



# Trumpy le magnifique

**Avec leur silhouette caractéristique des années 1920, les yachts signés John Trumpy se reconnaissent aisément. En avance sur leur époque, ils furent l'apanage de l'élite américaine pendant plus d'un demi-siècle.**

Texte **Gérald Guétat** - Photos **Jim Moores** et archives **Gabirault**

Réunion de Trumpy en 2010 à Palm Beach à l'initiative de **Jim Moores**, l'un des meilleurs restaurateurs de motoryachts en bois des États-Unis.



**N**ous sommes en 1905. Un jeune Norvégien, issu d'une lignée de constructeurs de bateaux de travail installée près de Bergen, vient de débarquer à New York en quête d'une vie meilleure. La Scandinavie d'alors n'est pas encore une zone de prospérité et nombreux y sont les pionniers de l'industrie tentés par la croissance américaine, tel un certain Ole Evinrude, avec le succès que l'on connaît. Notre homme, John Trumpy, est un immigré très qualifié, diplômé en ar-

chitecture navale du meilleur institut de Berlin. Il a vingt-six ans et vient de céder le petit chantier familial après la mort de son père. Après un court passage au New York Shipyard, il rencontre, à Philadelphie, John H. Mathis qui y construit depuis quelques années de robustes bateaux de commerce et de service. John Trumpy intègre vite son bureau d'études mais avec la ferme intention de ne pas dessiner des barges et des remorqueurs bien longtemps. Trumpy a l'âme d'un architecte designer pour qui la plaisance offre de nouvelles occasions d'expression. En effet, à

cette époque, le yachting américain est en train d'achever sa mutation vers les temps modernes. Le yachtman des grandes métropoles de la côte Est comme Boston ou New York est avant tout un homme d'affaires toujours plus pressé. Quand «le temps, c'est de l'argent», la pratique de la grande plaisance ne saurait se concevoir sans une vocation utilitaire voire même une rentabilité. Le yacht devient non seulement un élément du train de vie mais un lieu de réception, de travail et de transport. C'est pourquoi, après la voile du siècle passé, certes prestigieuse

mais compliquée et gourmande en main-d'œuvre, la vapeur avait, un temps, offert à ces entrepreneurs fortunés un moyen maîtrisé d'arriver à l'heure à destination sans subir les caprices d'Eole.

## **Plus de cabines, moins de machines**

Bien adaptée aux très grosses unités, la vapeur était cependant mal à l'aise dans les coques de moins de trente mètres avec son appétit pour les volumes situés au cœur des navires afin d'y loger machines et combustible sans parler des ▶



Après avoir construit une longue liste de yachts en bois sous couvert du chantier Mathis jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'architecte John Trumpy (photo en haut à gauche) poursuit sa carrière sous son propre nom. Sa firme arrêta sa production en 1972.



► réglementations imposant un personnel certifié et coûteux... Et voici qu'au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, les moteurs à combustion interne, plus compacts et plus simples à commander, promettent à tous le meilleur des mondes.

### Presque comme à la maison

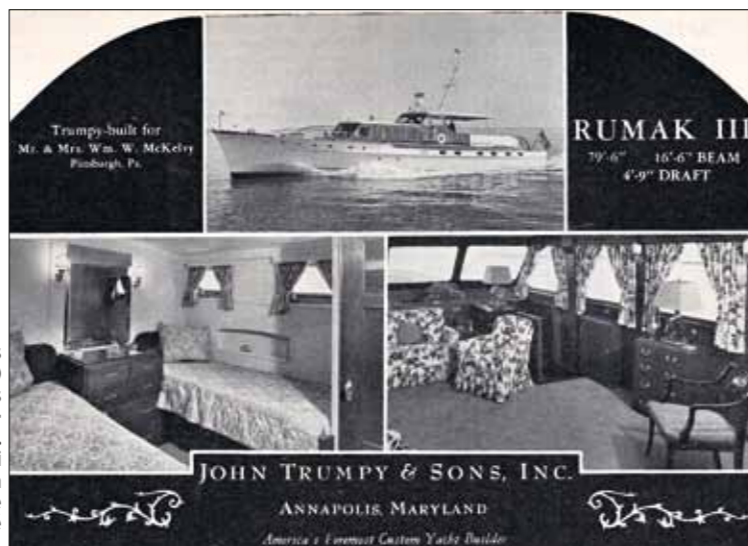
C'est cette véritable révolution que John Trumpy, parmi quelques autres innovateurs, va merveilleusement comprendre et exploiter. Dès 1908, de sa planche à dessin naissent des bateaux uniques en leur genre, entre «house boat» et «fast commuter», qui prennent forme sur les cales de lancement du chantier Mathis & Co.

Pour un propriétaire type, le programme annuel sera le suivant : croisière rapide quasi quotidienne de la résidence principale à Long Island, par exemple, aux quais voisins des bureaux de Wall Street. Le bateau sert donc de salle de bains, bureau et salle de petit-déjeuner ou de réunion. L'été, on ira croiser sur le Saint Laurent ou vers les Grands Lacs. Peu avant l'hiver, le capitaine descendra le bateau en Floride via les Intracoastal Waterways. Près de trois cents bateaux de ce type, tous plus «cosy» les uns que les autres, vont être lancés entre 1910 et 1940. C'est ici qu'il convient de préciser l'étroite imbrication entre Mathis et Trumpy

Symbole de succès, le *Sequoia II*, lancé en 1925, fut le yacht présidentiel américain de Hoover à Reagan. Aujourd'hui restauré, il navigue comme musée et lieu de réception hautement chargé d'histoire.

Les Trumpy des années 1950 adoptèrent des lignes résolument modernes. Ils furent parmi les premiers à être équipés de l'air conditionné «de série».

jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. On sait qu'à ses débuts, John Trumpy persuada Mathis de se diversifier vers le prometteur secteur du yachting à moteur. Puis, dans une forme originale de partenariat, Mathis accepta de réserver une zone du chantier exclusivement aux bateaux dessinés par Trumpy et construits en bois par des équipes dédiées presque comme dans une entreprise indépendante. À la proue de ces coques élégantes, un sigle en forme de T, très ouvragé comme une enluminure, devient la signature la plus recherchée des élites du temps. C'est ainsi que le jeune Norvégien devient rapidement partenaire de son chantier d'accueil en y investissant



Vue aérienne du nouveau chantier d'Annapolis (Maryland), où s'installe John Trumpy en 1947 après avoir fermé le chantier Mathis, dans le New Jersey.



*Washingtonian*, un Trumpy de 1939, a été remis à l'eau en 2010 après restauration au chantier Moores, en Floride.

### Au fait...

Moores, sauveur de Trumpy



Neptune a consacré en avril dernier (n° 180) un article sur James Moores. À la tête de son chantier floridien, il est considéré comme le plus grand restaurateur de Trumpy aux États-Unis. Il est aussi le meilleur connaisseur de la marque disparue. N'hésitez pas à consulter son blog passionnant consacré à la restauration.

● [www.woodenboatrepair.com](http://www.woodenboatrepair.com)



Sur 448 Trumpy construits, environ soixante seulement naviguent encore aujourd'hui.

## Le Trumpy nouveau est arrivé

La nouvelle génération de Trumpy va voir le jour dans le chantier turc Su Marine, respectueux de la tradition.

La renaissance de la prestigieuse maison a été lancée en février 2009 par deux professionnels du yachting américain, avec l'appui non négligeable du petit-fils du fondateur, Johan Trumpy. Ce dernier



Le Trumpy du XXI<sup>e</sup> siècle montre plus qu'un air de famille avec ses prestigieux ancêtres.

apporte incontestablement une forme de légitimité à cette aventure commerciale ambitieuse, dont l'aspect industriel a été confié en exclusivité au chantier turc Su Marine. Su Marine est spécialisé dans la construction moulée en sandwich bois-époxy et possède déjà nombre de références dans le domaine des unités de luxe. L'âme en bois de ses coques moulées ultra modernes n'est pas un des moindres rappels à la qualité ancestrale et à la réputation sans faille des Trumpy qui furent construits, à la main, aux États-Unis, entre 1910 et 1972. Le respect de la tradition apparaît nettement dans le choix des premières propositions de la nouvelle gamme, un motoryacht de 104 pieds, un grand croiseur de 67 pieds et un «house-yacht» de 63 pieds, sans oublier un tender et deux petites unités plus accessibles. Dans le contexte actuel, les premières années seront décisives pour ce retour risqué.

● Contact [trumpyyachts.net](http://trumpyyachts.net)

tissant le précieux pécule issu de la vente de la maison familiale peu avant son émigration. C'est pourquoi, l'on constate que toutes les unités des années 1920 et 1930, y compris le yacht présidentiel *Sequoia II* de 104 pieds de 1925, sont inscrites dans les très officiels registres du Lloyds en tant que plans Trumpy construits chez Mathis, ce dernier poursuivant par ailleurs le lancement d'une longue liste, non seulement de navires de charge mais aussi de navires militaires. C'est d'ailleurs l'effort de guerre navale à la veille de Pearl Harbour et la mort de John H. Mathis en 1939, qui vont précipiter la prise de contrôle de John Trumpy sur l'ensemble de l'entreprise de son ancien associé. En 1942, l'afflux de commandes militaires concomitant avec la stagnation des demandes dans la plaisance entraîne le déménagement du chantier vers le New Jersey dans une zone plus vaste et mieux adaptée à la production en pleine croissance. C'est alors que la société Mathis devient la John Trumpy & Sons pour éliminer toute ambiguïté. Après la guerre, fidèle à son goût pour la belle construction en bois et les yachts très confortables caractérisés par leur grande habitabilité, de larges surfaces vitrées et un cockpit arrière légendaire, John Trumpy Senior, en famille, relance une petite production de luxe réservée à une clientèle très exclusive. On y trouve aussi bien de luxueux

**Innisfail (1939) et Sophie (1947) navigant de conserve près de Palm Beach en Floride. Deux générations de Trumpy, deux styles différents, mais une classe commune incomparable.**

motoryachts taillés comme d'immenses cabin-cruisers que des unités plus traditionnelles, hautes comme des trawlers. À la fin des années 1960, la construction en bois décline avec des problèmes sociaux menaçant la survie d'un chantier qui réclame à ses ouvriers de longues semaines de travail moins bien payées que dans d'autres secteurs en pleine expansion.

## Sans les micros du Watergate

Après avoir construit plus de 400 unités (dont deux seulement en acier) depuis l'entrée de John Trumpy chez Mathis, la respectable maison ferme définitivement ses portes en 1972, alors que la valeur des terrains qu'elle occupe est devenue bien supérieure à ce que l'entreprise peut espérer comme bénéfices sans une transformation radicale. Mais le T, qui orne l'avant des célèbres Trumpy, est déjà entré dans l'Histoire et va même y rester durablement. Un an après la fin du chantier, Richard Nixon accueille, à bord du *Sequoia II*, son homologue Leonid Brejnev en visite d'état, prélude au réchauffement des relations Est Ouest et à la fin de la guerre froide. Ainsi, entre 1925 et 1980, la plupart des «grands» de ce monde auront navigué sur un Trumpy. ■

L'auteur tient à remercier tout particulièrement Dominique Gabirault pour la consultation de ses précieuses archives Trumpy.



Dans cette publicité de 1930, la marque n'hésite pas à nommer les propriétaires illustres de yachts Trumpy, dont le président américain de l'époque, Herbert Hoover.