

PAUL BRACQ OU L'ART DE L'AUTOMOBILE

Fidèle à l'esprit pionnier d'un Renault ou d'un de Dion, Paul Bracq, maître-carrossier, rend hommage à l'histoire automobile des Hauts-de-Seine. Créateur chez Peugeot SA, à la Garenne-Colombes, il sait que la plongée d'un capot ou le dessin d'une banquette relèvent naturellement d'une tradition.

J'ai vu la carrosserie française mourir. En 1945, la loi Pons a mis en forme juridique cet assassinat. On a jugé, subitement, que la production de véhicules de luxe ne faisait pas rentrer suffisamment de devises. Les Anglais et les Allemands ont, évidemment, saisi l'aubaine. Chez nous, des peintres, des tôliers, des selliers, des dessinateurs, se retrouvèrent tout à coup au chômage...» Canne à pommeau d'argent, moustaches britanniques, écharpe blanche d'homme du monde et de coureur de rallye, Paul Bracq (57 ans), maître-carrossier, directeur du service «style intérieur» (aménagement intérieur des véhicules) chez Peugeot SA, entend renouer avec les très riches heures de la carrosserie automobile haut-seinaise. «Renault, de Dion-Bouton, combien d'autres, firent de l'ancienne Seine-et-Oise le laboratoire expérimental de l'automobile.» Il ne se veut pas inquiet et pense renouer le fil de la tradition et du savoir-faire : «Notre modèle "Oxia", datant de deux années, retrouve les lignes des grands coupés Bugatti d'antan. Ce programme supposait une vitesse de 350 km/h sur le circuit Paul-Ricard. Chaque pièce participant à l'aména-

gement intérieur fut un véritable travail d'orfèvre.»

Maître-carrossier, rien d'autre

Jaloux de son art (il n'existe que trois maîtres-carrossiers en France : deux chez Peugeot, un chez Renault) Bracq n'est pas moins sourcilieux quant à sa dénomination et refuse le terme de «designer». Homme de fidélité, il a suivi quasiment un itinéraire «compagnonique» de ses trois ans de formation à l'Ecole Boule (1^{er} prix de sculpture sur bois) aux dix années passées outre-Rhin (1957-1967) chez Mercedes-Benz où il participe à la réalisation de la 230 SL Pagode, jusqu'à son retour en France (1967-1970) chez le carrossier Brissonneau où il collabore aux premiers projets du TGV et réalise intégralement un prototype BMW sur base 1600 TI. 1970-1974 : retour chez BMW, à Munich, où il prend la direction du style et supervise les gammes 520, 2002 Turbo, coupé 630, série 1. 1974 : il assume la direction du style intérieur chez Peugeot SA et signe les séries 305, 505, 205, 405, les voitures du Souverain Pontife, l'intérieur des top-modèles «Quasar», «Proxima», «Oxia»...

Renouer avec l'élégance française

La carrosserie ? «C'est une histoire ancienne, estime Paul Bracq, vieille exactement de trois mille ans. Peu importe la puissance de la traction, cheval ou moteur, seuls demeurent les impératifs de confort, de légèreté des matériaux, d'élégance des formes. Au reste, l'inventivité sera toujours bridée par l'état des connaissances techniques. Léonard de Vinci avait bien inventé l'avion et le tank, il ne possédait pas les éléments de réalisation.»



Paul Bracq, de la haute lignée des maîtres-carrossiers français.

De par sa fonction, Paul Bracq gère une équipe de stylistes, modeleurs, tôliers où chacun définit selon ses attributions les formes de l'habitacle, les proportions du tableau de bord, la qualité du tapis, le choix des couleurs. En tout : deux cent cinquante-sept pièces. Son alter ego, Gérard Welter, directeur de l'équipe du style extérieur, conçoit l'épure des prochains modèles dans les ateliers Peugeot de la Garenne-Colombes (900 salariés).

Retraçons de sa genèse au seuil de sa réalisation les six phases de conception d'un véhicule. Premier temps : Welter met en place les premiers volumes ; Bracq prend un support (véhicule ancien) et dessine l'avant (deux panneaux de portes, planche de bord,

sièges et volant). Deuxième temps : phase de recherche. «Je demande, précise Bracq, à mes cinq stylistes de me soumettre des projets de forme, d'aménagement, de commodité, d'élégance pour créer l'habitacle.» Troisième temps : compte à rebours. Présentation à Jacques Calvet, président du directoire de Peugeot SA, dans les ateliers de la Garenne-Colombes, d'une première maquette. Naît alors une courtoise rivalité entre l'équipe de Paul Bracq et celle du carrossier turinois Pinin Farina, collaborateur de Ferrari depuis vingt ans : «Chacun de nous prépare une maquette en ignorant ce que fait l'autre», observe Bracq. Quatrième temps : la direction fixe son choix. «Si Farina est choisi, précise Bracq, il nous faut un

an pour adapter son style.» Cinquième temps : Bracq et son équipe disposent de quatre mois pour présenter la gamme des modèles d'intérieur des séries spéciales 205 SR ou GR, GTI, etc... Sixième temps : vérification de la bonne exécution des maîtres-modèle, à l'usine de Sochaux.

Le beau et le vrai

«Le beau c'est la splendeur du vrai», aime à répéter Paul Bracq après Platon. Aussi, le maître-carrossier doit-il être «tridimensionnel» et connaître l'art du sculpteur, du dessinateur et du dessinateur technique. De plus, il doit prendre garde de ne «jamais casser la chaîne» des modèles précédents. Autant

d'impératifs que le Clodoaldien Paul Bracq a fixé avec le concours de son ami Boulonnais Jean-Paul Thévenet dans un somptueux album reproduisant ses maquettes automobiles, intitulé : «Carrosserie-passion» (1). En page 17, une Vénus dénudée semble héler le lecteur ; au second plan un prototype BMW se distingue : «J'ai voulu montrer par là, déclare Bracq, que dans la recherche de l'équilibre formel, il ne devait pas y avoir d'antagonisme entre la beauté humaine et la beauté industrielle».

Eric Verneuil

(1) «Carrosserie-passion», Paul Bracq raconté par Jean-Paul Thévenet, éditions JP Barthélémy, 255 pages, 680 F.