rue Victor-Hugo (Fig. 99), dans les bâtiments de l'HBM du Grand Rond (Fig. 100), et au 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 101). Sur des photographies de 1936 de l'intérieur du magasin Bancal au 54 rue de Bayard il est possible de discerner un escalier à rampe en ferronnerie (Fig. 102). Les garde-corps de ces escaliers ont des formes variées, de la simple et unique lice tubulaire à un ensemble de lices tubulaires ou de fers plats. Les rampes aujourd'hui sont peintes en noir ou en bleu, peut-être l'étaient-elles également à leur mise en place.

Le décor de ferronneries, géométrique, avec des motifs Art déco, est présent sur les portes de la grande majorité des édifices du corpus. Ceux qui n'en ont pas aujourd'hui, ont peut-être vu ces portes être remplacées.

Les ascenseurs peuvent avoir des grilles en ferronnerie : à l'hôtel Ours Blanc au 2 rue Victor-Hugo (Fig. 99) et surtout au 2 allées Forain François Verdier où la grille est ornée d'un motif Art déco. Les fers plats y évoquent un soleil couchant ou levant au-dessus de la porte à chaque palier. Les espaces entre les éléments métalliques sont bouchés par du verre translucide, permettant à la lumière de se diffuser (Fig. 103).

Les ascenseurs sont des équipements modernes pour l'époque. Pour les immeubles aux 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 70)²²⁶, 2 rue Idrac (Fig. 72)²²⁷, 2 rue Victor-Hugo (Fig. 83)²²⁸ et 38bis rue Roquelaine (Fig. 68)²²⁹ ils ont prévus dès les plans de construction.

²²⁶ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du 5^{ème} étage, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²²⁷ Arch. mun. Toulouse, 1O10723, plan du 3^{ème} étage, 2 rue Idrac, 1935.

²²⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O13567, plan du 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} étages, 2 rue Victor-Hugo, 1938.

²²⁹ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du rez-de-chaussée, 38bis rue Roquelaine, 1940.

Tableau 6 : types d'escaliers et d'équipements
(à partir des données connues).
© Emilie Perrin

	Escalier à rambarde en ferronneries	Escalier en bois et rambarde en bois	Galerie de service	Escalier de service	Ascenseur
HBM du Grand Rond	X				X
29 av Camille-Pujol					
54 rue de Bayard	X ²³⁰			X	
4 rue des Potiers					
38bis rue Roquelaine	X		X		X
2 rue Idrac		X			X
20 rue St Hilaire		X			
80 rue Jean-Micoud		X			
12 rue Caraman	X				
14 rue Caraman					
3 rue du Rempart-Villeneuve		X			
2 allées Forain-François Verdier	X		X	X	X
2 rue Victor-Hugo	X				X
1 blvd d'Arcole			X	X	
2 rue de l'Ourcq					
5 rue d'Alès					
14 av Henri-Barbusse					

²³⁰ Photographie 1936, Auta, 2012. (Fig. 58)

Le vide-ordures est un équipement moderne²³¹ qu'il est possible de retrouver au 1 boulevard d'Arcole, placé dans l'escalier de service (Fig. 75) ; dans l'HBM du Grand Rond (Fig. 104) et au 38bis rue Roquelaine dans les galeries de service (Fig. 105).

Le chauffage central existe au 1 boulevard d'Arcole²³², peut-être également dans d'autres édifices du corpus comme au 2 allées Forain-François-Verdier où ils semblent contemporains de la construction.

Une caractéristique permettant à l'immeuble de tendre vers la vie moderne est la présence de garages, liés à l'introduction de la voiture dans la société. Ils peuvent être au rez-de-chaussée ou dans la cour. Par rapport à Paris, dont les immeubles ont été largement modifiés pour l'accueillir, à Toulouse il n'y a que quelques modifications faites, ou même aucunes avec aucun parking de prévu²³³. Les immeubles avec des garages indiqués sur leurs plans sont les 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 84)²³⁴, 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 65)²³⁵ et 80 rue Jean-Micoud (Fig. 67)²³⁶.

7) Usages et affectations

Les immeubles étudiés répondent à différents programmes architecturaux²³⁷ : habitation, mixte, et d'hôtellerie. Ce sont surtout des immeubles de rapport, construits pour un propriétaire et destinés à la location.

Sept édifices sont à programme mixte, c'est-à-dire partageant la fonction de logement et commerciale. Les 1 boulevard d'Arcole (Fig. 65)²³⁸, 38bis rue Roquelaine

²³¹ Laure KRISPIN, « Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 89.

²³² Ibid.

²³³ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 129.

²³⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, plan du rez-de-chaussée, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

²³⁵ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

²³⁶ Arch. mun. Toulouse, 566W104, plan du rez-de-chaussée, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

²³⁷ Programme, subst. Masc. : Ensemble des actions qu'on se propose d'accomplir dans un but déterminé ; par métonymie, la réalisation de ces actions. En architecture : Nécessités auxquelles doit répondre un projet d'architecture.

<https://www.cnrtl.fr/definition/programme>, consulté le 29/05/2024.

²³⁸ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

(Fig. 68)²³⁹, 80 rue Jean-Micoud (Fig. 67)²⁴⁰, 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 66)²⁴¹ ont une ou des boutiques en rez-de-chaussée. Le 54 rue Bayard (Fig. 106)²⁴² est d'abord un grand magasin, qui accueille également la famille du propriétaire au 2^{ème} étage. Le 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 51)²⁴³ est initialement conçu pour les Cafés Benjamin, avec un entresol, et propose aussi des appartements.

Au 54 rue Bayard l'immeuble dit Bancal, du nom de son commanditaire et des magasins qui l'occupent est un programme mixte qui a à la fois pour vocation d'accueillir un commerce, mais aussi un logement privé. En tant qu'espace marchand, l'architecture a également été pensée pour être une enseigne publicitaire en elle-même²⁴⁴, et cela dès les plans et les réflexions premières des Gilet. Comme il est possible de le voir sur des photos des années 1930 (Fig. 58) l'immeuble présente une façade vitrée sur deux niveaux, le rez-de-chaussée et le 1^{er} étage. Elle est formée de grands panneaux de verre posés sur une ossature en fer, et associé à l'emploi du béton pour donner lieu à ce mur rideau en verre. Celui-ci favorise la luminosité et une visibilité sur ce qu'offre le magasin. C'est aussi un ambassadeur de la modernité de l'édifice et des articles proposés (radios, phonos, vélos, bateaux, vêtements de sports, appareils électriques, articles d'automobiles²⁴⁵...) grâce à la prouesse technique qu'il représente. Le plancher amovible, ingénieux système, participe également de ces innovations techniques. Sur une profondeur de 2,70 mètres entre le rez-de-chaussée et le 1^{er} étage, il permet de réaliser des aménagements de vitrine sur une grande hauteur de 9,50 mètres²⁴⁶. L'immeuble attire aussi les clients par la mention du nom de cet établissement Bancal²⁴⁷ visible de loin, et des vitrines visibles sur les plans : au rez-de-chaussée de part et d'autre de l'entrée et une autre sur le côté ; au 1^{er} étage, profitant de la façade vitrée, se trouve une autre vitrine occupant toute la largeur de l'immeuble²⁴⁸.

²³⁹ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du rez-de-chaussée, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²⁴⁰ Arch. mun. Toulouse, 566W104, plan du rez-de-chaussée, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

²⁴¹ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du rez-de-chaussée, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²⁴² Arch. mun. Toulouse, 1O8177, plan du rez-de-chaussée, 54 rue Bayard, 1932.

²⁴³ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plan de la façade, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

²⁴⁴ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 105.

²⁴⁵ Ibid., p. 167.

²⁴⁶ Ibid., p. 167.

²⁴⁷ Elodie SOURROUIL, « L'immeuble Bancal : un double manifeste », *Auta*, février 2012, p. 72.

²⁴⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O8177, plans du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage, 54 rue de Bayard, 1932.

L'HBM du Grand Rond (Fig. 42) est d'abord une habitation à bon marché. Mais il est aussi différent des autres HBM toulousains par son architecte, Robert Armandary (1900-1966). Celui-ci est choisi à la place de Jean Montariol (1892-1966), l'architecte de l'Office qui a réalisé la totalité des HBM. Un des éléments qui rentrent en compte dans ce choix est l'image d'Armandary, celle d'un architecte à la mode, et moderne, qui peut créer un HBM différent au sein de ce quartier « chic » qui entoure la parcelle destinée à accueillir la construction. Une architecture plus moderne, d'une grande qualité d'exécution, peut aussi servir de vitrine pour l'Office des HBM et sa politique de logement social²⁴⁹. Sa modernité d'apparence entre en rupture avec le tissu urbain environnant. De plus deux barres d'immeubles de l'ensemble HBM le ferment. Mais il y a tout de même une recherche d'intégration dans le projet Mondran préexistant, d'un certain dialogue avec la ville symbolisé par l'usage d'immeubles en gradin. Sur le Grand Rond les étages sont au nombre de trois, tandis qu'en partie centrale ils peuvent monter jusqu'à huit²⁵⁰. Il s'agit peut-être de créer une transition plus douce entre le Boulingrin et la cité HBM. Enfin Robert Armandary répond au programme de l'Habitation à Bon Marché toulousaine, dans la continuité des projets menés par Jean Montariol, mais va au-delà en termes de modernité extérieure, mais aussi intérieure : les surfaces des appartements sont plus grandes, de nouveaux éléments de confort sont ajoutés comme des rangements et des balcons, de vraies salles de bain sont proposées²⁵¹...

La question du programme et de l'usage de l'immeuble peut aussi être pensée dans la façon dont l'architecte s'adapte à une parcelle difficile et réussit à en tirer le maximum tout en répondant aux besoins des habitants. C'est le cas avec le 4 rue des Potiers : la parcelle y est très exiguë (Fig. 107), et Jean-Louis Gilet réussit à l'occuper avec un bâtiment en forme de U avec cour à l'arrière, et à profiter de sa position proche du square Boulingrin. En effet, il parvient à ce que les appartements donnent directement sur le Grand Rond depuis la salle à manger, le salon et la chambre principale. Une vue agréable est offerte, ainsi qu'un meilleur ensoleillement. Pour arriver à ce résultat, il a procédé à une rotation en plan du logement par rapport à l'alignement de la rue. C'est-à-dire que tous les appartements, occupant chacun un étage de l'immeuble, s'inscrivent

²⁴⁹ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 126-127.

²⁵⁰ Ibid., p. 127.

²⁵¹ Ibid.

comme « en diagonale » par rapport à la rue et s'orientent vers le Grand Rond. Enfin les vides créés par ce procédé sont également utilisés et remplis par des placards, des cheminées et ou encore des baies vitrées (Fig. 85)²⁵² qui permettent aussi aux pièces de retrouver une forme géométrique plus ergonomique et agréable pour les habitants²⁵³. Cet immeuble peut être qualifié de lieu avec une organisation spatiale fonctionnaliste²⁵⁴, où l'architecte s'emploie à réaliser un logement répondant au mieux aux besoins des habitants.

Les constructions sont aussi conçues pour répondre aux besoins de certaines classes sociales. Lorsque un immeuble a une loge de concierge indiquée sur les plans des 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 84)²⁵⁵, 38bis rue Roquelaine (Fig. 68)²⁵⁶, 1 boulevard d'Arcole (Fig. 65)²⁵⁷ et 2 allées Forain François Verdier (Fig. 66)²⁵⁸, cela témoigne d'une certaine qualité de logements. Posséder des chambres de bonne au dernier étage montre que l'immeuble de rapport est destiné à la bourgeoisie toulousaine aisée²⁵⁹ : c'est le cas au 1 boulevard d'Arcole (Fig. 71)²⁶⁰. Les grands immeubles rue d'Alès (Fig. 77)²⁶¹ et 2 allées Forain François Verdier (Fig. 70)²⁶² quant à eux sont pourvus d'un étage de combles destiné à recevoir ces chambres, et au 2 rue Idrac elles sont concentrées dans une partie du 3^{ème} étage autour d'un simple sanitaire (Fig. 72)²⁶³. Lorsque la domesticité est plus réduite, cela signifie qu'il s'agit d'une bourgeoisie plus modeste²⁶⁴ : au 4 rue des Potiers une chambre de bonne est accessible en passant par

²⁵² Arch. mun. Toulouse, 1O10200, plan du rez-de-chaussée, 4 rue des Potiers, 1934.

²⁵³ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p.133.

²⁵⁴ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 105.

²⁵⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, plan du rez-de-chaussée, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

²⁵⁶ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, plan du rez-de-chaussée, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²⁵⁷ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

²⁵⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du rez-de-chaussée, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²⁵⁹ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 129.

²⁶⁰ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du 6^{ème} étage, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

²⁶¹ Arch. mun. Toulouse, 566W23, plans des étages, 5 rue d'Alès, 1941.

²⁶² Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du 5^{ème} étage, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²⁶³ Arch. mun. Toulouse, 1O10723, plan du 3^{ème} étage, 2 rue Idrac, 1935.

²⁶⁴ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 129.

la cuisine à chaque étage (Fig. 73)²⁶⁵. Les grandes pièces de réception sont une autre caractéristique témoignant du niveau de vie de ses habitants.

Le quartier environnant peut aussi être un moyen de connaître le type de population habitant l'édifice. Les immeubles de rapport destinés à la bourgeoisie toulousaine la plus aisée sont plutôt situés le long des boulevards d'Arcole, de Strasbourg ou Carnot, comme le 1 boulevard d'Arcole, le 2 rue Idrac dont une façade donne sur le boulevard Lazare-Carnot. Pour la population bourgeoise plus modeste, elle vit plutôt autour du Grand Rond comme le 4 rue des Potiers, dans la ville ancienne comme le 3 rue du Rempart-Villeneuve, ou la première ceinture à l'est et au nord de Toulouse, comme peut-être le 38bis rue Roquelaine²⁶⁶.

8) Les architectes

Les architectes qui œuvrent à la construction des immeubles paquebot à Toulouse y sont tous installés à Toulouse, ou du moins leurs agences comme indiqué sur les plans et permis de conduire. Certains sont des Toulousains et travaillent en famille comme Jean-Louis Gilet (1902-1964) et son père Joseph Gilet (1876-1943), ou les frères Antoine dit Antonin (1885-1937) et Pierre Thuriès (1887-1946). D'autres viennent d'une autre région (Robert Armandary (1900-1966), Jean Valette (1876-1961)), ou même d'un autre pays (l'italien David Moretti (1901- ?), et Michel Munvez ou Mojsiej Munvez (1907-1967) originaire de Pologne)²⁶⁷. Ce sont surtout des architectes mais aussi des ingénieurs (Michel Munvez²⁶⁸, Charles Baruteaud²⁶⁹) et des entrepreneurs (Louis Segrette & Fils²⁷⁰, M. Pastorello²⁷¹) qui ont participé à leur construction.

²⁶⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O10200, plan des 1^{er}, 2^{ème}, et 3^{ème} étages, 4 rue des Potiers, 1934.

²⁶⁶ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 129.

²⁶⁷ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 236-252.

²⁶⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O14320, plan du rez-de-chaussée, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1940.

²⁶⁹ Laure KRISPIN, "Un immeuble toulousain entre Art déco et architecture moderne", in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 84.

²⁷⁰ Arch. mun. Toulouse, 564W47, demande d'autorisation de construire, 2 rue Victor-Hugo, 1938.

²⁷¹ Arch. mun. Toulouse, 567W104, fiche de renseignements pour une demande d'autorisation de construire, 2 rue de l'Ourcq, 1942.

Dans le corpus étudié, des noms reviennent quant aux architectes à l'origine des constructions élevées. Michel Munvez est celui qui a réalisé le plus d'édifices au sein de ce corpus avec trois occurrences : les 12 et 14 rue Caraman, voisins et qui peuvent être perçus comme un ensemble, et le 3 rue du Rempart-Villeneuve. David Moretti n'est pas très loin avec deux réalisations au 2 rue Idrac, avec J. Thillet, et au 20 rue Saint-Hilaire. Les autres architectes connus sont René Kieger, les père et fils Joseph et Jean-Louis Gilet, les frères Antoine et Pierre Thuriès, Aldéric Barthet en collaboration avec Henri Bodet, Alphonse Mouligné, Jean Valette, Robert Armandary. L'entrepreneur Pastorello et l'ingénieur Charles Baruteaud sont également à l'origine d'immeubles²⁷².

Tableau 7 : Les architectes des immeubles du corpus.
(Selon le nombre de constructions à leur compte.) © Emilie Perrin

Immeuble	Architecte	Architecte
12 rue Caraman	Michel Munvez	
14 rue Caraman	Michel Munvez	
3 rue du Rempart-Villeneuve	Michel Munvez	
2 rue Idrac	David Moretti	J. Thillet
20 rue Saint-Hilaire	David Moretti	
54 rue de Bayard	Jean-Louis Gilet	Joseph Gilet
4 rue des Potiers	Jean-Louis Gilet	
2 allées Forain-François-Verdier	Antoine Thuriès	Pierre Thuriès
29 avenue Camille-Pujol	Aldéric Barthet	Henri Bodet
2 rue Victor-Hugo	Jean Valette	
HBM du Grand Rond	Robert Armandary	
38bis rue Roquelaine	René Kieger	
80 rue Jean-Micoud	Alphonse Mouligné	
1 boulevard d'Arcole	Charles Baruteaud (ingénieur)	
2 rue de l'Ourcq	Monsieur Pastorello (entrepreneur)	
5 rue d'Alès	Non trouvé	
14 avenue Henri-Barbusse	Non trouvé	

²⁷² Voir Annexes : Fiches Urbanhist.

Les architectes Joseph et Jean-Louis Gilet, Antoine et Pierre Thuriès ont suivi une formation d'abord à l'Ecole des Beaux-Arts de Toulouse, puis à l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts de Paris. Jean Valette a uniquement suivi cette dernière. Robert Armandary quant à lui a fait ses études à l'Ecole des Beaux-Arts de Bordeaux. Michel Munvez s'est formé au métier d'ingénieur à l'Institut électronique de Toulouse, puis à l'Institut du Génie civil également à Toulouse, mais aussi l'Ecole des Beaux-Arts de Caen²⁷³. Il présente une spécificité par rapport aux autres : il possède une double formation d'architecte et d'ingénieur.

B) Principales caractéristiques stylistiques

Des caractéristiques stylistiques principales peuvent être trouvées grâce à l'analyse du corpus. Elles permettent de donner une certaine définition de l'immeuble paquebot toulousain, d'avoir des éléments autour desquels se concentrer pour percevoir ce qui relie ces immeubles.

1) Polychromie et lignes horizontales

La polychromie apparaît comme un fort marqueur du style paquebot toulousain. Quinze immeubles sur les dix-sept du corpus présentent cette association entre le plaquage de brique rouge, matériau reconnu comme une caractéristique toulousaine et l'enduit blanc qu'il est possible de retrouver sur les édifices ancrés dans la modernité de la première moitié du XX^e siècle.

La brique rouge est donc utilisée dans la plupart des immeubles de style paquebot, ce qui contribue à les inscrire dans le paysage urbain et dans l'histoire architecturale toulousaine. L'usage fait des matériaux donne une esthétique axée sur l'horizontalité au travers de la création de longs bandeaux recouverts d'un parement de brique rouge

²⁷³ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991.

et d'enduit. Les couleurs blanche ou ocre et rouge permettent de mettre en valeur des points forts de l'architecture dans une volonté de recherche esthétique, comme l'angle, mais aussi les ouvertures souvent cerclées de blanc. En effet la polychromie rouge-blanc de ces immeubles leur donne une apparence très particulière. Ce travail offre un aspect décoratif, accentue les lignes horizontales, les formes arrondies des édifices, ou encore crée un relief, un dynamisme à la composition.

Par exemple au 29 avenue Camille-Pujol, les parois sont recouvertes d'un plaquage de brique rouge tandis que les balcons arrondis en béton plein sont enduits de blanc, de même que des éléments décoratifs sur la travée centrale comme le décor de moulures en enduit, et les pourtours des hublots. Une profondeur est créée mais aussi une lisibilité des éléments architecturaux et des parties de l'édifice qui n'auraient peut-être pas été aussi accentuées si le bâtiment avait été uniquement recouvert d'un plaquage de brique rouge (Fig. 45).

Seules deux constructions du corpus ne présentent pas de plaquage de brique rouge couplé avec de l'enduit blanc, les 54 rue de Bayard et 20 rue Saint-Hilaire. Le 54 rue de Bayard est entièrement blanc, et de ce fait semble plus appartenir au courant architectural du Mouvement moderne, auquel est associée cette couleur ainsi que l'aspect épuré qu'elle donne (Fig. 47). Le 20 rue Saint-Hilaire est également badigeonné d'enduit mais un travail de tons permet de retrouver une certaine profondeur et lisibilité dans la composition, ainsi qu'un aspect décoratif comme présenté plus haut : un enduit de couleur différente est utilisé pour mettre en valeur les balcons arrondis, les pilastres décoratifs, la porte centrale, les ferronneries, et le solin (Fig. 46).

2) Balcon en béton plein arrondi avec ou sans garde-corps à lices tubulaires et formes arrondies

Les balcons peuvent être une caractéristique stylistique à noter. Pour les immeubles paquebot, ils prennent la forme de balcon en béton plein arrondi, et sont souvent associés à des garde-corps à lices tubulaires qui évoquent les grands transatlantiques. En effet ceux-ci possèdent des bastingages aux formes très similaires visibles sur des photographies ou des représentations de ces bateaux.

Tableau 8 : Balcons des édifices du corpus.
© Emilie Perrin

Balcon <i>(en italique : édifices sans balcon)</i>	continu	arrondi	en béton plein	garde-corps à lice(s) tubulaire(s)
HBM du Grand Rond	X	X	X	
29 av Camille-Pujol		X	X	X
54 rue de Bayard	X			X
4 rue des Potiers				X (Fig. 61) ²⁷⁴
38bis rue Roquelaine	X	X	X	X
2 rue Idrac		X	X	
20 rue St Hilaire	X	X	X	X
<i>80 rue Jean-Micoud</i>				
12 rue Caraman		X	X	
14 rue Caraman		X	X	
3 rue du Rempart-Villeneuve	X	X	X	X
2 allées Forain-François-Verdier	X	X	X	X
<i>2 rue Victor-Hugo</i>				
1 blvd d'Arcole	X	X	X	
2 rue de l'Ourcq	X	X	X	X
5 rue d'Alès	X	X	X	X
14 av Henri-Barbusse	X	X		X
<i>En %*</i>	≈ 58,8%	≈ 76,5 %	≈ 70,6 %	≈ 58,8 %
* En pourcentage par rapport à un type de balcon.				

²⁷⁴ Des garde-corps à lices tubulaires sont visibles sur une photographie de 1934. Ils ont été remplacés par des garde-corps transparents.

3) Travée d'angle

Comme vu précédemment, la travée d'angle de l'immeuble paquebot toulousain est majeure au sein de la composition des façades. Elle est arrondie, mise en valeur par des éléments verticaux en contraste avec l'horizontalité générale des lignes des façades. Pour autant elle crée une harmonie en étant dans la continuité des autres élévations des façades : les horizontales présentes sur celles-ci se poursuivent sur l'angle de différentes manières grâce à l'association de balcons et de bandeaux qu'il est possible d'observer sur tous les immeubles du corpus à l'angle de l'îlot.

Au 2 rue de l'Ourcq, la travée d'angle se caractérise par ses grandes colonnes engagées d'ordre colossal cannelées et enduites de blanc qui se déploient sur les étages. Elle rassemble les deux élévations symétriques grâce à différentes horizontales créées : un balcon filant au 1^{er} étage, puis à la suite des balcons à parement de brique rouge, les allèges des fenêtres (Fig. 54). Celles-ci, entre les colonnes engagées de l'angle, fonctionnent également comme des lignes horizontales dans la continuité des bandeaux et des balcons enduits de blanc des immeubles aux 5 rue d'Alès (Fig. 43) et 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40). Un autre schéma existant est celui des bandeaux d'enduit blanc se transformant en balcons sur la travée de l'angle comme c'est le cas aux 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 41), 14 avenue Henri-Barbusse (Fig. 59), 12 rue Caraman (Fig. 53) et 2 rue Idrac (Fig. 39), où ils deviennent des balcons à l'angle qui continuent ensuite sur la façade donnant sur le boulevard. Les bandeaux peuvent aussi se poursuivre sur toutes les façades : au 2 rue Victor-Hugo (Fig. 49), et dans une moindre mesure sur l'immeuble central de l'HBM du Grand Rond où le bandeau est uniquement présent à l'angle mais comme celui-ci est volumineux il prend la forme d'une sorte de rotonde indépendante (Fig. 42). C'est un peu différent pour la construction du 80 rue Jean-Micoud où les bandeaux font tout le tour de l'immeuble, mais sont également combinés avec des oriels (Fig. 50). Enfin le dernier schéma est celui du balcon continu qui réunit les façades : au 1 boulevard d'Arcole où les balcons filants courent tout le long du mur (Fig. 20), mais aussi au 38bis rue Roquelaine où ils relient les façades en débordant légèrement (Fig. 44).

4) Dernier étage en retrait, étages en gradins

Pour accentuer l'aspect de paquebot, les étages peuvent être en gradins et ainsi évoquer le pont de commandement d'un navire. A cela s'ajoute les toits-terrasses ou l'impression d'un toit-terrasse sur les immeubles du corpus.

Le 54 rue de Bayard possède un étage en retrait qui forme une terrasse protégée par un garde-corps à lice tubulaire (Fig. 47). A l'origine, il y avait également un jardin Art déco sur le toit. Au 4 rue des Potiers, au 4^{ème} étage, le décrochement des trois premiers étages permet d'installer une terrasse et donne l'impression d'un retrait (Fig. 48). L'immeuble au 38bis rue Roquelaine quant à lui présente trois étages en retrait protégés par des garde-corps filants (Fig. 44). L'étage de combles au 5 rue d'Alès est en retrait par rapport aux étages ce qui crée un balcon. Il est visible s'il est regardé de loin, car un avant-toit le cache et donne l'impression d'un toit-terrasse plat, ce qui n'est pas le cas (Fig. 108). Enfin, le dernier étage du 1 boulevard d'Arcole est en léger retrait (Fig. 60) et celui de l'immeuble des Thuriès au 2 allées Forain-François-Verdier, également en retrait et tout enduit de blanc, surélève et confère une certaine légèreté à l'édifice (Fig. 40).

Dans l'ensemble d'immeubles de l'HBM du Grand-Rond, si l'on regarde depuis le square Boulingrin, les deux constructions latérales prennent la forme d'un paquebot avec leurs étages en gradins à la manière d'un grand transatlantique. Les toit-terrasses qui en découlent sont accessibles aux habitants (Fig. 109).

Les toits-terrasses sont à noter chez un grand nombre des éléments du corpus : aux 29 avenue Camille-Poujol, 2 rue Victor-Hugo, 54 rue Bayard, 4 rue des Potiers, 3 rue du Rempart-Villeneuve, 38bis rue Roquelaine et l'HBM du Grand Rond²⁷⁵, ce qui donne sept immeubles sur dix-sept à être couverts par un toit-terrasse. Celui-ci est effectif pour ces édifices, mais grâce à un travail de corniche, de fronton et d'avant-toit la grande majorité semblent avoir un toit plat depuis la rue. Cette caractéristique est associée au Mouvement moderne d'architecture. Elle offre ainsi une modernité d'apparence, mais renforce aussi l'impression de paquebot que dégage ces immeubles. Ils semblent être coiffés de ponts de navire, en particulier lorsque sur la terrasse ou les étages en retrait s'inscrit un garde-corps semblable à un bastingage. Cette illusion est

²⁷⁵ Voir Annexes : Fiches Urbanhist.

à noter sur le toit des 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 45), 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 41), les immeubles du Grand Rond (Fig. 42), et au niveau du ou des étages en retrait aux 54 rue Bancal (Fig. 47), 4 rue des Potiers (Fig. 48), 38bis rue Roquelaine (Fig. 44).

Un autre élément renforçant cette évocation est l'allusion à la cheminée de bateau. Elle peut être remarquée à l'hôtel de l'Ours Blanc au 2 rue Victor-Hugo sous la forme d'un élément construit sur le toit (Fig. 49), au 6^{ème} étage partiel flanqué d'une cheminée du 4 rue des Potiers (Fig. 48 et 107), et au 4^{ème} étage au 3 rue du Rempart-Villeneuve (Fig. 41).

5) Hublot et oculus²⁷⁶

Contrairement à ce qu'il est possible de croire, le hublot n'est pas la caractéristique paquebot la plus répandue au sein de ce corpus. En effet seuls huit immeubles sur dix-sept présentent un ou plusieurs oculi. Mais cette fenêtre ronde reste tout de même ce qui évoque le plus fortement le paquebot transatlantique, et lorsque elle est présente accentue l'impression de bateau.

Le hublot apparaît soit sous forme d'une travée, soit de façon ponctuelle. Sont observables une unique travée de hublot sur la façade côté rue Saint-Orens du 38bis rue Roquelaine (Fig. 44), et sur la façade de la rue du Rempart-Villeneuve pour l'immeuble dit « Benjamin » (Fig. 41), des travées symétriques de chaque côté de la travée centrale au 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 45), une travée au 14 rue Caraman (Fig. 37), une de chaque côté de la partie en avancée arrondie du bâtiment central de l'HBM du Grand-Rond (Fig. 42), une de chaque côté de l'angle au 2 rue de l'Ourcq (Fig. 54). L'immeuble au 4 rue des Potiers possède un unique hublot à côté de la porte d'entrée (Fig. 48), et au 20 rue Saint-Hilaire il y en a un de chaque côté de la porte

²⁷⁶ **Hublot**, subst. Masc. : Fenêtre, généralement circulaire, servant à l'éclairage naturel et à l'aération de l'intérieur d'un navire. Par analogie : Fenêtre pratiquée dans la carlingue d'un avion, la paroi d'une capsule spatiale. <https://www.cnrtl.fr/definition/hublot#:~:text=masc,-.HUBLOT%2C%20subst.,ils%20se%20mirent%20%C3%A0%20jurer>. Consulté le 23/07/2024.

Oculus, subst. masc. : ARCHIT. Petite ouverture de forme circulaire ménagée dans un mur ou au sommet d'une coupole. <https://www.cnrtl.fr/definition/oculus>. Consulté le 23/07/2024.

cochère centrale (Fig. 46). Les hublots sont en grande partie fermés par des ferronneries horizontales et/ou verticales.

Ayant procédé à une analyse typologique de dix-sept immeubles paquebot toulousains, nous avons pu observer que ces édifices s'intègrent dans le tissu urbain toulousain, essentiellement dans le centre ancien et à l'extérieur des anciens remparts, devenus des boulevards. L'immeuble paquebot toulousain est surtout construit à l'angle de l'îlot. C'est un architecte basé à Toulouse qui est à l'œuvre, et qui réalise ces constructions en béton (qui peut être armé) et brique, Les élévations sont similaires entre elles, présentant des lignes horizontales couplées à des verticales positionnées au niveau de la travée d'angle ou centrale, cette dernière structurant l'ensemble. Ces édifices sont à usage d'habitation dans les étages, le rez-de-chaussée étant fréquemment occupé par des commerces. Ces immeubles sont d'une certaine qualité dans leur aménagement, suivant les recommandations hygiéniste de l'époque, percés d'un certain nombre d'ouvertures, avec une distribution intérieure plutôt fonctionnaliste. Majoritairement, compte tenu de leur organisation et de leur recherche décorative, ces édifices étaient destinés, à leur origine, à une population d'un certain niveau de vie.

Nous avons également pu faire ressortir des caractéristiques stylistiques : la polychromie et l'apparition de lignes horizontales, des balcons arrondis à lices tubulaires souvent filants, une travée d'angle qui structure la composition, des étages en gradins évoquant des ponts, et enfin les hublots, marqueur le plus connu évoquant le paquebot.

III) Entre acceptation et refus de la modernité

Plusieurs éléments doivent être étudiés ici : le rapport entre le style paquebot et le commanditaire à l'origine de la construction, l'élément de comparaison permettant de mieux cerner les limites de ce style dans son utilisation à Toulouse et enfin la potentielle modernité et inscription de l'immeuble paquebot dans des questions plus larges comme les styles, la décoration, les nouveaux matériaux.

A) Commande publique et commande privée

Nous allons nous intéresser à la commande à l'origine de ces édifices, afin de déterminer qui en sont les commanditaires entre la Ville, l'Etat ou bien les particuliers.

1) Les commandes publiques

Au sein du corpus, seul l'HBM du Grand Rond résulte d'une commande de la ville. La municipalité de Toulouse décide de faire construire par l'Office d'Habitation de la Ville un HBM (Habitation à Bon Marché), c'est-à-dire un ensemble de bâtiments à bon marché. Le projet a pris un certain temps à être lancé, du fait de la modification projetée des allées. La construction est mise en route après la seconde proposition d'immeuble à gradins qui permettent une meilleure intégration de l'ensemble dans la ville. Cette idée de dialogue avec l'environnement urbain est renforcée par le travail de composition et de calepinage de briques sur les pignons donnant sur le Grand Rond²⁷⁷, dans une tradition plutôt régionaliste. La modernité se concentre sur les façades latérales avec des balcons arrondis.

Il est intéressant de se pencher sur le cas de l'évolution du projet de l'hôtel des Postes à côté de la place du Capitole. En 1926 est décidé l'agrandissement de l'hôtel des

²⁷⁷ Rémi PAPILLAUT (dir.), Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XXe siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, collection Architectures, en coédition avec la Direction régionale des affaires culturelles Occitanie et le CAUE Midi-Pyrénées, 2016, p. 192.

Postes par la direction des PTT. Il s'agit donc d'une commande de l'Etat. Le premier projet dessiné par Pierre Thuriès était de style paquebot (Fig. 110) avec une façade monumentale²⁷⁸. Des critiques naissent, en particulier du côté de la revue l'*Auta* qui compare le bâtiment à un gratte-ciel. Trop haut par rapport aux édifices voisins, il est considéré comme risquant d'écraser le Capitole à quelques mètres²⁷⁹. La construction réalisée (Fig. 111) se rapproche plus de l'Art déco et du régionalisme, avec par exemple ce jeu des briques en caissons de losanges²⁸⁰. Un élément paquebot est tout de même resté : le hublot au dernier étage. Il y a donc un abandon du style paquebot, peut-être trop différent dans le centre ancien toulousain, qui coïncide également avec le décès de l'architecte à l'origine du premier projet, Pierre Thuriès, et concepteur avec son frère du 2 allées Forain-François-Verdier.

2) L'architecte et son client

Les commanditaires d'immeubles de style paquebot dans Toulouse sont donc en grande majorité des privés. Ils font appel à des architectes pour réaliser des immeubles de différentes tailles et importances. Il est possible de citer le commerçant René Bancal pour l'immeuble du même nom 54 rue Bayard, l'huissier de justice M. Espitalié au 4 rue des Potiers, le docteur en médecine et pharmacien Georges Subra²⁸¹ pour la construction 2 rue Idrac, l'entrepreneur de travaux publics Charles Mortera qui commande le 38bis rue Roquelaine (Fig. 112)²⁸², mais aussi la société des Grands Travaux du Sud-Ouest à l'origine du chantier du 1 boulevard d'Arcole (Fig. 65)²⁸³. Ce sont des commanditaires plutôt aisés. Les autres noms connus grâce aux plans sont

²⁷⁸ Rémi PAPILLAULT (dir.), Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XXe siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, collection Architectures, en coédition avec la Direction régionale des affaires culturelles Occitanie et le CAUE Midi-Pyrénées, 2016, p. 195.

²⁷⁹ J.-R. de Brousse, « La nouvelle Poste va écraser le Capitole », *Auta*, février 1940, p. 21-22. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

²⁸⁰ Geneviève FURNEMONT, *Les maîtres bâtisseurs toulousains*, 6. *Toulouse Art déco : période 1920-1940*, Toulouse, Terrefort, 2021, p. 18.

²⁸¹ Jeanne MALAVIALLE DE GRENIER, *Les architectures de Jean-Louis Gilet, la commandite, mémoire de maîtrise de Master 2*, sous la direction de Luce BARLANGUE, Université de Toulouse Le Mirail, 2013, p. 152.

²⁸² Arch. mun. Toulouse, 1014395, convention entre Monsieur Mortera et les propriétaires des propriétés voisines, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²⁸³ Arch. mun. Toulouse, 563W195, plan du rez-de-chaussée, 1 boulevard d'Arcole, 1940.

Henri Barbe, commanditaire du 14 rue Caraman (Fig. 113)²⁸⁴, M. Bertoluzzi de l'édifice voisin au 12 rue Caraman (Fig. 79)²⁸⁵, M. Bacqué pour le 80 rue Jean-Micoud (Fig. 114)²⁸⁶, Monsieur Cazes au 29 avenue Camille-Pujol (Fig. 84)²⁸⁷, les frères architectes Antonin et Pierre Thuriès qui construisent eux-mêmes l'immeuble sur la parcelle qu'ils possèdent au 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 66)²⁸⁸, René Chamayou pour le 5 rue d'Alès (Fig. 115)²⁸⁹, la veuve Jean-Louis le 20 rue Saint-Hilaire (Fig. 86)²⁹⁰, et M. Pastorello, entrepreneur aussi à l'origine de la construction du 2 rue de l'Ourcq (Fig. 116)²⁹¹. Enfin, Benjamin Déjean commande l'immeuble du 3 rue du Rempart-Villeneuve, destiné à accueillir les Cafés Benjamin (Fig. 117)²⁹², et Jean Blanc l'Hôtel de l'Ours blanc au 2 rue Victor-Hugo (Fig. 118)²⁹³. Le seul commanditaire qui n'est pas connu est celui de la « villa Morissette » au 14 avenue Henri-Barbusse.

L'observation des plans et documents d'archives qui y sont associés permet de connaître le lieu d'habitation d'un grand nombre des commanditaires : Toulouse. Ainsi MM. Bacqué (Fig. 114)²⁹⁴, Cazes (Fig. 119)²⁹⁵, Chamayou (Fig. 115)²⁹⁶, Mortera

²⁸⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O13055, façade sur la rue Caraman, 14 rue Caraman, 1938.

²⁸⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O12861, plan des étages, 12 rue Caraman, 1938.

²⁸⁶ Arch. mun. Toulouse, 566W104, demande d'autorisation d'élever une construction, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

²⁸⁷ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, plan du rez-de-chaussée et des étages, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

²⁸⁸ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, plan du rez-de-chaussée, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

²⁸⁹ Arch. mun. Toulouse, 566W23, fiche de renseignements pour une demande d'autorisation de construire, 5 rue d'Alès, 1941.

²⁹⁰ Arch. mun. Toulouse, 1O11566, plan du rez-de-chaussée, 20 rue Saint-Hilaire, 1936.

²⁹¹ Arch. mun. Toulouse, 567W104, fiche de renseignements pour une demande d'autorisation de construire, 2 rue de l'Ourcq, 1942.

²⁹² Arch. mun. Toulouse, 566W21, demande d'autorisation de surélévation d'une construction, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1941.

²⁹³ Arch. mun. Toulouse, 1O13567, demande d'autorisation d'élever une construction, 2 rue Victor-Hugo, 1939.

²⁹⁴ Arch. mun. Toulouse, 566W104, demande d'autorisation d'élever une construction, 80 rue Jean-Micoud, 1941.

²⁹⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, refus de la demande d'autorisation d'élever une construction, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

²⁹⁶ Arch. mun. Toulouse, 566W23, fiche de renseignements pour une demande d'autorisation de construire, 5 rue d'Alès, 1941.

(Fig. 112)²⁹⁷, Pastorello (Fig. 116)²⁹⁸ et Déjean (Fig. 117)²⁹⁹ affichent tous une adresse toulousaine. M. Subra³⁰⁰ vit aussi à Toulouse.

Ainsi la commande privée l'emporte en termes de nombre, de quantité sur la commande publique et d'Etat qui ne va pas vers le style paquebot. Il semble que ce soit l'Art déco qui l'emporte dans la commande publique avec les cas de la Bibliothèque du Patrimoine et du Parc des Sports, les deux constructions représentatives de la vague de chantiers publiques de l'entre-deux-guerres.

Enfin l'architecte réalise des immeubles en fonction d'une commande. Selon la demande du commanditaire, l'architecte puise dans un répertoire formel ou s'il lui laisse une certaine liberté, il peut déployer son propre style.

3) Procédures, permis

L'observation des plans et des documents qui leur sont associés offre des bases de réflexion quant à l'organisation des chantiers des édifices étudiés. Les commanditaires et les architectes jouent un rôle majeur dans l'édification des immeubles, mais également la mairie qui délivre les autorisations de constructions.

Par exemple, la demande d'autorisation de construire au 38bis rue Roquelaine a été refusée pour des raisons d'hygiène. En effet les plans dessinés par l'architecte René Kieger ne remplissent pas les conditions fixées par le Règlement Sanitaire du Bureau d'Hygiène de la mairie de Toulouse. Ici sont reprochés certaines cuisines, salles de bain ou encore chambre avec des surfaces trop petites. Les plans sont datés du 31 août 1940, le refus du 20 octobre, et le projet reçoit enfin le tampon du bureau d'hygiène de la mairie de Toulouse le 30 décembre 1940 (Fig. 120)³⁰¹. L'édifice a sans doute été construit peu après.

²⁹⁷ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, convention entre Monsieur Mortera et les propriétaires des propriétés voisines, 38bis rue Roquelaine, 1940.

²⁹⁸ Arch. mun. Toulouse, 567W104, fiche de renseignements pour une demande d'autorisation de construire, 2 rue de l'Ourcq, 1942.

²⁹⁹ Arch. mun. Toulouse, 566W21, demande d'autorisation de surélévation d'une construction, 3 rue du Rempart Villeneuve, 1941.

³⁰⁰ Jeanne MALAVIALLE DE GRENIER, *Les architectures de Jean-Louis Gilet, la commandite*, mémoire de maîtrise de Master 2, sous la direction de Luce BARLANGUE, Université de Toulouse Le Mirail, 2013, p. 152.

³⁰¹ Arch. mun. Toulouse, 1O14395, refus adressé à M. Mortera, 38bis rue Roquelaine, 1940.

L'immeuble au 20 rue Saint-Hilaire construit en 1936 semble également avoir reçu un refus de sa demande d'autorisation de construire par le bureau d'hygiène. Mais les plans dressés par l'architecte David Moretti permettent aussi de voir qu'il est le résultat de l'assemblage d'un bâtiment déjà préexistant en rez-de-chaussée et d'un deuxième à un étage (Fig. 121)³⁰².

Des modifications intérieures peuvent être observées au 80 rue Jean-Micoud : la première volée de l'escalier a été positionnée différemment des documents de 1941 (Fig. 67). Au lieu d'être en face de l'entrée, elle lui est perpendiculaire dans la continuité des étages (Fig. 122). Cet immeuble conçu par l'architecte Alphonse Mouligné aurait également pu avoir une apparence plus régionaliste, avec des tuiles placées sous les fenêtres et au niveau de la corniche.

En effet, sur les plans, des changements sur les extérieurs des immeubles peuvent aussi être visibles. Par exemple les balcons au 2 allées Forain-François-Verdier sont différents de ceux dessinés sur les plans (Fig. 123)³⁰³, au 29 avenue Camille-Pujol l'immeuble s'élève sur trois étages au lieu des quatre dessinés sur les plans de novembre 1935 (Fig. 124)³⁰⁴ ou encore au 54 rue Bayard les deux colonnes colossales centrales sont différentes sur les plans où elles sont représentées surmontées chacune par une sphère et avec un décor plus géométrique (Fig. 125)³⁰⁵. également, les garde-corps supérieurs qui semblent couronner l'ensemble et qui sont visibles sur la photographie de 1936 (Fig. 58) ont disparus dans les années 1960.

Enfin le projet d'édifice construit pour René Chamayou au 5 rue d'Alès d'après des plans dressés en 1941 aurait pu être constitué de deux immeubles. Identiques, ils se seraient répondus en étant placés face à face, de chaque côté de la rue (Fig. 126)³⁰⁶.

La villa du 10 rue des Ondines de style paquebot (Fig. 127) n'entre pas dans le corpus étudié mais ses plans sont intéressants car ils présentent une intervention de l'Office d'Histoire et d'Esthétique de Toulouse. Créé en décembre 1942, cet Office possède un comité consultatif sur les questions des projets municipaux, de construction et de modification de bâtiments. L'édifice est construit pour Marc Kovacic d'après des plans

³⁰² Arch. mun. Toulouse, 1O11566, façade sur rue, 20 rue Saint-Hilaire, 1936.

³⁰³ Arch. mun. Toulouse, 1O8529, façade rue de la Brasserie, 2 allées Forain-François-Verdier, 1933.

³⁰⁴ Arch. mun. Toulouse, 1O11169, façade sur l'avenue et façade postérieure, 29 avenue Camille-Pujol, 1935.

³⁰⁵ Arch. mun. Toulouse, 1O8177, façade rue Bayard, 54 rue Bayard, 1932.

³⁰⁶ Arch. mun. Toulouse, 566W23, projet d'immeuble à deux corps, 5 rue d'Alès, 1941.

dressés en 1943 (Fig. 128)³⁰⁷. Ceux-ci n'ont pas suivi les recommandations de la Commission des Architectes de l'Office d'Histoire et d'Esthétique de Toulouse, mentionnées sous forme d'annotations et de tampons demandant une façade plus régionale.

B) L'exemple toulousain à l'épreuve de la comparaison. Toulouse, Rodez, Paris et Bruxelles.

Nous allons comparer le corpus toulousain d'immeubles à des constructions d'autres villes, également de style paquebot ou possédant des inspirations paquebot. Cela permet de mieux discerner ce qui fait la spécificité des édifices de Toulouse, et à l'inverse les liens et les connections qu'il est possible de voir entre les différentes constructions paquebot.

Tableau 9 : Immeubles choisis comme éléments de comparaison.
© Emilie Perrin

Rodez	Paris	Bruxelles
• 2 rue de Séguret-Saincric • 1 rue de Séguret-Saincric	• 1 avenue Paul Doumer • 17-21 rue Gramme • 131 et 131bis rue de Vaugirard • 6 avenue Paul-Appell • Place du Général Stéfanik • 1 boulevard du Montparnasse	• 20 et 21 rue Constantin Meunier • 34 rue Ernest Gossart • 14 avenue de la Poésie • 42 rue Ernest Gossart • 19 rue d'Aumale

³⁰⁷ Arch. mun. Toulouse, 568W130, plan 10 rue des Ondines, 1943.

1) Présentation des éléments de comparaison et chronologie d'apparition

Les villes choisies pour ce travail de comparaison sont Rodez, ville de pierre mais géographiquement dans la même région que Toulouse, Paris, capitale française où ont étudié la plupart des architectes et où se concentrent les tendances et les réflexions architecturales, et enfin Bruxelles³⁰⁸, capitale belge qui, à l'instar de Toulouse, est une ville de la brique.

Après la Première guerre mondiale, le développement économique de Rodez reprend. Dans l'entre-deux-guerres, Rodez va connaître un essor économique, qui se maintient grâce à une stabilité politique qui dure pendant plus de dix années. La ville connaît une extension importante avec un développement urbain conséquent lié à l'évolution démographique de Rodez : à la fin des années 1930 elle devient la ville la plus peuplée du département. Sont construits des HBM, des lotissements³⁰⁹, ainsi que des immeubles ou des villas par les marchands de textile, secteur prospère³¹⁰. Des équipements sont aussi édifiés, les moyens de transport se développent. De nouveaux matériaux sont utilisés en architecture comme le béton armé et l'aggloméré. La brique, dans une moindre mesure, mais surtout la pierre reste privilégiée. La pierre vient des carrières aux alentours et le calcaire, le grès ou le gneiss sont majoritairement choisis pour les constructions jusqu'au milieu du XX^e siècle³¹¹.

Les exemples choisis pour les comparaisons parisiennes sont évoqués dans la publication *l'Architecture d'Aujourd'hui*. Ce sont donc des édifices assez appréciés et marquants pour avoir figuré dans cette revue spécialisée.

Paris est une des villes les plus densément peuplées d'Europe dans les années 1930. On construit des lotissements, des immeubles de rapport qui prennent la place des hôtels particuliers auprès de la haute société³¹² et qui vont beaucoup concentrer la

³⁰⁸ Pour Bruxelles il s'agit de Bruxelles-Capitale, région qui comporte dix-neuf communes. L'agglomération bruxelloise s'étend au-delà de ces communes. Celles-ci concentrent les architectures paquebot.

Wikipédia, « Région de Bruxelles-Capitale », https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9gion_de_Bruxelles-Capitale, consulté le 16/05/2024.

³⁰⁹ Yann LAUNEY, Christian MULLIER, *Rodez au XX^e siècle, les choix de la modernité*, Labège, Imprimerie Amadio, Inventaire général du patrimoine culturel, Images du Patrimoine n° 311, Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, 2021, p. 27-28.

³¹⁰ Ibid., p. 16.

³¹¹ Ibid., p. 42.

³¹² Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 15.

modernité et l'effort architectural dans les années 30³¹³, mais aussi des bureaux, grands magasins, boutiques, écoles (celles étant généralement construites en brique), cinémas... Le 16^e arrondissement et ses espaces verts en particulier concentre un grand nombre de nouvelles constructions dans les années 1930³¹⁴, ainsi que le 14^e. Les architectes dans le cadre parisien doivent s'adapter à des réglementations (provenant pour la plupart du règlement de voirie du 13 août 1902), des limitations et souvent la petitesse et l'irrégularité des formes des parcelles³¹⁵. Le béton armé se substitue à la pierre de taille pour les structures d'immeubles, les façades réalisées dans le même matériau sont rarement laissées enduites, avec un béton composé d'agréats et bouchardé. La pierre est toujours utilisée pour le parement en tant que signe de richesse et bon outil de revêtement des façades. La céramique est également fréquemment choisie. Quant à la brique elle est présente sur les bâtiments à finalité scientifique ou industrielle, quelquefois sur des immeubles d'habitation, fréquemment sur les façades des immeubles des HBM et presque systématiquement sur les groupes scolaires. La brique employée est majoritairement la brique de Dizy rouge³¹⁶.

Au début du XX^e siècle, l'économie belge est florissante. La capitale s'agrandit et lance un nombre important de chantiers urbains. Des édifices publics et privés sont construits³¹⁷, et cela encore pendant l'entre-deux-guerres. Cette période voit le luxe bourgeois d'avant la Première guerre mondiale disparaître avec l'instauration de la législation sociale et des impôts sur les revenus³¹⁸. L'immeuble à appartements destiné à la bourgeoisie apparaît, l'architecture domestique bruxelloise étant longtemps restée attachée à la maison individuelle, et se démocratise dans les années 1930³¹⁹. Les constructions sont réalisées sur des parcelles étroites, héritées du XIX^e siècle³²⁰. Bruxelles a accès à tous les matériaux nécessaires à la fabrication de la brique dans toutes les provinces belges. Ainsi elle est utilisée dans des couleurs entre le rouge,

³¹³ Ibid., p. 30.

³¹⁴ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 15.

³¹⁵ Ibid., p. 29.

³¹⁶ Ibid., p. 34-35.

³¹⁷ Anne-Lise QUESNEL, *Bruxelles, Art nouveau Art déco*, Sion, 180^e éditions, 2015.

³¹⁸ Archives d'Architecture Moderne, *Bruxelles Art déco, 1920-1930*, Paris, Norma Editions, 1996, p. 15.

³¹⁹ Ibid., p. 78-81.

³²⁰ Ibid., p. 28.

l'orange et le rose depuis l'époque romaine mais devient le matériau par excellence de l'architecture bruxelloise au XVI^e et XVII^e siècles³²¹.

Les immeubles de style paquebot du corpus toulousain sont datés de 1932 à 1942 environ. A Rodez les édifices paquebot sont élevés entre 1930 et 1946. Les constructions parisiennes retenues pour ce travail de comparaison ont été réalisées entre 1934 et 1937 en majorité, avec un chantier de 1929 à 1934 pour le « Paquebot » de Pierre Patout (1879-1965). Enfin les immeubles bruxellois sont surtout concentrés entre 1933 et 1936. Seul le 19 rue d'Aumale, à Bruxelles, qui apparaît comme un unicum, est construit un peu plus tôt en 1925.

2) Points communs

Bruxelles partage avec Toulouse différentes caractéristiques comme la polychromie, et donc le travail décoratif des façades : pour les 20 et 21 Constantin Meunier les balcons et oriels sont enduits de blanc sur une paroi à parement de brique rouge (Fig. 129), les oriels sont également blancs sur une paroi rouge aux 34 rue Ernest Gossart (Fig. 130) et 14 avenue de la Poésie (Fig. 131).

Les 20 et 21 place Constantin Meunier à Bruxelles ont été réalisés par le même architecte, Louis Tenaerts (1898-1994), et s'inscrivent dans la continuité l'un de l'autre. Ils seront ici considérés comme un ensemble. Ils combinent quatre des cinq caractéristiques développées pour le paquebot toulousain ce qui en fait les immeubles les plus proches du corpus en termes d'esthétique, c'est-à-dire l'usage de la brique rouge en parement sur la paroi avec un oriel et des balcons enduits de blanc. Ceux-ci sont en béton plein et arrondis, et possèdent un garde-corps en ferronneries à lices tubulaires. Les deux immeubles ont aussi le dernier étage en retrait, et le 21 place Constantin Meunier a sa porte d'entrée centrale flanquée d'un hublot de chaque côté,

³²¹ Eric GOEMAERE, Philippe SOSNOWSKA, Mark GOLITKO, Thomas GOOVAERTS et Thierry LEDUC,

“Archaeometric and archaeological characterization of the fired clay brick production in the Brussels-Capital Region between the XIV and the third quarter of the XVIII centuries (Belgium)”, *ArcheoSciences* [en ligne], 43-1, 2019, mis en ligne le 1er Janvier 2022, <http://journals.openedition.org/archeosciences/6429>.

fermé par des ferronneries horizontales (Fig. 129). En plus du 21 place Constantin Meunier, le 34 (Fig. 130) et le 42 rue Ernest Gossart (Fig. 132) possèdent un hublot.

Pour Rodez l'immeuble surnommé le Normandie et son voisin au 1 rue Séguret-Saincrie sont de bons exemples de paquebot grâce à leur travée d'angle arrondie donnant sur un carrefour. Ils sont à l'angle de l'îlot et leurs élévations s'organisent en fonction de cet angle (Fig. 133 et 134).

Un grand nombre des exemples parisiens sont dotés d'angles arrondis et travaillés. La travée d'angle du 1 avenue Paul Doumer est arrondie et accentuée par des bandeaux vitrés (Fig. 135). Le 17-21 rue Gramme quant à lui n'est pas à l'angle de l'îlot mais son organisation en fer à cheval avec un espace au centre fait que deux angles sont créés. Ils sont arrondis à baies triples séparées par des pilastres semblant colossaux (Fig. 136). Enfin les angles de l'immeuble appelé Cité Garnier aux 131 et 131bis rue de Vaugirard sont arrondis et mis en valeur par des baies à quatre fenêtres (Fig. 137).

A Bruxelles, l'immeuble au 19 rue d'Aumale est construit plus tôt que les autres, et évoque le paquebot de manière différente. Il partage une référence navale (les cheminées) avec le 54 rue Bayard à Toulouse, et est construit dans une même période. Les deux colonnes colossales centrales de l'immeuble Bancal s'élèvent au-dessus du toit en 1936³²², augmentées et reliées à leur sommet par deux corniches surmontées d'un seul balcon à lices tubulaires. Cette apparence de cheminée de navire qu'ont les deux colonnes, ressemblent aux réelles cheminées du 19 rue d'Aumale, fines et arrondies (Fig. 138).

3) Points distincts

A Rodez, les deux immeubles paquebot sont monochromes, recouverts de ciment enduit pour le Normandie au 2 rue Séguret-Saincrie³²³ et crépi moucheté pour le 1 rue Séguret-Saincrie³²⁴. De même la majorité des édifices parisiens étudiés possèdent également des façades recouvertes d'un seul matériau : la pierre aux 1 avenue Paul

³²² Fig. 58.

³²³ Joy DIANE, « Immeuble à logements dit Le Normandie », notice Mérimée, IA12110065, (c) Rodez agglomération, (c) Inventaire général Région Occitanie. Consulté le 18/05/2024.

³²⁴ Yann LAUNAY, « Immeuble (copropriété) », notice Mérimée, IA12112896, (c) Rodez agglomération, (c) Inventaire général Région Occitanie. Consulté le 18/05/2024.

Doumer³²⁵ et 1 boulevard du Montparnasse³²⁶, aggloméré de briques pilées et bouchardées au 6 avenue Paul-Appell³²⁷ et d'un mélange de carreaux cassés de grès cérame pour la Cité Garnier³²⁸.

A Bruxelles les immeubles de Louis Tenaerts sont tous à l'alignement de la rue. Mais le style paquebot bruxellois existe aussi à l'angle de l'îlot, plusieurs exemples peuvent être notés place Constantin Meunier comme celui aux numéros 11 et 12 construit en 1936³²⁹.

Des édifices parisiens présentent un pan coupé ou plusieurs comme les ensembles avenue Paul-Appell (Fig. 139), ou place du Général-Stéfanik (Fig. 140).

Le hublot n'apparaît sur aucun des deux immeubles ruthénois, qui évoquent les paquebots plutôt dans leur forme. Quant aux corpus parisiens et bruxellois la moitié d'entre eux ont des hublots.

Grâce à ces éléments de comparaison, nous pouvons voir que des caractéristiques se répondent et existent dans les différentes villes, que ce soit la polychromie, les balcons, l'horizontalité. Cela démontre une esthétique paquebot qui s'adapte à différents endroits. Il apparaît donc que c'est un ensemble de caractéristiques qui crée la spécificité toulousaine.

L'évocation du paquebot peut être une des caractéristiques générales, mais elle peut aussi englober des édifices qui pour autant ne sont pas inscrits dans ce style comme l'immeuble de Pierre Patout, nommé lui-même « paquebot ». En effet si son apparence fait penser aux transatlantiques, par sa forme longue et étroite, créée pour correspondre à la parcelle, ses duplex ressemblant à des cheminées, il ne comprend que des formes géométriques à la différence de l'arrondi du style paquebot toulousain. Il ne possède aucune caractéristique renvoyant directement au paquebot comme le hublot, le balcon filant, les ferronneries à lices tubulaires comme un bastingage (Fig. 14). D'autres

³²⁵ *L'Architecte d'Aujourd'hui*, « Immeuble à Paris », 1937, n°3, p. 49-51.
<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>

³²⁶ *L'Architecte d'Aujourd'hui*, « Immeuble d'angle », 1934, n°7, p. 31-33.
<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>

³²⁷ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 76.

³²⁸ *L'Architecture d'Aujourd'hui*, « Immeuble à Paris », 1937, n°3, p. 46-47.
<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/accueil-ermes.aspx>

³²⁹ « Place Constantin Meunier », https://monument.heritage.brussels/fr/Forest/Place_Constantin_Meunier/11900048 consulté le 18/05/2024.

exemples de style paquebot aux formes géométriques peuvent être évoqués, mais cette fois possédant des éléments appartenant au transatlantique comme le Centre nautique de Montauban (Fig. 141), ou un édifice de Cahors (Fig. 142).

C) Modernité

Le contexte culturel local hésite entre ces différentes visions comme dans de nombreuses villes en France ce qui conduit à une grande diversité de réflexions et de positionnements d'architectes et de commanditaires, et ensuite une grande variété d'architectures dans le paysage urbain³³⁰. L'architecture toulousaine produite entre 1920 et 1940 se positionne entre régionalisme et modernisme en passant par l'Art déco.

1) La question de l'hybridation

Par l'observation de nombreuses constructions dans le cadre de ce mémoire, est apparu une forte perméabilité entre les styles. Des caractéristiques associées au style paquebot peuvent aussi être présentes sur des édifices majoritairement inscrits dans un autre style. Et inversement des caractéristiques évoquant certains mouvements architecturaux et périodes peuvent apparaître dans une construction de style paquebot.

Nous allons donc chercher à montrer l'hybridation et la perméabilité entre les styles qui peuvent exister en architecture.

Art déco

« Art déco » est le terme utilisé pour désigner une tendance qui s'est développée des années 1910 jusqu'aux années 1950. C'est une tendance car il regroupe beaucoup de formes et d'expressions, comme une sorte de mouvement « parapluie ». L'expression « Art déco » est arrivée dans les années 1960, donc a posteriori, à l'occasion d'une exposition ayant lieu au musée des Arts décoratifs en 1966. Elle provient du nom de

³³⁰ Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019, p. 380.

l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes en 1925 à Paris qui est considérée comme le moment de l'apogée de l'Art déco. C'est aussi l'évènement où sont observés pour la première fois les motifs formels, les prédilections décoratives et les designs attachés à ce style³³¹. En architecture l'Art déco a pris différentes formes, ce qui a conduit à donner des terminologies différentes à certaines branches. Les caractéristiques du style sont le travail de la ligne, le choix de l'ornementation, les arrondis, et les motifs floraux³³². L'Art déco a pu être appliqué à différentes formes d'arts, à l'artisanat, à différents supports. L'architecture Art déco est utilisée à la fois pour les programmes commerciaux et les édifices de loisirs par exemple, et est souvent associée au travail de peintres, sculpteurs, maîtres-verriers, mosaïstes, ferronniers, ensembliers...³³³ Toutes ces professions participent à l'Art déco, et c'est aussi le cas de la mode, la joaillerie ou encore les arts de la table et l'ameublement³³⁴.

Lors de l'Exposition des arts décoratifs et industriels modernes de Paris en 1925, le courant y est perçu comme moderne. Il tire ses inspirations de sources diverses et multiples, nationales et internationales comme le XVIII^e siècle français, le style Louis-Philippe, la Sécession viennoise ou encore les arts africains, en particulier égyptiens. Cette tendance se développe dans le monde entier, aux Etats-Unis, mais aussi au Brésil, dans l'Empire colonial français de l'époque : Alger, Tunis, Casablanca, ou encore Hanoï, Saigon, Phnom Penh. Jusque dans les années 1950, l'Art déco s'étend et touche tous les types de commandes, que ce soient les banques, les grands magasins, les hôtels ou les résidences³³⁵. Le style est diffusé mondialement et prend des formes diverses, il se transforme au contact des cultures locales et des visions des artistes. Des historiens l'ont qualifié de « moderniste », c'est-à-dire approchant la modernité du fait de son aspect à la fois abstrait et moderne, mais qui ne reprend pas les recherches sur les

³³¹ R. Stephen SENNOTT, *Encyclopedia of 20th Century Architecture*, New York, Fitzroy Dearborn, 2004, p. 69-71.

³³² Cité de l'architecture & du patrimoine, <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/agenda/exposition/art-deco-france-amerique-du-nord>, Art déco France / Amérique du Nord [consulté le 14/12/2022].

³³³ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015, p. 91.

³³⁴ Cité de l'architecture & du patrimoine, <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/agenda/exposition/art-deco-france-amerique-du-nord>, Art déco France / Amérique du Nord [consulté le 14/12/2022].

³³⁵ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015, p. 92.

volumes, l'épure et le blanc du Mouvement moderne ou du Bauhaus dans les années 1920³³⁶.

Enfin, l'Art déco, que ce soit en architecture ou pour des objets, du mobilier etc. s'inspire des transports, qui évoluent beaucoup dans les années 1920 et 1930. L'Art déco lui-même est choisi pour mettre en valeur les lieux associés aux moyens de transport, et pour décorer les intérieurs des grands paquebots transatlantiques de l'entre-deux-guerres, que ce soit dans la décoration ou l'ameublement. L'architecte et décorateur français Pierre Patout dessine par exemple des fauteuils (Fig. 143) pour la salle à manger de la première classe de l'*Île-de-France*.

Jusqu'au milieu des années 1930, la modernité est surtout représentée par l'Art déco. Il est ensuite considéré comme un prolongement anachronique du principe décoratif³³⁷. De nombreux bâtiments toulousains sont réalisés dans le respect de cette esthétique, particulièrement reconnaissables par leurs décors et le travail de ferronnerie, ainsi que l'usage du bow-window, à trois pans ou en ondulation de façade, des bas-reliefs... A Toulouse l'horizontalité recherchée se traduit par la composition en bandeaux qui alterne enduit et brique. Celle-ci est utilisée pour le décor, et sa qualité plastique est mise en avant par des jeux d'ombres et de lumières sur les formes³³⁸. Ce travail de la brique, combinée avec le béton devient un poncif de l'Art déco à Toulouse. Ce style est choisi pour de grands projets emblématiques comme la Bibliothèque de Toulouse et le Parc des Sports, tous deux étant les symboles principaux de la vague de chantiers ayant lieu dans l'entre-deux-guerres. L'Art déco est également présent sur les maisons particulières, les bâtiments avec une fonction publique ou commerciale... A Toulouse, il est retenu par la municipalité socialiste pour les écoles construites entre 1925 et 1935. Une quinzaine d'entre-elles sont bâties pour répondre à l'augmentation de la population de ces années-là. L'architecture scolaire après la Première Guerre mondiale devient ainsi une part importante de la construction publique. Les écoles présentent typiquement des ferronneries Art déco, des décors de mosaïques, un fronton, des formes géométriques etc., très souvent mêlés à des éléments régionalistes. L'architecte

³³⁶ R. Stephen SENNOTT, *Encyclopedia of 20th Century Architecture*, New York, Fitzroy Dearborn, 2004, p. 69-71.

³³⁷ Elodie LACROIX DI MEO, « Mise en récits et réévaluation de l'Art Déco des années soixante à nos jours », <https://isidore.science/document/10670/1.jjj44r>, 3 juillet 2012.

³³⁸ Rémi (dir.) PAPILLAULT, Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, Collection Architectures, 2016.

de la Ville Jean Montariol réalise par exemple le Groupe scolaire du quartier Jules-Julien.

Léon Jaussely (1875-1932) réalise en 1932 l'agence des postes, télégraphes et téléphones de Toulouse (PTT). Ce type de programme d'équipement est fréquent dans l'entre-deux-guerres, ainsi que les architectures dédiées à la culture (salles de spectacle...) qui s'inspirent de l'esthétique en vogue, l'Art déco. A Toulouse le Théâtre des Variétés est reconstruit en 1930 dans ce style. Enfin un autre type de programme typique de la période 1920 à 1940 est celui qui découle de la préoccupation de la santé et du corps, ce qui suscite de nouveaux aménagements avec l'évolution du rapport à l'hygiène : les bains-douches, souvent associés à des piscines. Celles-ci reflètent une autre nouveauté de cette période, le développement des pratiques sportives. Les bains-douches sont présents dans de nombreuses villes, dans un style Art déco et parfois régionaliste³³⁹.

Parmi ses inspirations, l'Art déco s'intéresse également à l'univers nautique et développe un vocabulaire lié à l'eau. C'est en particulier dans la décoration des édifices mais aussi en ameublement et dans les arts décoratifs qu'il est possible de trouver des motifs nautiques. Les ferronneries concentrent un grand nombre de ces références marines. Elles sont utilisées à différents endroits, par exemple sur les balcons, ornés de vagues et spirales, ou les garde-corps à lices tubulaires évoquant les balustrades de paquebot comme dans le style du même nom. L'immeuble Sengès (Fig. 144)³⁴⁰, Art déco avec ses formes géométriques et sa décoration, possède des garde-corps de ce type, de même que le 40bis rue Roquelaine, juste à côté du 38bis rue Roquelaine, dans ce corpus.

Les hublots sont également des caractéristiques apparaissant à la fois dans l'Art déco aux formes géométriques et dans le style paquebot. Si dans ce-dernier il est exclusivement arrondi, dans l'Art déco il peut être rond, octogonal, ou hexagonal. Les hublots peuvent recevoir un décor nautique de ferronneries, par exemple au 15 rue Mondran où l'oculus central est orné de vagues et spirales (Fig. 145).

³³⁹ Alice DE LA TAILLE, « L'Art déco en Occitanie : des réalisations tous azimuts », in *Le Patrimoine, Histoire, culture et création d'Occitanie*, n°62, automne 2022, p. 44.

³⁴⁰ Charles Orsini, Immeuble Sengès, 4 rue des Puits-Creusés, 1933.

Un moyen de différencier l'Art déco du style paquebot peut être la décoration. Celle-ci semble être ce qui le définit, cet ornement géométrique, stylisé, dans les ferronneries, mosaïques auxquelles peuvent s'ajouter des sculptures, décors peints... Le style paquebot apparaît comme plus épuré. Sa décoration se concentre dans le matériau, surtout à Toulouse où la brique rouge et le travail effectué tout autour est ce qui donne cette apparence si particulière.

Une autre caractéristique permettant de répartir les immeubles entre Art déco et paquebot à Toulouse est la forme aigue, géométrique qui apparaît le plus souvent pour le premier, et arrondie pour le deuxième.

Le 1 boulevard Michelet, réalisé par Michel Munvez (1907-1967), architecte apparaissant par deux fois dans ce corpus, est une construction hybride, à mi-chemin entre Art déco et style paquebot. En effet les étages sont Art déco avec des bow-windows aux formes géométriques, et un rez-de-chaussée « paquebot » aux entrées décorés d'ébrasements arrondis et d'un hublot de part et d'autre fermé par des ferronneries. La différence de couleur, rouge pour les briques de parement recouvrant la paroi des étages, et blanche comme l'enduit du rez-de-chaussée contribue à renforcer le contraste entre les deux parties de l'édifice (Fig. 146).

Mouvement moderne

A Toulouse, l'architecture moderne apparaît réellement après la Seconde Guerre mondiale, bien qu'elle commence à se développer dès les années 1930. Les architectes qui exercent dans l'entre-deux-guerres ont majoritairement reçu une formation académique à l'Ecole des Beaux-Arts de la Ville de Toulouse, mais l'arrivée d'architectes étrangers à la région et issus d'autres formations va permettre la diffusion et l'intégration de nouvelles idées. Pendant cette période, les éléments modernes existent dans la composition des façades, ou encore dans les matériaux avec l'utilisation du béton armé qui entérine l'abandon de la brique foraine dans la structure porteuse.

A l'origine du Mouvement moderne, ce sont des architectes de la nouvelle génération, formés pour presque la totalité d'entre eux au classicisme à l'Ecole des Beaux-Arts et qui se lancent dans le modernisme, lassés des fioritures de l'Art déco. Pour autant, ils gardent une pratique qui s'appuie sur une formation classique. Les canons classiques sont utilisés mais dans un vocabulaire moderne : la régularité, la symétrie, ou les

grandes verticales³⁴¹. Les motifs décoratifs sont abandonnés au profit de surfaces planes, épurées, une volonté de formes simplifiées, et le choix de la couleur blanche comme dominante dans les constructions. Elle évoque une certaine pureté et possède toute une histoire associée à l'hygiène. Ainsi les villas imaginées par Le Corbusier (1887-1965) et Pierre Jeanneret (1896-1967) sont recouvertes d'un enduit blanc. Le paradigme du « plan libre » est également très apprécié, c'est un des cinq points développés par Le Corbusier : les murs ne sont plus porteurs et ne servent qu'à séparer les pièces. Celles-ci peuvent donc être modulées³⁴². Ce paradigme est théorisé par la figure de proue du Mouvement moderne, Le Corbusier, qui réalise des édifices représentatifs de ce mouvement.

Il est célèbre pour ses « Cinq points d'une architecture nouvelle », qu'il énonce pour la toute première fois dans un article de la revue *L'Architecture vivante*³⁴³ en 1925. Ils consistent en la construction sur des pilotis (colonnes qui supportent la charge), le toit-terrasse, le plan-libre, les fenêtres en bandeau et la façade libre (qui ne supporte pas de charge)³⁴⁴. Le Corbusier repense donc l'architecture au travers du plan, et du béton armé, choisi pour les constructions. Il a aussi réfléchi à la question du logement collectif. Ses recherches commencent en 1922 et s'inspirent des constructions destinées à contenir un grand nombre d'habitants, tout en étant un collectif comme le phalanstère, l'organisme communautaire inventé par Charles Fourier (1772-1837), et la Chartreuse de Galluzzo (Fig. 147) où vivent des communautés, ainsi que l'organisation des paquebots³⁴⁵.

Les toits-terrasses, caractéristique appartenant aux cinq points de Le Corbusier, sont présents ou évoqués sur un grand nombre d'immeubles du corpus. Ainsi les 29 avenue

³⁴¹ Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecture des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p27.

³⁴² Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XXe et XXIe siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

³⁴³ *L'Architecture vivante* est une revue publiée sous forme de portfolio de 1923 à 1933. Elle est essentielle pour l'architecture moderne des années 1920 et 1930. En effet, elle s'est imposée comme son porte-parole en publiant des articles de ses théoriciens en ouverture de chaque numéro avec des illustrations. Elle cherche à documenter « l'activité constructive dans tous les pays » et a un rôle majeur dans la diffusion de l'architecture internationale en France. Les grands projets d'architecture contemporaine, et les événements majeurs de l'époque comme l'Exposition internationale des Arts décoratifs et industriels modernes de Paris en 1925 sont présentés, commentés, et illustrés par de nombreuses planches photographiques. <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/collection/les-expositions-virtuelles/larchitecture-vivante-1923-1933> consulté le 04/05/2023.

³⁴⁴ Serge LEMOINE, Carol S. ELIEL, Françoise DUCROS et al., *L'Esprit Nouveau : le purisme à Paris 1918-1925* (Grenoble, musée de Grenoble, 7 octobre 2001 – 6 janvier 2002), cat. exp., Grenoble, musée de Grenoble, 2001, p. 20.

³⁴⁵ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XXe et XXIe siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015.

Camille-Pujol, 2 rue Victor-Hugo, 54 rue Bayard, 4 rue des Potiers, 3 rue du Rempart-Villeneuve, 38bis rue Roquelaine et les bâtiments de l'HBM du Grand Rond sont dotés de toits-terrasses en ciment ou en béton³⁴⁶. C'est donc moins de la moitié qui en comporte, mais certains édifices du corpus évoquent le toit-terrasse par différents procédés permettant de cacher les toitures de tuiles. A l'aide d'un avant-toit ou d'un corniche, ils donnent l'impression depuis la rue d'avoir un toit-terrasse et donc de participer à ce courant architectural dans une certaine mesure. En effet cette caractéristique a un fort pouvoir symbolique de modernité³⁴⁷.

L'édifice des Gilet au 4 rue des Potiers (Fig. 48) évoque par son usage de la brique rouge la tradition toulousaine, mais la mise en œuvre de ce matériau semble rendre hommage à l'Ecole d'Amsterdam³⁴⁸. L'architecture liée à celle-ci est aussi qualifiée d'expressionnisme de brique et existe des années 1913 à 1930 environ. Ce style architectural moderne se caractérise par des jeux de briques de couleur jaune ou rouge et de création de volumes³⁴⁹, et de manière générale par une attention portée au matériau et un sens de la couleur³⁵⁰. L'appareillage sur l'immeuble du 4 rue des Potiers est uniquement décoratif, et la manière dont sont placées les briques, montre que l'édifice est tenu par une structure en béton armé.

L'usage de ce matériau dans une construction et pour son ossature, ainsi que sa mise en valeur deviennent un signe de modernité. L'immeuble Bancal au 54 rue Bayard (Fig. 47) présente un béton apparent qui l'associe ainsi au Mouvement moderne architectural, mais pour les autres édifices du corpus il est toujours associé à de la brique rouge qui le fait disparaître sur la façade. Le choix de l'enduit blanc évoquant une certaine pureté, un hygiénisme, et cela sur une surface plane par les modernistes apparaît uniquement sur l'immeuble Bancal. Celui-ci comprend donc la couleur blanche mais aussi le toit-terrasse ou l'usage unique du béton, ce qui en fait l'édifice

³⁴⁶ Voir Annexes : Fiches Urbanhist.

³⁴⁷ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 97.

³⁴⁸ Rémi PAPILLAULT (dir.), Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, collection Architectures, en coédition avec la Direction régionale des affaires culturelles Occitanie et le CAUE Midi-Pyrénées, 2016, p. 191.

³⁴⁹ Monument Heritage Brussels, « Ecole d'Amsterdam », <https://monument.heritage.brussels/fr/glossary/532> consulté le 22/05/2024.

³⁵⁰ Jean-François LASNIER, « L'Ecole d'Amsterdam vue de l'intérieur », [mise en ligne le 13 mai 2016], 19 novembre 2020, <https://www.connaissancedesarts.com/monuments-patrimoine/lecole-damsterdam-vue-de-linterieur-1142679/> consulté le 22/05/2024.

du corpus semblant le plus se rapprocher de ce mouvement. Il présente aussi cette épure moderne, caractéristique du modernisme architectural. En effet celui-ci cherche à faire un retour à un travail sur les formes elles-mêmes et non plus sur les ornements. Il rejette toutes les formes d'art historique y compris celles qui étaient déjà en rupture avec le passé, et s'attache à perfectionner un nu de façades blanchies à l'enduit³⁵¹. Le style paquebot toulousain lui se place plutôt dans une continuité esthétique et urbaine, celle de la brique rouge. Des références classiques et régionalistes y apparaissent. Mais il ne présente pas d'ornements à la manière de l'Art déco, que ce soient par exemple des motifs de rose sur les ferronneries des balcons, des mosaïques, ou des vitraux figurés. Le décor chez l'immeuble paquebot toulousain n'est pas figuratif, il se fait au travers de ferronneries à lices tubulaires simples, sur les balcons ou les hublots, mais surtout par le jeu des matériaux et des couleurs de ceux-ci.

Des édifices rattachés au Mouvement moderne à Toulouse s'inspirent également du paquebot. Les esthétiques se répondent et se fondent l'une dans l'autre, ce qui tend à un brouillage des frontières. La maison au 2 rue François-Mansart réalisée par Jean-Louis Gilet présente un style à relier au Mouvement moderne, mais s'inscrit dans des formes s'inspirant du paquebot transatlantique (Fig. 148). De même le portique d'entrée du Parc des Sports dit le « Minaret », réalisé par l'architecte Robert Armandary présent dans le corpus, s'inspire fortement d'une esthétique nautique.

Les inspirations classiques à Toulouse

Comme vu précédemment les angles des édifices paquebots toulousains sont accentués verticalement par des colonnes engagées, parfois des pilastres, qui sont autant d'éléments évoquant l'architecture classique.

Ainsi au 2 rue de l'Ourcq sont visibles des colonnes engagées cannelées d'ordre colossal à l'angle prenant au rez-de-chaussée la forme de pilastres à bossage (Fig. 54). Deux fines colonnes colossales marquent également l'angle de l'immeuble au 2 allées Forain-François-Verdier (Fig. 40), quatre au 5 rue d'Alès ont la même fonction (Fig. 43). Au 3 rue du Rempart-Villeneuve un faisceau de colonnes engagées s'étend au niveau de l'étage d'entresol (Fig. 41), au 54 rue de Bayard deux colonnes engagées créent une travée centrale sur cet édifice à l'alignement de la rue (Fig. 47).

³⁵¹ Nicolas MEYNEN, cours de licence « Histoire de l'architecture et de l'urbanisme du XX^e siècle ».

Sous une autre forme au 20 rue Saint-Hilaire trois pilastres décoratifs en enduit d'inspiration néoclassique séparent les quatre travées, ornées de bandeaux en relief qui rappellent les lignes horizontales des balcons et sont surmontées de sphères (Fig. 46).

L'hôtel Ours Blanc au 2 rue Victor-Hugo présente une entrée principale au niveau de sa travée d'angle avec des pseudo-colonnes, sans chapiteaux ni bases, comme des événements (Fig. 49). Enfin au 12 rue Caraman dans une moindre mesure deux éléments verticaux rappelant des pilastres peuvent être notés (Fig. 53).

Des frontons sont également présents sur quelques exemples du corpus : au 5 rue d'Alès un fronton surmonte la travée d'angle (Fig. 43), c'est la même chose au 14 avenue Henri-Barbusse cette fois sous la forme d'un fronton en chapeau de gendarme (Fig. 59). Au 2 rue de l'Ourcq, une travée sur les façades de chaque côté de l'angle est surmontée d'un fronton à redents simplifié (Fig. 54).

Ces références peuvent provenir des formations des architectes, effectuées pour la majorité d'entre eux à l'Ecole Nationale des Beaux-Arts de Paris. Il s'agit peut-être de rendre hommage à ce qu'ils ont étudié et à l'histoire de l'architecture. En effet ils sortent de l'Ecole avec une pratique s'appuyant sur une importante et solide formation classique³⁵².

2) Recherche esthétique et brique rouge. De l'usage décoratif des matériaux

Le régionalisme apparaît à la fin du XIX^e siècle³⁵³ et se développe au début du XX^e siècle, notamment après la Première Guerre mondiale où il connaît un succès dans les années 1920 et 1930. En effet pendant cette période de crise politique, économique et culturelle le mouvement se développe rapidement notamment dans les régions que

³⁵² Bertrand LEMOINE, Philippe RIVOIRARD, *Paris, l'architecte des années trente*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 28.

³⁵³ La pensée régionaliste a cours depuis la fin du XIX^e siècle, lorsque la France « s'uniformise » avec l'amélioration des techniques de publication permettant de voir à quoi ressemblent les autres villes, le développement des moyens de transport et leur diversification, et surtout lorsque les réseaux de transport en commun ou les grands axes routiers s'étendent. Des groupes de « régionalistes » ou « décentralisateurs » se créent dans les provinces pour lutter contre l'influence de Paris qui se répand dans tout l'hexagone et conduit à une homogénéisation politique et culturelle du pays. Pour éviter cette « uniformisation » ils créent des associations et des revues dans les provinces.

Shun NAKAYAMA, *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*, Thèse, sous la direction de Colette ZYTNIICKI, Université Toulouse Jean Jaurès, 2014, Vol. 2, p. 429.

sont la Bretagne, la Normandie, le Pays basque, l'Alsace et la Provence, où l'architecture rurale est réputée comme possédant un caractère pittoresque. Le régionalisme s'oppose au modernisme de Le Corbusier, et se consacre au maintien des racines locales³⁵⁴. Les traditionnalistes soulèvent la question du lieu face aux modernistes, et cela dès le début du XX^e siècle en faisant l'étude de l'architecture rurale des provinces françaises. Les arguments théoriques du régionalisme contre le modernisme quant à la question du lieu sont que l'architecture moderne est internationale, donc délocalisée, sans lieu, et déshumanisée. Elle flotte, n'est pas attachée à un endroit, et devient l'expression d'une acculturation. A l'inverse, l'architecture régionaliste se fonde sur l'analyse scientifique d'une culture locale, elle est en harmonie avec le lieu. Ces arguments peuvent être remis en question : par exemple, ils ne s'attardent pas sur la capacité d'adaptation locale du fonctionnalisme³⁵⁵.

C'est l'étude de l'architecture locale qui donne lieu au régionalisme toulousain. Celui-ci commence dès le XIX^e siècle avec la figure controversée de l'archéologue et historien Alexandre Du Mège (1780-1862)³⁵⁶. Au début du XX^e siècle des associations et des publications qui représentent le régionalisme existant à Toulouse sont fondées. La brique rouge s'inscrit dans le régionalisme. Elle redevient apparente en milieu urbain à la fin du XIX^e siècle avec l'évolution du contexte culturel. En effet les élites intellectuelles la voient comme faisant partie de l'identité et de l'histoire de leur région à laquelle ils sont attachés³⁵⁷.

Les matériaux et les techniques de construction font partie de l'identité d'une ville et participent à former son caractère. Ainsi, Toulouse est construite en brique, à la différence par exemple de Paris qui a le calcaire et le plâtre comme matériaux

³⁵⁴ Michael BARKER, « International Exhibitions at Paris Culminating with the Exposition Internationale Des Arts et Techniques Dans La Vie Moderne - Paris 1937 », *The Journal of the Decorative Arts Society 1850 - the Present*, no. 27, 2003, pp. 6-21. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/41809335>

³⁵⁵ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 94.

³⁵⁶ Louis PEYRUSSE, « Le mouvement archéologique », in Maurice CULOT (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 134-135.

³⁵⁷ Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019.

principaux³⁵⁸. La brique est utilisée à Toulouse depuis l'époque gallo-romaine car son sol est riche en argiles marneuses et terres propres à la fabrication de la brique et de la tuile³⁵⁹. En comparaison, la pierre est rare aux alentours de la ville, elle ne peut pas être utilisée couramment et reste réservée aux constructions de prestige³⁶⁰ et aux édifices les plus somptueux, et cela à toutes les époques. Comme il y a très peu de pierres disponibles, la brique la remplace pour l'ornementation. Toutes les modénatures sont en brique : les supports, les arcs et les croisées d'ogives sont montées en brique et la mouluration est aussi faite avec la brique trouvée sur place qui se taille facilement. Les meilleurs échantillons sont réservés aux encadrements des corniches et des baies³⁶¹. Ce que l'architecture toulousaine manque en termes de monumentalité du fait de la brique, elle le compense avec une décoration soignée. Toulouse se construit donc en utilisant les matériaux de son territoire, et le bois de charpente acheminé depuis l'Ariège par la Garonne³⁶². Au Moyen-Age, Toulouse est une ville de bois et de terre crue : la plupart des bâtiments sont réalisés grâce à la technique du colombage avec un remplissage en terre (terre crue, mélange de terre et de paille), et les constructions des notables et des riches particuliers sont en brique³⁶³. Le bois est ensuite banni après l'incendie de 1463.

Pour les pratiques constructives, la brique toulousaine et les techniques de sa mise en œuvre n'apparaissent ni dans les ouvrages généraux, ni dans les traités parisiens. Seuls quelques écrits locaux décrivent la brique, ses qualités et sa fabrication mais n'expliquent pas la mise en œuvre. Il n'y a pas de traité sur la construction en brique dont les techniques ont été transmises et modifiées par les maçons et briquetiers de la

³⁵⁸ Nathalie PRAT, « La construction en brique », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 317.

³⁵⁹ Bruno TOLLON, « La ville de brique, du grand incendie de 1463 aux projets d'urbanisme du XVIII^e », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 22.

³⁶⁰ Nathalie PRAT, « La construction en brique », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 317-318.

³⁶¹ Ibid., p. 319.

³⁶² Bruno TOLLON, « La ville de brique, du grand incendie de 1463 aux projets d'urbanisme du XVIII^e », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 22.

³⁶³ Maria MAKRIS, L'imitation de la pierre à Toulouse dans les années 30, mémoire de séminaire Images de villes, équipe enseignante : C. SANDRINI, P. WEIDKNETT, C. HURTIN, N. JOUENNE, C. REGINENSI, N. SBITI, École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, 2014, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01764736>, consulté le 1er octobre 2022.

région toulousaine³⁶⁴. La brique toulousaine est produite sur place depuis l'époque romaine, et sa fabrication a acquis au Moyen-Age un grand niveau de qualité.

Le format de la brique toulousaine, appelée aussi la foraine ou tuile foraine est de 38-42 x 26-28 x 5 cm. Il est hérité de l'Antiquité et est par exemple beaucoup plus important que le format utilisé à Paris, la bourgogne, qui est de 22 x 11 x 5,5 cm. Du fait de sa taille, le maçon peut l'utiliser comme élément porteur et pour les chaînages d'angle à la place de la pierre. La brique est maçonnée en assises régulières, en interposant des couches importantes de mortier, et des briques sont posées en travers pour assurer le rôle de boutisse et faire une liaison de la muraille. Lorsque la brique est apparente, le joint est soigneusement réalisé, et pour les parements de façades la particularité est de façonner des joints horizontaux très épais rejoignant entre eux par des joints verticaux³⁶⁵. Différents monuments toulousains comme la basilique Saint-Sernin présentent cet agencement.

Avant le XVI^e siècle, les Toulousains vivent dans des maisons en bois comme dans presque toutes les villes d'Europe. La construction à pans de bois, procédé rapide et économique, représente plus de 90% de l'activité du bâtiment. La raison pour laquelle le bois est remplacé par la brique au XVI^e siècle est le grand incendie de juin 1463 qui embrase la ville pendant quinze jours et détruit presque toute sa partie marchande. A la suite de l'évènement, Toulouse met tout en œuvre pour que la reconstruction soit rapide et surtout elle met en place des mesures qui vont favoriser la brique. L'ordonnance de 1550 oblige ainsi les bâtisseurs à n'utiliser que la brique ou la pierre pour les nouvelles maisons sous peine de recevoir une amende de 500 livres et l'interdiction d'exercer leur métier³⁶⁶. Avec ces facteurs, la ville voit son bâti se renouveler pour une grande part, puisque une importante partie des habitations et constructions ont été détruites par le feu.

Au XVII^e siècle, les façades, les voûtes, mais aussi l'ornementation sont en brique, et la pierre peut être gardée pour les parties soignées de la façade. Au XVIII^e siècle, la brique est mise en œuvre avec de plus en plus de virtuosité avec la présence de terre

³⁶⁴ Nathalie PRAT, « La construction en brique », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 317-318.

³⁶⁵ Bruno TOLLON, « La ville de brique, du grand incendie de 1463 aux projets d'urbanisme du XVIII^e », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 33.

³⁶⁶ Ibid., p. 31-32.

cuite moulée ou modelée pour la fabrication des figures et des détails. La pierre reste tout de même le plus souvent choisie pour ce qui relève de l'art du sculpteur³⁶⁷. Mais surtout au XVIII^e siècle qu'apparaît un phénomène, aussi présent au XIX^e siècle, celui de blanchir les façades. A partir de la moitié du XVIII^e siècle, avec le développement des techniques des enduits et des badigeons, les façades aux badigeons brun ou rouge, et aux parements de brique virent au blanc. Ce changement est dû au goût pour la pierre qui apparaît comme plus prestigieuse (sa rareté faisant qu'elle est employée pour les bâtiments plus somptueux et importants), mais aussi pour des raisons de santé, de salubrité, et de sécurité, la couleur blanche reflétant mieux la lumière elle donne l'impression d'avoir une rue mieux éclairée. La pierre est imitée en enduisant les façades et avec des faux appareillages de refends. En 1783 les Capitouls adoptent par ordonnance les nouvelles pratiques imposant les façades blanches. Le Parlement affirme la nécessité du blanchissement de toutes les façades extérieures des maisons. Les campagnes de blanchissement sont imposées par des décrets et des lois qui obligent les habitants à s'y conformer³⁶⁸.

Au XIX^e siècle à Toulouse, le « blanchissement » est toujours présent, essentiellement pour les bâtiments publics, municipaux ou associés à des administrations d'Etat. La pierre y est utilisée en parement, ou est imitée. Derrière la façade à l'apparence de pierre blanche se développe le reste de l'édifice construit en briques. Pour les habitations, les maisons aux élévations sur rue doivent recevoir un badigeon ou une peinture. Une ordonnance de police relative aux bâtiments poursuit la règle du siècle précédent : « Toutes les façades extérieures des maisons de la présente ville, actuellement en construction ou qui seront construites ou réparées à l'avenir, seront badigeonnées ou peintes en blanc. Il est défendu de les laisser au ciment rouge.³⁶⁹ ». Des années plus tard, le décret du 26 mars 1852, applicable le 30 juin 1853, impose

³⁶⁷ Nathalie PRAT, « La construction en brique », CULOT, Maurice (dir.), Institut Français d'Architecture, *Toulouse, les délices de l'imitation*, Liège, Mardaga, 1995, p. 319-320.

³⁶⁸ NAKAYAMA, Shun, *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*, Thèse, sous la direction de Colette ZYTNIICKI, Université Toulouse Jean Jaurès, 2014, Vol. 2, p. 470.

³⁶⁹ GIRARD, Laura, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico (HDR) et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019, p. 342.

que les façades soient « grattées, repeintes, ou badigeonnées, au moins une fois tous les dix ans³⁷⁰ » à Toulouse.

Au début du XIX^e siècle, les progrès techniques permettent la production en série de la brique sous différentes formes, et son accès à un public plus large. La mécanisation de sa fabrication en fait un matériau distinctif de la Révolution industrielle, en effet la brique est privilégiée par l'architecture industrielle du fait de son faible coût, sa résistance, et la variété d'usages qu'elle offre. La brique peut servir en tant que remplissage, parement, ou comme matériau porteur, elle peut être combinée avec d'autres éléments, peut prendre une grande variété de tonalités, est malléable formellement et décorativement. La demande augmente et la brique devient omniprésente dans le monde industrialisé, vernissée ou associée à de la terre cuite.³⁷¹

A Toulouse en 1831 la fabrique de Auguste Virebent (1792-1857) est créée et l'architecte briquetier dépose un brevet pour un procédé appelé plinthotomie qui permet de découper les briques de façon mécanique avant la cuisson. Le travail ayant déjà été effectué avec ce système d'emporte-pièce, cela diminue les temps et les coûts de fabrication des éléments architecturaux comme les bandeaux, les corniches, les encadrements de fenêtres, les pilastres ou les colonnes. La fabrique Virebent produit aussi en grand nombre des ornements moulés en série et destinés à décorer les façades des immeubles : statues, frises, chapiteaux, etc³⁷². Pour la réglementation urbaine quant au choix des matériaux de construction et pour le traitement de la façade, le règlement de police du 18 février 1842 n'indique aucune prescription particulière. Le règlement du 14 août 1875 qui exige que les murs soient réalisés en matériaux solides est toujours appliqué en 1938³⁷³. Pour autant l'emploi de la brique n'est pas obligatoire. Après les campagnes de blanchissement du XIX^e siècle, à partir du début

³⁷⁰ Shun NAKAYAMA, *Genèse d'une conscience et d'une politique patrimoniales à Toulouse (1789-1913). De la « cité palladienne » à la « ville rose »*, Thèse, sous la direction de Colette ZYTNIICKI, Université Toulouse Jean Jaurès, 2014, Vol. 2, p. 470.

³⁷¹ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015, p. 42.

³⁷² Arcanes, la lettre d'informations des archives, « Le rouge de la céramique architecturale et ornementale », *Dans ma rue*, mars 2014, <https://www.archives.toulouse.fr/nous-connaître/arcanes-la-lettre-d-informations-des-archives/les-archives-d-arcanes/dans-ma-rue?inheritRedirect=true> consulté le 30/01/2023.

³⁷³ Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico (HDR) et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019, <https://www.theses.fr/2019TOU20032>, consulté le 1er octobre 2022.

du XX^e siècle certains bâtiments retrouvent la couleur des briques, celles-ci étant mises à nu. Ce phénomène s'inscrit dans l'apparition du régionalisme et de la notion de patrimoine toulousain dès la fin du XIX^e siècle.

De manière générale au XX^e siècle, la brique est toujours utilisée mais de façon beaucoup moins importante qu'auparavant. L'arrivée du béton et du béton armé vient remplacer la brique en tant qu'élément porteur. Ce matériau est moins coûteux, plus rapide à mettre en œuvre et devient donc dominant dans la construction toulousaine des années 1930. Pour autant les édifices plus modestes continuent d'être réalisés avec de la brique pour ses murs porteurs. Elle est aussi utilisée en lien avec le béton : elle fait partie des matériaux offrant des protections efficaces pour les ossatures de béton armé avec la terre cuite et les grès flammés³⁷⁴. Enfin, la brique rouge au XX^e siècle se retrouve sur les façades sous la forme de parement, de décoration et sert aussi de remplissage. Selon les architectes sa mise en œuvre est différente.

Toulouse est aujourd'hui vue comme la « ville rose », l'image venant de la brique rouge qui est le matériau dominant dans les édifices toulousains. Ce qualificatif est récent, mais la réalité est plus ancienne, la brique étant utilisée à Toulouse depuis l'époque gallo-romaine. L'image de Toulouse « ville rose » est devenue une idée reçue, qui semble être évidente aujourd'hui. L'épithète possède même sa définition dans un dictionnaire spécialisé, le *Dictionnaire des mots et expressions de couleur du XX^e siècle*³⁷⁵ du CNRS, qui réalise un ouvrage par couleur. Le contexte d'apparition de cette image date du XIX^e siècle, au moment où le tourisme naît et les guides touristiques commencent à être publiés. Il est possible de voir les évolutions dans la qualification de Toulouse au fur et à mesure des publications des guides toulousains : de 1830 à 1914 la ville est appelée en majorité « cité palladienne³⁷⁶ » et seuls deux

³⁷⁴ Simon TEXIER, *Une histoire de l'architecture des XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Beaux-Arts, 2015, p. 42.

³⁷⁵ « La ville rose, locution nominale féminine référence à la couleur rose des murs de briques, des maisons de cette ville. Surnom de Toulouse ». Annie MOLLARD-DESFOUR, *Le dictionnaire des mots et expressions de couleur du XX^e siècle : le rose*, Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 2002, p. 1077.

³⁷⁶ « Toulouse la Palladienne », Paladia Tolosa, est une appellation qui date de 94 de notre ère. Elle apparaît dans une épigramme (IX, 99) du poète latin Martial. Elle signifie Toulouse, cité de Pallas, et est perçue comme un équivalent poétique à « Toulouse, ville de culture ». En effet une des fonctions de Pallas Athéna en Grèce ou Minerve à Rome est celle de patronne des arts. D'autres interprétations existent, notamment que l'empereur romain Domitien, profondément dévoué à la déesse Pallas-Athéna (quatre temples en son honneur sur dix à Rome sont l'œuvre de Domitien), aurait donné ce titre officiel à la ville pour y laisser sa marque.

guides mentionnent la couleur rose en parlant de Toulouse, l'un en 1833 et l'autre en 1898³⁷⁷. De plus, avant la fin du XIX^e siècle les guides toulousains n'évoquent presque jamais la beauté de la ville, à l'exception d'Alphonse Brémond (1826- ?) dans *Le guide toulousain* en 1851, qui indique seulement que les édifices sont construits en briques rouges. En poésie, cette couleur associée à la ville apparaît dès le XIX^e siècle. Et le premier emploi de l'expression « ville rose » semble être dans le discours prononcé par le comte Fernand de Rességuier (1818-1906) dans une séance de l'Académie des Jeux Floraux³⁷⁸ en 1896. Dans les guides touristiques toulousains, et cela jusque dans les années 1910 où le nom de « ville rose » devient une idée reçue, ce sont les richesses archéologiques et artistiques de la ville qui sont mentionnées, et non sa couleur. La couleur de la brique commence à être mise en valeur à la fin du XIX^e siècle, avec par exemple les travaux de grattage du Capitole dans les années 1870. Mais le moment de césure dans le regard porté sur Toulouse est la fin des travaux des grandes percées dans les années 1890. La ville devient moderne et paradoxalement sa spécificité identitaire, la brique rouge des vieux quartiers, commence à être notée. Le cachet pittoresque de l'ancienne Toulouse commence à être regretté alors qu'il est train de disparaître. En effet des quartiers du Moyen-Age sont détruits pour faire place aux grandes percées. A partir de 1890, les auteurs des guides se mettent donc à apprécier les bâtiments de la ville³⁷⁹.

A Toulouse au XX^e siècle, combinée avec le béton qui est choisi pour la structure, la brique sert de décor. Sa couleur rouge et son aspect esthétique offrent une mise en

Jean-Marie PAILLER, « Palladia Tolosa : fantaisie de poète ou évergésie impériale ? », *Pallas* [En ligne], n° 100, 2016, p. 205-215, mis en ligne le 15 avril 2016, consulté le 19 juin 2023, <http://journals.openedition.org/pallas/2923> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pallas.2923>

³⁷⁷ Luce RIVET-BARLANGUE, « L'invention du surnom de Toulouse ville rose », *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine* [actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, Université Toulouse Le Mirail, 14-16 juin 2007], Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2009, p. 1077-1078.

³⁷⁸ Les Jeux Floraux est un concours de poésie créé en 1323 à Toulouse. La première joute poétique se tient le 3 mai 1324. Les Jeux deviennent une Académie par les lettres patentes de Louis XIV en 1694. 36 puis 40 mainteneurs, ainsi que des maîtres-ès-jeux, sont chargés de perpétuer la tradition et de réaliser des travaux réguliers. Avec la Révolution française, les membres de l'Académie se dispersent et les activités sont suspendues. L'Académie est rétablie en 1806, et commence à se réunir à l'Hôtel d'Assézat à partir de 1896. Depuis, chaque 3 mai, sont remis dans la salle des Illustres du Capitole des prix et des fleurs, celles-ci ayant été bénites préalablement à la basilique de la Daurade. A la même occasion est faite l'éloge de Clémence Isaure, qui au XVI^e siècle aurait légué sa fortune pour la perpétuation des Jeux Floraux. <https://jeuxfloraux.fr/academie/histoire/> consulté le 10/05/2023

³⁷⁹ Luce RIVET-BARLANGUE, « L'invention du surnom de Toulouse ville rose », *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine* [actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, Université Toulouse Le Mirail, 14-16 juin 2007], Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2009, p. 1079.

contexte environnementale aux constructions qui s'insèrent dans cet écrin carmin. Dans les bâtiments du XX^e siècle la brique est utilisée en plaquage, à la différence des siècles précédents où la brique pleine est privilégiée.

L'épithète de « ville rose » est également encouragée par des initiatives au début du XX^e siècle. Un mouvement toulousain veut remettre en valeur la ville, et contrer l'image négative diffusée par les guides parisiens de l'époque. A cette période Toulouse vit un moment de stagnation économique et cherche à devenir une ville avec un attrait touristique en mettant en avant un statut de capitale intellectuelle et artistique auprès du pouvoir. En 1903, les premiers syndicats d'initiative sont fondés à Toulouse. Ils ont pour but de valoriser l'image de la ville pour retenir les touristes qui jusque-là ne s'arrêtaient pas à Toulouse. Ils veulent créer une image positive, simple et efficace, et cela passe par la promotion de Toulouse « ville rose ». L'association des Toulousains de Toulouse, fondée en 1905, agit également beaucoup pour la valorisation de la ville. La couleur rose se met ainsi à envahir les cartes postales entre 1900 et 1905, et au fur et à mesure les auteurs des guides toulousains changent l'image de la ville pour une image colorée qui l'emporte sur la mauvaise réputation donnée par les non-Toulousains³⁸⁰. En 1912, une carte postale (Fig. 149) célébrant le titre de champion de France du Stade Toulousain montre que l'image de Toulouse la ville rose est rentrée dans l'esprit collectif, avec le texte « Gloire à Toulouse la... » accolé au dessin d'une rose. Le mouvement local ayant participé à la création de la « ville rose » peut être considéré comme une illustration de l'esprit régionaliste de l'époque.

Le régionalisme est un des courants architecturaux présents dans l'entre-deux-guerres à Toulouse, avec le Mouvement moderne et l'Art déco. Le contexte culturel local hésite entre ces différentes visions comme dans de nombreuses villes en France, ce qui conduit à une grande diversité de positions d'architectes et de commanditaires, et ensuite une grande diversité d'architectures dans le paysage urbain³⁸¹. L'architecture toulousaine produite entre 1920 et 1940 se positionne entre régionalisme et

³⁸⁰ Luce RIVET-BARLANGUE, « L'invention du surnom de Toulouse ville rose », *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine* [actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, Université Toulouse Le Mirail, 14-16 juin 2007], Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2009, p. 1077-1087.

³⁸¹ Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019.

modernisme. Le régionalisme est important, comme vu ci-dessus, mais l'opinion publique est favorable à la « modernité » de manière générale, et c'est aussi le cas de la municipalité socialiste de l'époque.

Quelques immeubles étudiés présentent un travail de calepinage : les 2 rue Idrac, 2 rue Victor-Hugo, 4 rue des Potiers et le Grand Rond. Le calepinage peut être défini comme le fait de créer des motifs décoratifs simples et répétitifs en utilisant la brique, matériau qui offre des possibilités combinatoires presque infinies de mise en œuvre grâce à sa diversité d'aspect et d'emplois disponibles. En effet, il suffit par exemple d'alterner les teintes, ou les répartitions et placements (panneresses, boutisses, briques de champ) des briques pour donner lieu à diverses motifs, textures³⁸².

Au 4 rue des Potiers l'extrémité inférieure des décrochements est soulignée par une ligne de briques posées à la verticale. A gauche de la travée centrale occupées par les balcons une ligne est créée par des briques posées en boutisse et légèrement en relief. De même l'appareillage de la paroi est composé de l'alternance de briques longues et courtes avec des joints verticaux superposés³⁸³ ce qui donne cette apparence si particulière (Fig. 48).

Au 2 rue Victor-Hugo, c'est-à-dire l'hôtel de l'Ours Blanc, peuvent être notés au niveau de balcons un travail de superposition de tuiles posées en claustra sur le garde-corps. Au-dessus des baies, les briques sont placées verticalement en contraste avec les briques posées de champ sur le reste de la paroi, et se poursuivent sous les bandeaux d'enduit blanc en oblique de manière à créer des creux, qui grâce aux effets d'ombre et de lumière donnent lieu à des pleins et des creux qui animent la façade. Sous l'auvent arrondi en béton sur la travée de l'angle et sous celui qui souligne la sorte de loggia donnant sur la rue Victor-Hugo, une ponctuation est faite au moyen de groupes de deux briques qui ressortent d'une ligne. Tout ce travail est uniquement esthétique, il n'influe pas sur la solidité ou la fonctionnalité de la construction et témoigne également du budget prévu pour cet immeuble, ce soin apporté à la décoration ayant un coût (Fig. 49).

³⁸² Arlette AUDUC (dir.), Antoine LE BAS, Jean-Bernard VIALLES, *Architectures de brique en Île-de-France, 1850-1950*, Cahiers du patrimoine – 105, Inventaire général du Patrimoine culturel, Paris, Somogy Editions d'Art, 2014, p. 59.

³⁸³ Rémi PAPILLAUT (dir.), Laura GIRARD, Jean-Loup MARFAING, *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, Collection Architectures, 2016, p. 191.

Les pignons des bâtiments les plus à l'extérieur de l'ensemble de l'HBM du Grand Rond sont ornés d'un calepinage de briques au niveau du Boulingrin, comme pour peut-être créer une transition entre la ville traditionnelle et la modernité des immeubles de Robert Armandary (Fig. 42).

Le 2 rue Idrac se distingue également par sa mise en œuvre : pans de mur en brique rouge animés par un jeu de calepinage s'opposant aux bandeaux lisses de béton enduit (Fig. 39).

Au 80 rue Jean-Micoud, ce n'est pas vraiment du calepinage qui peut être observé : des briques sont placées de manière à constituer de fines lignes horizontales. Celles-ci sont ensuite groupées sur la façade, ce qui donne l'illusion d'un bandeau de couleur rouge au niveau des fenêtres, se continuant sur les élévations rue Jean-Micoud et rue Coupeau (Fig. 50).

Sur les élévations de l'hôtel de l'Ours Blanc sont aussi observables des éléments régionalistes comme des doubles génoises au niveau de la corniche, qui renvoient au bâti rural de la région qui emploie un vocabulaire similaire (Fig. 49).

Il apparaît qu'une des caractéristiques majeures du style paquebot est ce sens du matériau qu'est la brique rouge locale et surtout de la couleur. La brique est mise en valeur de même que l'immeubles grâce à un travail polychromique qui donne toute sa particularité à ces constructions. Une réflexion est faite quant à l'apparence, l'esthétique extérieure des immeubles, il y a donc un aspect décoratif au centre de la majorité des éléments étudiés. Cette caractéristique renvoie à l'Art déco plutôt qu'au Mouvement moderne, mais ici couplé avec l'enduit blanc, les formes arrondies et divers points rattachés au moderne dont : la recherche des volumes, de la mise en valeur du matériau, cela sur des constructions en béton armé.

3) Acceptation du béton dans la ville patrimoniale et réception

La question du béton dans la ville patrimoniale et de sa réception doit être posée. En effet les immeubles paquebots sont construits en béton, souvent armé. Et ce matériau est synonyme d'une certaine modernité.

Dans la presse, l'usage du béton n'est pas remis en question, il est même mis en avant comme un matériau solide dans la revue *l'Art Méridional*³⁸⁴ en novembre 1935. L'article provient originellement de *l'Architecture d'Aujourd'hui* et est écrit par l'architecte engagé dans le Mouvement moderne³⁸⁵ Robert Mallet-Stevens (1886-1945). Il explique que le ciment armé est plus solide que les autres matériaux, et offre une résistance face par exemple aux événements d'ordre naturel³⁸⁶.

Jean-Louis Gilet (1902-1964), architecte et auteur d'édifices de style paquebot, est le fondateur de *l'Art Méridional*, ce qui contribue à faire de lui une personnalité du régionalisme toulousain, de même que son statut de membre de la Société archéologique du Midi de la France, de la Société des artistes méridionaux (où il siège au comité) et de la Société des Toulousains de Toulouse. Il réalise des œuvres très

³⁸⁴ *L'Art Méridional* est une revue bimensuelle locale. De 1894 à 1904 elle est publiée et dirigée par Alphonse Moulinier, sculpteur, écrivain et musicien, associé au rédacteur Alphonse Laget. En 1935, l'architecte Jean-Louis Gilet (1902-1964), reprend le même titre pour créer sa propre publication. Il en est le rédacteur en chef, le principal bailleur de fonds, et écrit la plupart des articles. Ceux-ci voient leur nombre augmenter en même temps que le nombre de pages au fur et à mesure des années qui passent. Le siège social de la revue est localisé à son adresse personnelle, l'agence familiale des Gilet. Les premiers numéros sont consacrés à l'architecture, et contiennent des interventions d'auteurs de différents domaines : des artistes de la Société des artistes méridionaux (SAM), des architectes, des ingénieurs, et à partir de 1936, l'actualité artistique, l'histoire de l'art et le patrimoine de Toulouse et du Midi sont au centre de la revue.

Jean-Louis Gilet crée aussi l'Office régional pour le développement de l'art dans l'habitation (ORDAH), et le met en avant dans les quatre premiers numéros de la revue. Il encourage à faire appel à un architecte pour la construction d'une maison, et de ce fait semble faire la promotion de l'Office. A partir de janvier 1936, celui-ci n'est plus mentionné dans la revue, qui devient un manifeste pour l'architecture régionale et moderne. en publiant par exemple le rapport de l'architecte Paul Bonamy sur les matériaux toulousains en août 1936, et en inscrivant la rubrique de l'ingénieur J. Massot-Bordenave sur les « procédés modernes » comme une rubrique récurrente.

Jean-Louis Gilet y reproduit des textes d'élèves et de suiveurs de Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879), qu'il montre en exemple, mais aussi de Robert Mallet-Stevens (1886-1945) ou Le Corbusier. Il reconnaît l'importance de ce dernier, ce qui montre la modération plutôt générale de l'architecte. Au fur et à mesure des numéros, les articles se focalisent uniquement sur des questions régionalistes. Il est aussi modéré sur ce point puisqu'il affirme que les architectes méridionaux peuvent tout de même si nécessaire s'inspirer des réalisations étrangères, et que pour la brique certains pays n'ont pas connu la décadence des techniques et peuvent donc servir de modèles.

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 72. Laura GIRARD, *L'architecture en briques en Midi toulousain (1910-1947) : les architectes face au renouvellement technique et culturel*, Thèse présentée en vue de l'obtention du doctorat en architecture, sous la direction de CHAPEL Enrico (HDR) et BLANC Françoise, LRA Ensa-Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, 2019, <https://www.theses.fr/2019TOU20032>

³⁸⁵ Centre Pompidou, « Exposition / Musée, Robert Mallet-Stevens, 27 avril – 29 août 2005 », <https://www.centrepompidou.fr/fr/programmme/agenda/evenement/cran8n>, consulté le 04/06/2024.

³⁸⁶ Robert MALLET-STEVENS, « Architecture "d'aujourd'hui" », *L'Art Méridional*, novembre 1935, p. 8. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32702637b/date>

modernes jusqu'en 1935, et après cette date des édifices plutôt de style régionaliste³⁸⁷. Parmi ses constructions de sa période moderne se trouvent des éléments du corpus : l'immeuble Bancal au 54 rue de Bayard, en béton avec toit-terrasse à jardin qu'il construit avec son père Joseph Gilet (1876-1943), et le 4 rue des Potiers aux décrochements et volumes travaillés. Celui-ci est exposé au travers d'une photographie dans le numéro de juillet 1936 (Fig. 150). D'autres constructions de style paquebot sont citées dans *l'Art Méridional* : dans une publicité pour une maison de huit pièces en juin 1935 pour une villa ressemblant beaucoup à celle du 77 route de Saint-Simon réalisée par Jean-Louis Gilet vers 1934 (Fig. 151)³⁸⁸, et l'usine des Papeteries Job des frères Thuriès en juillet 1937 (Fig. 152)³⁸⁹. Cette publicité fait partie d'un supplément illustré en lithographie. Pour la revue, il s'agit de mettre en valeur des maisons ou des objets d'art réalisés par des artistes et artisans qu'elle voit comme les meilleurs à l'échelle régionale. De même l'usine Job apparaît dans un article destiné à montrer des reproductions d'œuvres récentes d'architectes régionaux.

« C'est d'abord, de MM. Thuriès, l'usine des Papeteries Job, à Toulouse, construction de grand caractère, s'adaptant bien à la demande, sans vain souci de pastiche. Les lignes sont franches, les volumes s'accrochent bien, sans lourdeur ni raideur. Il n'est pas jusqu'à la couleur qui n'ajoute à l'allure de l'ensemble. Une nette réussite.³⁹⁰ »

Ainsi l'architecte et fondateur de *l'Art Méridional* Jean-Louis Gilet et sa revue semblent montrer que le béton et le béton armé sont plutôt bien accueillis au sein des régionalistes, ou du moins dans une certaine mesure. Jean-Louis Gilet ainsi que son travail sont appréciés par Les Toulousains de Toulouse, association à la tête de la revue régionaliste *l'Auta* qui joue un rôle important dans l'architecture toulousaine : « nous avons pensé également que cela nous serait une occasion d'attirer l'attention sur la revue *Art Méridional* qui, sous l'impulsion de son jeune et vaillant directeur, M. Jean-Louis Gilet [...] mène une action des plus méritoires qu'on ne saurait trop applaudir et encourager³⁹¹ ». *L'Auta* exprime dans un grand nombre de numéros la supériorité

³⁸⁷ Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Haute-Garonne, Ecole d'Architecture de Toulouse, *Toulouse 1920-1940, La ville et ses architectes*, Toulouse, Editions Ombres, 1991, p. 236-237.

³⁸⁸ *Art Méridional*, juin 1935, p. 5. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32702637b/date>

³⁸⁹ *Art Méridional*, juillet 1937, p. 5. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32702637b/date>

³⁹⁰ *Art Méridional*, juillet 1937, p. 6. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32702637b/date>

³⁹¹ *Auta*, « Un emprunt à « *Art Méridional* » : Les Matériaux toulousains », mai 1939, p. 68 – 69. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

de la brique sur les autres matériaux³⁹², et se consacre à la défendre dans la ville de Toulouse. Pourtant les seuls édifices de style paquebot mentionnés et critiqués dans la revue l'*Auta* le sont pour des questions n'ayant pas trait au béton. L'HBM du Grand-Rond provoque surtout des réactions par rapport à la réduction de l'allée des Soupirs. L'autre aspect mentionné est sa hauteur prévue, qui le fait ressembler à un gratte-ciel en comparaison des édifices voisins. En janvier 1932 un article écrit : « au lieu d'arbres et d'espace, on leur édifiera, à bout portant, un gratte-ciel »³⁹³, en mai 1932 dans un encart appelé « protestation des riverains » ceux-ci décrivent le futur HBM comme « un pâté de six étages écrasant d'un côté les maisons de la rue Tivoli et de l'autre, celles de l'allée des Soupirs...³⁹⁴ » qui ne sera pas esthétique.

Le projet d'agrandissement pour la Poste rue Lafayette de style paquebot, qui n'a jamais vu le jour, est aussi critiqué dans deux articles nommés respectivement « La nouvelle Poste va écraser le Capitole »³⁹⁵ et « La nouvelle Poste et le Capitole »³⁹⁶. Le premier défend que :

« cette façade va dépasser de beaucoup en hauteur le niveau normal des maisons de la rue Lafayette. La partie centrale va même le dépasser presque du double. [...] Quant au bâtiment lui-même, [...] au centre du futur immeuble se dressent des constructions encore plus élevées qui donneront au nouvel Hôtel des Postes l'allure presque d'un gratte-ciel. [...] cela rompra l'harmonie de la rue Lafayette quant à la hauteur générale. Et ensuite, par comparaison et par le rapprochement immédiat, cela rabaissera énormément l'Hôtel de Ville, qui est déjà bas. Cela écrasera le Donjon et le Capitole.³⁹⁷ ».

³⁹² Par exemple dans le numéro de juillet 1931 dans l'article « Supériorité des Constructions de briques ou de terre sur les constructions de pierre ».

Auta, « Supériorité des Constructions de briques ou de terre sur les constructions de pierre », juillet 1931, p. 103-105. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

³⁹³ J.-R. de Brousse, « Chronique du vandalisme : La réduction de l'Allée des Soupirs », *Auta*, janvier 1932, p. 8. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

³⁹⁴ « Les protestations déposées à l'enquête : Protestation des riverains », *Auta*, mai 1932, p. 78-79. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

³⁹⁵ J.-R. de Brousse, « La nouvelle Poste va écraser le Capitole », *Auta*, février 1940, p. 21-22. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

³⁹⁶ J.-R. de Brousse, « La nouvelle Poste et le Capitole », *Auta*, avril 1940, p. 61-62. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

³⁹⁷ J.-R. de Brousse, « La nouvelle Poste va écraser le Capitole », *Auta*, février 1940, p. 21-22. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

Le deuxième article reprend les mêmes idées et ajoute que la façade sur le projet risque également d’empiéter sur le jardin du Capitole³⁹⁸. Dans les deux cas, les critiques portent donc plutôt sur la hauteur des futurs bâtiments et leur inscription dans la ville qui risque de rompre l’harmonie préexistante.

Ainsi le béton, matériau évoquant la modernité, n’est pas présenté comme à l’origine d’un refus de construction ou d’un rejet, mais, dans la plupart des cas dans ce corpus, il est caché par un plaquage de briques rouges ou de l’enduit. Peut-être que le béton est accepté tant qu’il n’est pas exposé au grand jour. Il nous faut également prendre en compte que les publications évoquées, que ce soit l’*Auta* ou l’*Art Méridional*, sont des revues spécialisées. Bien qu’associées au régionalisme et à la volonté d’une architecture méridionale, elles représentent la réception du milieu des architectes.

Dans cette partie nous avons pu voir que les particuliers sont à l’origine des commandes d’immeubles paquebots toulousains. Les commanditaires privés participent donc à l’apparition et au maintien de ce style tout au long de l’entre-deux-guerres. Nous nous sommes également penchés sur des édifices paquebots dans d’autres villes, ce qui nous a permis de voir que des caractéristiques présentes à Toulouse existent aussi à Rodez, Paris ou Bruxelles, comme la polychromie et la création de bandeaux recouverts d’un parement de briques rouges et d’enduit blanc, les balcons arrondis en béton plein... D’autres caractéristiques à l’inverse apparaissent beaucoup moins dans les autres villes comme la travée d’angle arrondie. Dans l’ensemble, cette étude comparative permet de voir qu’il existe des correspondances entre les styles paquebot dans différentes villes et pays, que les styles voyagent et les architectes reprennent des esthétiques tout en les modifiant, les adaptant aux attentes des commanditaires, ou les intégrant à l’histoire et l’environnement urbains. De la même manière le style paquebot toulousain partage des formes avec le Mouvement moderne en architecture, une réflexion décorative avec l’Art déco, ou encore l’attrait pour la brique rouge et parfois un travail de calepinage avec le régionalisme. Le style

³⁹⁸ J.-R. de Brousse, « La nouvelle Poste et le Capitole », *Auta*, avril 1940, p. 62. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34475573v/date&rk=21459;2>

paquebot toulousain est riche et divers, combinant une modernité découlant de l'utilisation du béton armé, un aspect décoratif et des influences variées.

Conclusion

Nous nous sommes intéressés à l'immeuble paquebot toulousain au travers de l'analyse du contexte de son apparition, puis de l'étude plus poussée du corpus dans une approche typologique, et enfin dans une réflexion cherchant à aller au-delà.

Cette étude a permis de réfléchir à ce qu'est l'immeuble paquebot toulousain et peut-être d'atteindre une hypothèse de définition. Celle-ci semble s'articuler autour de trois aspects : d'abord la silhouette (l'évocation du paquebot par les formes de l'édifice), puis les caractéristiques directement empruntées au transatlantique et enfin les attributs plus toulousains.

En effet, au fil de notre étude nous avons pu voir qu'un immeuble peut évoquer un navire dans ses formes, que ce soit par l'arrondi, l'angle qui crée un effet de proue ou de manière générale, l'étage en retrait comme pour représenter un pont, ou encore la position à l'angle de l'îlot qui mène à des constructions toute en longueur.

Il semble ensuite y avoir des caractéristiques empruntées au paquebot et faisant ainsi plus directement référence à lui. Par exemple le hublot l'évoque au premier regard, de même que les garde-corps à lices tubulaires.

Enfin, Toulouse présente des spécificités paraissant définir le style paquebot inscrit dans cette ville comme la polychromie. La brique rouge apparaît sur la grande majorité des immeubles du corpus et fait partie de l'histoire architecturale de la ville, ainsi que de son identité avec l'image de la « ville rose ». La couleur de la brique est associée à de l'enduit blanc pour créer principalement un aspect décoratif, mais aussi des effets de matière, de profondeur au travers de l'usage de balcons ou d'avancées. Les lignes horizontales des façades sont accentuées grâce à l'alternance du rouge et du blanc et sont couplées à des verticales présentes sur les travées d'angle ou centrales. Celles-ci ont un rôle décoratif et structurel. Nous avons aussi pu nous intéresser à d'autres caractéristiques comme les balcons, les étages en gradins ou le hublot, l'ensemble de ces éléments permettant de donner à voir une définition mouvante du style paquebot toulousain.

La diversité de l'immeuble paquebot est visible grâce au travail de comparaison au sein du corpus étudié, et avec des constructions d'autres villes et d'autres styles : l'esthétique inspirée des grands paquebots transatlantiques semble essaimer.

L'immeuble paquebot toulousain s'inscrit entre architecture du Mouvement moderne grâce à ses formes, tandis que l'Art déco est évoqué par son aspect décoratif, engendré par la recherche esthétique visible dans l'alternance du rouge et du blanc, et le travail sur les matériaux.

Enfin, la périodisation peut être une autre façon de définir l'immeuble de style paquebot toulousain, mais aussi français. L'entre-deux-guerres, environ à partir du début des années 1930 jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, est la période où ces constructions naissent à Toulouse.

Au-delà de ce sujet de mémoire, d'autres éléments et questions sont apparus au cours des recherches. Ainsi, la question de l'origine architecturale du style paquebot à Toulouse pourrait être approfondie. Dans le cas de l'Art déco par exemple, celui-ci provient du 16^e arrondissement parisien.

Le style paquebot toulousain se déploie aussi sur des villas ou maisons individuelles. Le corpus a été resserré aux immeubles du fait du nombre de ces constructions qui semble important. Un sujet comme celui-ci mériterait d'être approfondi en tant qu'objet de discussion propre. Dans le cadre du travail de recherche pour ce mémoire, certaines villas ont tout de même été étudiées comme la Villa Saint-Simon (Fig. 153), réalisée par Jean-Louis Gilet, architecte à l'origine du 4 rue des Potiers et de l'immeuble Bancal avec son père Joseph Gilet, ou encore la maison construite au 9 rue Frédéric-Petit (Fig. 154) par Michel Munvez qui apparaît déjà par deux fois dans la sélection au centre de ce travail.

Les sujets de comparaison entre le style paquebot toulousain et d'autres variations du style sont vastes en France mais aussi dans d'autres pays. Il a été question un certain temps d'utiliser le Streamline américain comme objet de comparaison³⁹⁹. Ce style n'est

³⁹⁹ Le Streamline, mouvement qui se développe aux Etats-Unis et possédant des caractéristiques similaires à celles de l'immeuble paquebot, fait l'objet d'une littérature plus abondante, qui prend aussi en compte la branche design de ce style. C'est le cas de l'ouvrage de David A. Hanks et Anne Hoy, *Un design américain. Le Streamline de 1930 à nos jours*³⁹⁹. Ce courant, qui englobe à la fois l'architecture et le design, est mentionné dans des publications sur l'Art déco et la production artistique des années 1930 aux Etats-Unis. Il y est considéré comme une deuxième phase de l'Art déco. Récemment en France, le Streamline a été présenté lors de l'exposition *L'art déco : France – Amérique du Nord*, à la Cité de l'architecture et du patrimoine. Le catalogue³⁹⁹ présente les articles « Le Streamline, un Art déco américain ? » écrit par Emmanuel Bréon, et « L'architecture de Miami Beach » par Silvia Barisione.

pas appelé « paquebot » comme dans la langue française, son nom fait plutôt écho aux lignes des machines. Il peut permettre d'aller plus loin dans les ramifications des formes « paquebot », et de voir que cette inspiration prend des apparences diverses, que ce soit à Miami ou à Toulouse. Le lien entre architecture et paquebot transatlantique a été un des points les plus intéressants à découvrir, notamment les liens que Le Corbusier établit entre ce moyen de transport et le Mouvement moderne.

L'hôtel « Latitude 43 » (Fig. 155), non loin de Saint-Tropez, et son architecte Georges-Henri Pingusson (1894-1978) ont été découverts au cours des recherches. Ils n'ont pas pu être intégrés dans le propos mais le cas de cet hôtel est intéressant et développe la question de l'inspiration paquebot en général. Celle-ci, dans cette construction, n'apparaît pas dans le décor, mais dans des références formelles⁴⁰⁰. Pingusson est également à l'origine d'un projet de construction appelé « Le Forum », qui n'a jamais vu le jour. Sur les plans, l'édifice développe un style paquebot pour son esthétique extérieure, mais rassemble aussi le plus de fonctions, d'équipements et de services dans un même bâtiment à la manière d'un grand transatlantique. « Le Forum » aurait été un exemple unique associant l'esthétique paquebot et les fonctions de celui-ci. Cela aurait été comme une métropole condensée sur terre et pas sur mer, dans la lignée de la fascination de Le Corbusier pour les navires capables d'être de véritables villes flottantes, dont il s'inspire pour ses réflexions sur le logement⁴⁰¹.

⁴⁰⁰ Simon TEXIER, *Georges-Henri Pingusson, Architecte (1894-1978), La poétique pour doctrine*, Lagrasse, Editions Verdier, Collection « Art et Architecture », 2006, p. 88.

⁴⁰¹ Simon TEXIER, *Georges-Henri Pingusson, Architecte (1894-1978), La poétique pour doctrine*, Lagrasse, Editions Verdier, Collection « Art et Architecture », 2006, p. 98-100.

Table des matières

Table des abréviations	1
Avant-propos.....	2
Remerciements.....	4
Introduction.....	5
I) Les années 1930. L'apparition de l'immeuble paquebot	11
A) Le développement des villes et de l'urbanisme et les progrès industriels et technologiques dans la France de la première moitié du XXe siècle	11
1) Innovations techniques et développement de l'industrie.....	11
2) Augmentation de la population dans les villes : crise du logement et urbanisation.....	16
3) De la prospérité économique à la récession	19
B) Toulouse, une ville en pleine expansion industrielle, démographique et urbaine après la Première Guerre mondiale	20
1) Industrialisation de Toulouse pendant la Première Guerre mondiale.....	20
2) Expansion démographique et urbaine.....	22
3) Le rôle de la municipalité et sa réponse à la crise du logement	23
C) Le modèle du paquebot transatlantique	32
1) Développement des moyens de transport et de communication	32
2) Les paquebots transatlantiques représentants des pays et de la modernité ..	34
3) Paquebots et architectes	37
4) Le style paquebot	44
II) 1932-1942. Le développement de l'immeuble paquebot à Toulouse : essai de typologie.....	51
A) Les immeubles paquebots toulousains	52
1) Implantation dans le tissu urbain ancien	52
2) L'immeuble paquebot dans l'îlot	54
3) Compositions des élévations	56
4) Plan et distribution intérieure	63
5) Matériaux et techniques	68
6) Décors et équipements : les ambiances intérieures.....	71
7) Usages et affectations.....	75
8) Les architectes	79
B) Principales caractéristiques stylistiques	81
1) Polychromie et lignes horizontales.....	81
2) Balcon en béton plein arrondi avec ou sans garde-corps à lices tubulaires et formes arrondies.....	82
3) Travée d'angle	84

4) Dernier étage en retrait, étages en gradins.....	85
5) Hublot et oculus	86
III) Entre acceptation et refus de la modernité	88
A) Commande publique et commande privée	88
1) Les commandes publiques.....	88
2) L'architecte et son client	89
3) Procédures, permis.....	91
B) L'exemple toulousain à l'épreuve de la comparaison. Toulouse, Rodez, Paris et Bruxelles.	93
1) Présentation des éléments de comparaison et chronologie d'apparition	94
2) Points communs	96
3) Points distincts.....	97
C) Modernité.....	99
1) La question de l'hybridation	99
2) Recherche esthétique et brique rouge. De l'usage décoratif des matériaux.	107
3) Acceptation du béton dans la ville patrimoniale et réception	117
Conclusion	123