



Avec le sac Bolide, Hermès pionnier du Zip

Elvire von Bardeleben

« Mode culte » (3/6). Pendant la première guerre mondiale, Emile Hermès, petit-fils du fondateur de la marque, rapporte d'un voyage en Amérique du Nord la fermeture à glissière. Un mécanisme à l'origine du succès du sac Bolide, qui perdure depuis plus d'un siècle.

Parfois, une idée très simple infléchit de manière décisive le destin d'une entreprise. Emile Hermès en a fait l'expérience. En décembre 1914, cinq mois après le début du premier conflit mondial, il est mandaté par le ministère de la guerre français pour se rendre en Amérique du Nord. Sa mission : étudier la production industrielle de harnais, trouver des chevaux et des selles pour la cavalerie nationale. Cet entrepreneur de 45 ans est envoyé en sa qualité d'officier, mais aussi de spécialiste du cuir. Avec son frère Adolphe, ils dirigent Hermès Frères, l'entreprise de sellerie et de harnachement que leur grand-père Thierry a fondée en 1837.

Au Canada, Emile Hermès découvre sur la capote d'une voiture militaire un mécanisme de fermeture inconnu : un dispositif de dents métalliques engrenées à l'aide d'un curseur. Un Zip, donc, qu'on appelle alors à l'époque plus volontiers « fermeture à glissière » et qui vient d'être mis au point aux Etats-Unis. La simplicité du procédé stimule l'imagination de cet homme capable de saisir l'air du temps et décidé à tourner l'entreprise familiale vers l'avenir. Il pressent que les voitures vont remplacer les chevaux et que les voyages, plus rapides, vont exiger des accessoires différents, mais aussi des fermetures de bagages et de sacs plus performantes. Inspiré par cette petite bande métallique si pratique, il passe à l'action. Une fois rentré en France, il acquiert pour deux ans l'exclusivité de son utilisation avec la société britannique Lightning Fastener, et il n'est pas rare de lire dans les magazines des années 1920 « fermeture Hermès » pour désigner un Zip sur un objet sans lien avec le sellier de la rue du Faubourg-Saint-Honoré. En 1922, Emile Hermès rachète les parts d'Adolphe, qui ne tient pas à élargir la production au-delà des articles de sellerie. Hermès Frères devient Hermès.

Au début des années 1920, la marque ne produit qu'un seul sac, dénommé « haut à courroies » – on ne baptise pas encore les sacs à cette époque, on se contente de les décrire pour les désigner. C'est un format imposant et anguleux, aux lignes trapézoïdales, conçu à la fin du XIXe siècle pour que les cavaliers transportent leurs bottes et selles.

Forme arrondie

En 1923, place au changement. Emile Hermès commercialise un nouveau modèle à l'opposé du premier. Certes, il possède des poignées bombées comme les brides des harnais évoquant l'héritage équestre, mais il est pensé pour l'automobile. Sa forme arrondie lui permet de se glisser facilement dans les coffres incurvés des voitures ou près des pieds du passager avant. Sa base plate et ovale lui donne une structure nécessaire pour tenir debout. Surtout, sa fermeture à glissière assortie d'une tirette en cuir rend l'ouverture extrêmement facile. On ne l'appelle pas encore comme ça, mais le sac Bolide est né, décliné jusqu'à nos jours. Avec l'arrondi pour forme et le Zip pour fermeture.

« La fermeture à glissière était répandue à l'époque, mais son usage était très fonctionnel, par exemple pour les capotes de voiture. L'appliquer à un article de maroquinerie, ça ne s'était jamais fait », explique Marie-Amélie Tharaud, directrice du Conservatoire des créations Hermès, que l'on rencontre, en mai, dans les ateliers de la marque, à Pantin (Seine-Saint-Denis).



Le lieu dispose d'un espace d'exposition où sont affichées sur les murs plusieurs publicités anciennes. Les nombreuses apparitions du sac zippé laissent deviner la fierté qu'Hermès devait tirer de son invention. Il apparaît au milieu de selles, d'accessoires de maroquinerie et de housses pour clubs de golf. Sur une réclame de 1926, il est tenu à bout de bras par un dandy digne d'un roman de Francis Scott Fitzgerald, accoudé à une voiture décapotable, devant un paysage de la Riviera. « La fermeture "Eclair" offre de grands avantages, mais elle exige d'être bien posée. Hermès [en gras et lettres capitales] en est le spécialiste », promet l'affiche.

Marie-Amélie Tharaud a fait venir des archives (dont le lieu est tenu secret) une sélection de sacs à glissière, conçus à des époques différentes. Elle nous montre les deux premiers, commercialisés à peu près à la même période. Le plus ancien est centenaire et a appartenu à Julie Hermès, la femme d'Emile, comme en attestent les initiales JH métalliques incrustées dans la tirette ; en cuir noir lisse presque brillant, il est dans un état impeccable. Le second, de grand format cette fois, semble avoir eu une vie plus mouvementée : le cuir des poignées est craquelé, celui du corps du sac est balafré, et le tissu qui encadre le Zip légèrement déchiré. A ses débuts, le sac n'existe que dans ces deux tailles. Hermès l'appelle alors de façon très basique : « sac de ville » ou « sac de voyage ». Il devient parfois le « sac auto », le « sac forme haute » ou le « sac rond de ville » dans les inventaires et certaines publicités, où sa récurrence est un témoignage de son succès.

Porté par ces résultats encourageants, Emile Hermès multiplie les nouveautés : collection de bagages (zippés), collier de chien (adopté par les humains), bracelets de montre... Dans les années 1920, fouettée par l'esprit d'initiative du patron, la petite entreprise artisanale parisienne se transforme en jeune marque de luxe internationale.

Après la seconde guerre mondiale, quand la mode s'enflamme pour un vestiaire glamour renouant avec les grandes heures de la haute couture, le sac à glissière se fait éclipser par un autre modèle d'Hermès, le Kelly. Ce trapèze tout en lignes droites, plus classique, acquiert une renommée mondiale à la fin des années 1950, lorsque l'actrice américaine Grace Kelly (1929-1982) est photographiée avec dans sa loge ou s'en sert pour dissimuler sa grossesse.

« Fermoirs crapauds »

Mais le sac à glissière n'a pas dit son dernier mot. L'épure et la modernité de ses formes lui garantissent une longue vie. « Il opère un retour en force dans les années 1980 », explique Marie-Amélie Tharaud, preuve à l'appui, en déployant devant nous les nombreuses déclinaisons en cuir clouté, en toile, ou agrémenté d'une bandoulière qu'elle a sortie des archives. Ou encore celui qu'avait commandé une des stars de l'époque, la mannequin australienne Elle Macpherson (surnommée « The Body »). En 1989, elle demande à Hermès de lui créer une version permettant de ranger son maquillage dans un compartiment rigide à sa base, comme une mallette indépendante dotée de deux « fermoirs crapauds » – telle est la terminologie pour qualifier un petit fermoir à bascule.

Depuis une quarantaine d'années, le sac à Zip – officiellement baptisé « Bolide » par Hermès en 1995 – fait partie des classiques de la maison. Pour entretenir la désirabilité autour de ce produit d'un autre siècle, la directrice de création de la maroquinerie, Priscila Alexandre Spring, imagine chaque saison de nouvelles déclinaisons. « Ça, c'est mon préféré », déclare-t-elle dans son bureau de Pantin, quelques étages au-dessus du showroom.

Elle désigne un sac Bolide de 2018, où des pièces métalliques dessinent sur l'avant un visage qui semble sourire. « J'avais fouillé dans les tiroirs du "bureau des orfèvres" [un atelier à part entière chez Hermès, situé à côté de celui de la maroquinerie] pour récupérer des pièces inutilisées : une loupe, un mors, une chaîne gourmette, un cadenas et une clé. » Comme la plupart des éditions spéciales du Bolide, ce « Smile » est en rupture de stock, mais il émerge parfois sur des sites de seconde main, autour de 15 000 euros.

« Ce que j'aime avec le Bolide, c'est qu'il est sobre et dispose d'une grande surface qu'on peut travailler. C'est comme une toile pour un peintre », devise Priscila Alexandre Spring. Parmi les déclinaisons les plus étonnantes auxquelles elle s'est livrée, il y a ce « Bolide on wheels », avec ses quatre roulettes de





skate cousues sur la base : c'est à la fois un sac typiquement Hermès, avec son luxueux cuir au grain fin et régulier, ses finitions parfaites, sa doublure en agneau, et en même temps, avec ses roues en gomme et ses formes arrondies, il semble sorti d'une boutique de jouets – lancé à vive allure, il ne démeriterait pas dans une course de petites voitures.

« Je l'ai créé pour les 100 ans du Bolide, en 2023, en pensant à Julie Hermès, qui voulait un sac facile à caler à l'avant d'une automobile », se souvient Priscila Alexandre Spring. Emile Hermès aurait-il pu imaginer que ses pérégrinations nord-américaines pendant la Grande Guerre aboutiraient à un objet aussi ludique, dont la cote atteint des sommes stratosphériques, qu'il soit ancien ou récent ? Sans doute pas. Mais il aurait sans doute été fier d'avoir conçu un sac dont, un siècle plus tard, le succès ne se dément pas. ■

