

2000-2010

DIX ANS DE DESIGN

Aujourd'hui, la plupart des constructeurs de bateaux de série entre 15 et 30 mètres font systématiquement appel à des designers externes, de préférence comptant déjà un beau palmarès. Leur mission : marier le beau au fonctionnel, dans le but tout à fait avouable de mieux vendre. Que ce soit pour les formes extérieures ou les volumes intérieurs, le design est devenu depuis dix ans incontournable.

Texte : Alain Brousse et Franck Van Espen Photos : Matthieu Carlin et D.R.

YACHTS



UN INCONTOURNABLE

D'aucuns, même parmi les esprits les plus cartésiens, n'oseraient à présent dénigrer l'art du design, certes mineur, mais capable de créer une image très forte que réclament les adeptes du marketing. On sait pertinemment que la séduction est l'arme principale de la consommation. Depuis longtemps, l'acheteur a cessé d'acheter seulement "utile", il veut aussi que la notion de plaisir accompagne son acquisition. Le rôle du design n'est plus à prouver. Sans lui, un objet passerait à côté de son identité. Mieux que cela encore, le design est assurément à l'origine d'innovations. De nouveaux matériaux, notamment synthétiques, sont créés sous son influence. Il est assurément l'un des vecteurs principaux de l'avancée des techniques en matière de formes extérieures et de volumes. Le plus bel exemple se trouve dans le monde de l'automobile. Une voiture est le fruit d'une collaboration étroite entre les développeurs, les ingénieurs, les designers et les responsables du marketing. Les formes naissent de l'interaction entre tous ces corps de métier. Une maquette est testée dans une soufflerie pour obtenir le meilleur coefficient de pénétration dans l'air (cx). À l'intérieur de l'habitacle, le designer n'a qu'un mot d'ordre : l'ergonomie. Il n'a de cesse que de comprendre la culture, et par voie de conséquence, le comportement des futurs utilisateurs d'objets ou des occupants de volumes. Il va donc intervenir très vite dans le processus de création, participant au cahier des charges, livrant les premières images en 3D et participant activement à leur phase de développement. Dans l'univers du bateau, jusque dans les années quatre-vingt, l'architecte naval endossait souvent ce rôle avec plus ou moins de réussite. Au milieu des années quatre-vingt-dix, les directeurs de chantiers se mettent à la page. Ils comprennent que les plaisanciers en quête du bateau de leur

Du fly à la salle de bains en passant par le cockpit, le coup de patte du designer est devenu primordial aussi bien pour la beauté du lieu que pour sa rationalité.

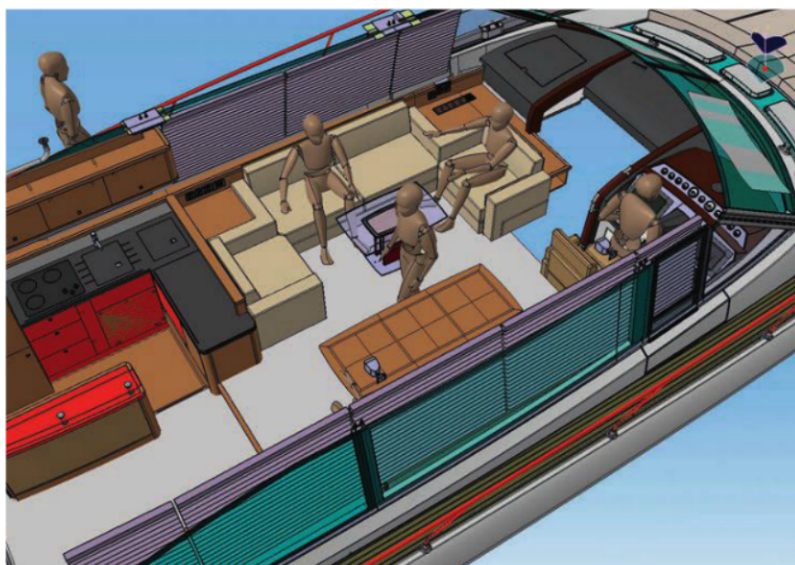
rêve ressentent un besoin irrésistible de vivre une véritable "histoire d'amour". Qui, mieux que le designer, ne saurait inoculer le virus séduction à une unité de 15, 20, 25 mètres et bien au-delà ? À ce jour, il est devenu quasiment indispensable. Autre preuve de ce rôle primordial : lorsqu'un constructeur organise une conférence de presse pour lever le voile sur ses nouveautés, il le fait souvent en présence des designers qu'il n'hésite pas à placer au devant de la scène car la majorité des questions s'adressent à eux. Leur rôle est sans nul doute prépondérant dans la commercialisation d'une unité. Ne disait-on pas à propos de Raymond Loewy, le dessinateur, entre autres, de la bouteille en verre de Coca et de la Studebaker : "Le designer aérodynamise la courbe des ventes". Au début du troisième millénaire, les fiches techniques sont de plus en plus nombreuses à afficher le nom du designer extérieur et intérieur, comme un label, un signe de reconnaissance, une marque de fabrique. Les Italiens, passés maîtres dans l'art de créer des formes belles et utiles, dominent le créneau : Zuccon, Galeazzi, di Simoni, Garroni, Paszkowski et bien d'autres. Les premiers toutefois à honorer de leur génie le monde du yachting furent Paolo Caliri et Tommaso Spadolini. L'Angleterre fournit aussi quelques talents et avec plus de modestie la France. On ne peut s'empêcher, par exemple, de citer Philippe Starck qui, en dehors de la décoration d'hôtels, de restaurants, de la création de nombreux objets, s'est "compromis" dans le yachting sur de petites embarcations, les siennes, mais surtout sur des yachts révolutionnaires comme le fameux "A", en collaboration avec Martin Francis. Notre dossier traite principalement des bateaux construits en série de 15 à 30 mètres pour qui la notion de design s'est renforcée depuis dix ans pour devenir incontournable.

YACHTS



SES ORIGINES

Le design serait, selon certains qui ne manquent pas d'humour, "le plus vieux métier du monde", allez savoir... En attendant, ce terme a une telle consonance anglo-saxonne que l'on imagine sans mal ses origines de l'autre côté de la Manche. Ce serait sans compter sur la réactivité de nos amis italiens qui revendiquent l'invention de cette discipline qui daterait du XVI^e siècle avec, notamment, l'artiste et inventeur céléberrime, Leonard de Vinci. Des chercheurs remontent plus loin dans le temps et n'hésitent pas à situer les prémices du design au temps de la préhistoire. Une certitude : le design en tant que recherche d'harmonie entre les formes de l'esthétique et les fonctions d'un objet a littéralement "explosé" dans les années cinquante et soixante, aux États-Unis et en Europe. Mobilier, instruments de cuisine, lampes, voitures... ne séduisent plus seulement pour leur utilité. Ils font désormais appel à un nouveau facteur : l'esthétique.



LA CRÉATION EN 3D

Exit le temps où les bateaux naissaient sur une nappe en papier d'un restaurant enfumé, finie l'époque des grandes tables à dessins ! Un bureau de designer est désormais équipé de nombreux ordinateurs. Sur les écrans, des images en 3D reconstituent les différentes phases de conception d'un yacht. Il est même tout à fait possible de créer une animation qui le placera en situation, permettra de contrôler le déplacement de passagers à bord et donnera une idée précise du niveau de confort. Dassault Systèmes a mis au point un logiciel, Catia, qui inclut dans son programme le design des bateaux. Rhynocéros est également connu comme étant un outil CAO très pointu souvent utilisé par les bureaux de recherche et de développement des chantiers navals. Dans le cadre de la création d'un modèle de série, la plupart du temps, le designer intervient sur la base d'un cahier des charges "réduit", le final étant encore à l'étude. Un mois après environ, il propose des "roughs" en 2D de la coque, des superstructures et des intérieurs. Ces documents sont analysés par un comité comprenant la direction du chantier, les responsables du bureau d'études, de la production, sans oublier le marketing qui a souvent le droit de veto sur toute nouveauté. Il n'est pas rare que le designer doive revoir sa copie. À partir de cette phase, il reste en contact permanent avec tous les acteurs.

YACHTS

Vittorio (à gauche) et son fils Camillo travaillent depuis quatre ans en étroite collaboration avec le chantier Jeanneau.



VITTORIO GARRONI

LA SOBRIÉTÉ ET L'ÉLÉGANCE À TOUS LES NIVEAUX

NATIONALITÉ : ITALIENNE QUELQUES RÉFÉRENCES : PRINCIPALEMENT LA GAMME PRESTIGE DE JEANNEAU

1. À nous, designers, on nous demande de surprendre et d'étonner. C'est ce que souhaitent les propriétaires, prêts à investir des fortunes pour se distinguer. Nous devons les comprendre, tout comme, pour percevoir les tendances du style en général, examiner ce qui se passe dans les domaines où les investissements en communication sont les plus riches, soit la mode et la voiture. On voit alors la différence entre Wally, le précurseur, et Kifarù, un des derniers-nés et l'on s'aperçoit que le minimalisme a fait son temps, mais pas tout à fait. En ce moment, les volumes maintiennent leur linéarité virile, presque militaire. C'est le traitement des surfaces et des détails qui s'enrichit. Les flancs de coque se gonflent ou se creusent non seulement pour recevoir une multitude de fenêtres plus ou moins grandes, mais aussi pour dessiner des simples lignes de style, des nervures d'expression. Aujourd'hui, la lumière et la vue sur la mer sont les critères de base. Enfin ! Je trouve stupide qu'une personne qui investit une somme considérable pour passer ses vacances sur l'eau s'enferme dans une coque presque aveugle. Elle ne voit la mer qu'à travers des meurtrières !

2. La vue mer a toujours été bien présente dans mon esprit. La nouvelle Prestige 60 en est un exemple : le toit et le fly ne font que couronner une fenêtre à ruban qui fait tout le périmètre. C'est une atmosphère de loft flottant qui souligne en contre-jour une décoration intérieure sobre, mais élégante, comme peut la souhaiter un armateur averti. Jeanneau et moi-même venons de présenter le premier rejeton d'une nouvelle gamme qui sublime cette tendance : il s'agit du NC 11 dont l'identifiant de gamme est "nouveau concept". À l'instar de la voiture, il s'agit-là d'un concept transversal, d'un coupé break ou coupé de chasse, une confortable sportive de croisière promenade en famille, avec chiens et enfants, en toute sécurité.

3. La technologie doit se soumettre au respect de l'environnement qui n'est pas seulement la nature, mais aussi le voisinage. La qualité de la vie pour tous, pour les privilégiés qui sont sur l'eau, destinés à devenir de plus en plus nombreux, et pour ceux qui ont le droit de passer agréablement leurs vacances sur les plages. En finir avec la pollution, le bruit, les remous et l'ostentatoire. Place au bon goût, à la modération et au recyclage aussi.

4. Les crises sont comme les orages : bruyantes et violentes. Mais, juste après, la visibilité devient excellente. Heureusement, la crise nous fait comprendre qu'il faut gaspiller moins d'énergie. Les carènes doivent se faire plus fines, plus légères et moins motorisées, sans pour autant que cela ait une conséquence négative sur les performances. La Prestige 60, quoi que conçue avant la crise, en est l'exemple. On peut aussi imaginer qu'il n'est pas très raisonnable de déplacer un château flamboyant à quatre étages à la vitesse d'une torpille. Pour aller où ? Concevons des unités légères et rapides pour s'amuser et très confortables pour vivre.

5. Un exemple : les étraves plus verticales permettent des entrées d'eau plus fines, dans une logique plus "wave piercing" que "wave jumping" ! Elles augmentent la longueur à la flottaison, et le passage dans les vagues se fait dans le confort.

6. Sir Norman Foster, que j'admire en architecture, m'a marqué pour la violence de son œuvre navale. Lazzarini et Piquering, architectes décorateurs des Wally Power, entre autres, m'ont marqué pour le minimalisme de leurs aménagements, rigoureux à la limite de ne pas oser poser son maillot sur le lit, à moins qu'il ne soit "minimal" lui aussi.

YACHTS

NEWS



Jeanneau NC 11 Gros volume habitable

LONGUEUR : 10,85 M - LARGEUR : 3,73 M

POIDS : 6 T - MATÉRIAUX : COMPOSITES

MOTORISATION : 2 x 200 CH VOLVO DIESEL Z-DRIVE - PRIX : 189 000 EUROS H.T.

ARCHITECTE ET DESIGNER : GARRONI, DE PRÉMOREL ET JEANNEAU

CONSTRUCTEUR : JEANNEAU (LES HERBIERS)

Toujours en étroite collaboration avec Garroni Design et J.F. de Prémoré Concept, le bureau d'études du chantier vendéen Jeanneau a planché dans la plus grande discrétion sur une unité de 11 mètres conçue pour la croisière familiale. C'est au dernier salon de Düsseldorf que le NC 11 (New Concept) est apparu en première mondiale ce qui n'est peut-être pas un hasard car ce modèle s'est quelque peu inspiré du genre nordique avec un vaste espace sur le pont principal qui rassemble le salon, la timonerie et la cuisine et dont le toit est en partie translucide. On remarquera les grandes baies vitrées latérales et le long hublot rectangulaire de la coque, preuve que ce bateau est tout à fait dans la tendance : pas de coupure avec l'extérieur. La baie vitrée du salon se compose de quatre vantaux coulissants qui se superposent pour une ouverture maximale sur le cockpit. On peut d'ailleurs augmenter la surface de ce dernier en reculant le tableau arrière monté sur rails. Le NC 11 offre deux cabines, la banquette du salon se convertissant en couchette double d'appoint. Le montage mécanique demeure classique, mais logique pour un bateau de cette taille, 2 x 200 ch diesel, transmission Z-drive. Sa vitesse de pointe théorique est annoncée aux alentours de 30 nœuds et son prix est d'environ 189 000 euros H.T.

YACHTS