

EN COUVERTURE

Philippe Starck Créateur de yachts

À l'occasion de la sortie de *Venus*, le dernier Feadship de 78 m qu'il a dessiné pour Steve Jobs, Philippe Starck revient sur son parcours dans l'univers des bateaux avec une dimension technique, esthétique et philosophique hautement atypique, à l'image du personnage. Designer surdoué et prolifique, homme pressé enchaînant les rendez-vous à toute vitesse et maîtrisant tous les arts de la communication, d'une vivacité d'esprit hors norme et d'une assurance sans faille, il cumule toutes les qualités de son époque. Et sans doute aussi quelques uns de ses défauts... Interview exclusive !

Propos recueillis par Xavier de Fournoux

EN COUVERTURE

Mer & Bateaux : Comment en êtes-vous venu à l'univers des bateaux ?

Philippe Starck : L'une des odeurs les plus importantes pour moi, c'est l'odeur du calfat. Enfant, j'allais voir les grands voiliers de mon père au chantier Mallard de Triel-sur-Seine. Je suis né dans l'odeur du vernis et du goudron. C'est très important, très proustien. Vers 15 ans, j'étais un pilier de l'école de voile du château du Taureau dans la baie de Morlaix où j'enseignais la survie en cas de naufrage ou de dessalage. J'ai aussi beaucoup régateé en 470 avec mon frère sur la Seine. J'ai donc toujours baigné dans l'univers du bateau. Je suis amphibie, j'ai des palmes entre les doigts et des écailles sur le dos... J'ai toujours eu des bateaux, quels qu'ils soient et de n'importe quelle taille. J'en ai 7 ou 8 en permanence. Et j'en ai toujours un en projet ou en chantier. Avec ma femme, nous habitons des endroits où nous pouvons avoir un bateau amarré au quai devant la maison. Nous vivons sur l'eau et pour l'eau. Mes bateaux, je les ai en général dessinés. Je n'aime pas les grands trucs car je veux être proche de l'eau.

M&B : Et professionnellement ?

P.S. : C'est François Chalais de chez Bénéteau qui est venu me voir un jour et m'a demandé si je pouvais dessiner des voiliers. Le chantier allait mal à l'époque. J'ai alors fait la gamme des First S, le 35 S 5, le 38 S, le 41 S, etc. On a gagné tout de suite le prix du meilleur bateau de l'année. C'était déjà très discuté, très polémique, mais, d'après ce que les gens m'ont



C'est en voyant les lignes inhabituelle signées Starck de ce voilier de 24 m, construit en 1999, que Steve Jobs a pensé à lui pour dessiner Venus.

dit, j'ai sauvé la boîte. Je faisais toute la partie haute que je sculptais à la main, ainsi que l'intérieur, avec des détails un peu révolutionnaires. C'était Jean Berret qui faisait les carènes. Ils sont à présent devenus des collectors. Ensuite, j'ai été contacté par un Italien qui m'a demandé de lui faire un voilier de 24 m, le *Virtuelle*. Certains disent que cela a servi de base à Wally pour radicaliser leurs bateaux... J'ai tout fait, à l'exception du plan de carène. Ce bateau extraordinairement radical dans son dessin, à l'extérieur comme à l'intérieur, provoque clairement un choc, suffisamment d'ailleurs pour que 15 ans plus tard Steve Jobs m'appelle pour faire son bateau en disant : « *Virtuelle* est le plus beau bateau que j'ai jamais vu de ma vie. » Ensuite, il y a eu une personne qui m'a demandé de lui faire un yacht. J'ai d'abord

BIO EXPRESS

- 1949 Naissance le 18 janvier à Paris
- 1968-71 Ecole Camondo (Paris XIV^e)
- 1979 Il fonde l'entreprise Starck Product
- 1983 Décoration des appartements privés de l'Élysée sous la présidence de François Mitterrand
- 1989 L'immeuble Nani Nani à Tokyo
- 1997 Tour de contrôle de l'aéroport de Bordeaux
- 2000 La chaise Louis Ghost pour Kartell
- 2002 Terminaux Eurostar
- 2007 Mariage avec Jasmine
- 2010 Freebox Revolution
- 2012 Marina de Port Adriano, Palma de Majorque
Restaurant Ma Cocotte à Saint-Ouen



refusé car un yacht, représentait à mes yeux le summum de la vulgarité. Elle m'a très intelligemment dit : puisque vous dites qu'un yacht est toujours vulgaire, je vous mets au défi d'en faire un qui ne le soit pas... J'ai pris le projet un peu en route et j'ai eu beaucoup de difficultés techniques, mais nous avons sorti *Wedge Too*, qui atteint son but : ne pas être vulgaire. Il y avait aussi une vraie révolution car jusqu'alors, toutes les aérations et la technique étaient placées au centre du bateau. Alors que pour ce projet je souhaitais les "splitter" en deux et les installer dans l'épaisseur des murs. Le chantier, réfractaire, prétendait que c'était impossible. J'ai persévéré dans ma demande et finalement, le client les a obligé à le faire. C'est devenu le plan type aujourd'hui...

Par la suite, un jeune russe m'a demandé de dessiner un mégayacht, entre 110 m et 150 m. Et j'ai fait le *A* où j'ai tout dessiné, même la coque, assisté par Martin Francis. J'ai tout dessiné à la main comme d'habitude. Martin Francis m'a appelé un soir pour me dire : "On vient de faire les essais en bassin de carène, c'est incroyable, tu l'avais dit et c'est vrai, le bateau ne fait pas de vague !" J'ai dessiné

l'une des premières coques qui ne fait pas de vague, même à 25 nœuds, pour un bateau de 120 m. Pour la petite anecdote, le jour où nous avons fait les photos officielles, lorsque Guillaume Plisson, qui était dans l'hélicoptère pour la prise de vue, a demandé au capitaine de démarrer, le bateau était déjà à 25 nœuds et ne créait aucune vague. Le *A* a été une révolution, là aussi très polémique à ses débuts.

M&B : Aujourd'hui, c'est *Venus* qui vient d'être lancé...

P.S. : Le premier contact avec le propriétaire, c'était au téléphone très rapidement, car j'allais prendre l'avion. Il m'a demandé si je savais faire des bateaux et si je voulais faire le sien, je lui ai spontanément dit oui. Je l'ai rencontré la semaine suivante, il m'a donné un brief extrêmement simple : la longueur, le nombre des chambres, etc... Et comme le projet m'excitait beaucoup, le soir même, arrivés à Los Angeles, ma femme endormie à mes côtés, j'ai pris mon papier et dans le lit et

« Venus est avant tout une vue de l'esprit qui a pris forme. »



EN COUVERTURE

J'ai entièrement dessiné le bateau en 2 heures. Je dessine extrêmement vite et tout est précis. Je n'ai même pas attendu de revoir le propriétaire, j'ai envoyé mes croquis au bureau en leur demandant de développer tous les plans et de faire la maquette. Le rendez-vous d'après, pour un brief définitif et sérieux, je lui apportais le produit fini. Le propriétaire, en général peu causant, m'a alors dit : « It's more than what I could ever imagine ! » Je crois qu'il a du le dire une fois dans sa vie...

Ce projet, cette image et cette maquette, pendant les cinq ans de développement, n'ont jamais bougé. Il n'y a pas eu un changement. En revanche, pendant cinq ans, nous avons travaillé d'arrache-pied avec lui sur tous les détails qui font que ce bateau est au-delà de l'inouï. Non pas parce qu'il est ronflant comme tous les autres, mais par la disparition de tout. C'est le bateau qui incarne totalement l'élégance et l'intelligence du minimum. Il n'y a plus rien, plus aucun détail. Nous avons passé 5 ans à travailler sur ce bateau au millimètre. Et quand je dis au millimètre, c'est au millimètre, puisque toute les grandes options étaient déjà faites. Et j'ai tout dessiné entièrement, même la carène.

M&B : Que pouvez-vous nous dire sur son intérieur ?

P.S. : L'intérieur n'est pas divulgué et je soupçonne qu'il ne le sera jamais. Cela relève donc du domaine privé. En revanche je peux évoquer l'extraordinaire travail de raffinement des détails exercé à l'extérieur et qui se retrouve

aussi et surtout à l'intérieur. Je pense que dans l'histoire de la production en général, il n'y a jamais eu un tel travail au millimètre. Toutes les jonctions des différentes matières ont été étudiées, testées, travaillées afin d'arriver à une disparition totale. Il n'y a plus de différence de niveaux, pas de patchwork de matières. On arrive à une unité totale. Nous avons mis au point certaines innovations technologiques tels les stores à lamelles pouvant monter et descendre sans vibrer ou encore un système d'aération totalement invisible, en ne faisant, là aussi, aucune vibration. C'est une suite de détails, un travail de minimalisation philosophique, souvent de très haute technologie. Après, il n'y pas de décoration particulière. Le propriétaire voulait vraiment très peu de choses.

« J'ai des palmes entre les doigts et des écailles sur le dos... »

Starck and Co

L'agence Starck Network compte une vingtaine de personnes, mais parmi tous les gens qui travaillent avec lui, sa plus proche collaboratrice reste sa femme. Chargée de la communication du designer avant de l'épouser, Jasmine Starck est toujours présente, garde-fou incontournable, assistant à toutes les interviews qu'elle interrompt parfois lorsque son volubile mari en dit trop. Ils forment un couple qui fonctionne à merveille, tellement indissociable que lorsqu'il parle de lui, Philippe Starck emploie souvent le "nous" de manière fusionnelle...





Le designer a conçu et dessiné pour son usage personnel *Lagoakara*, un open atypique de 8,40 m construit au chantier Vulcani, près de Bordeaux.

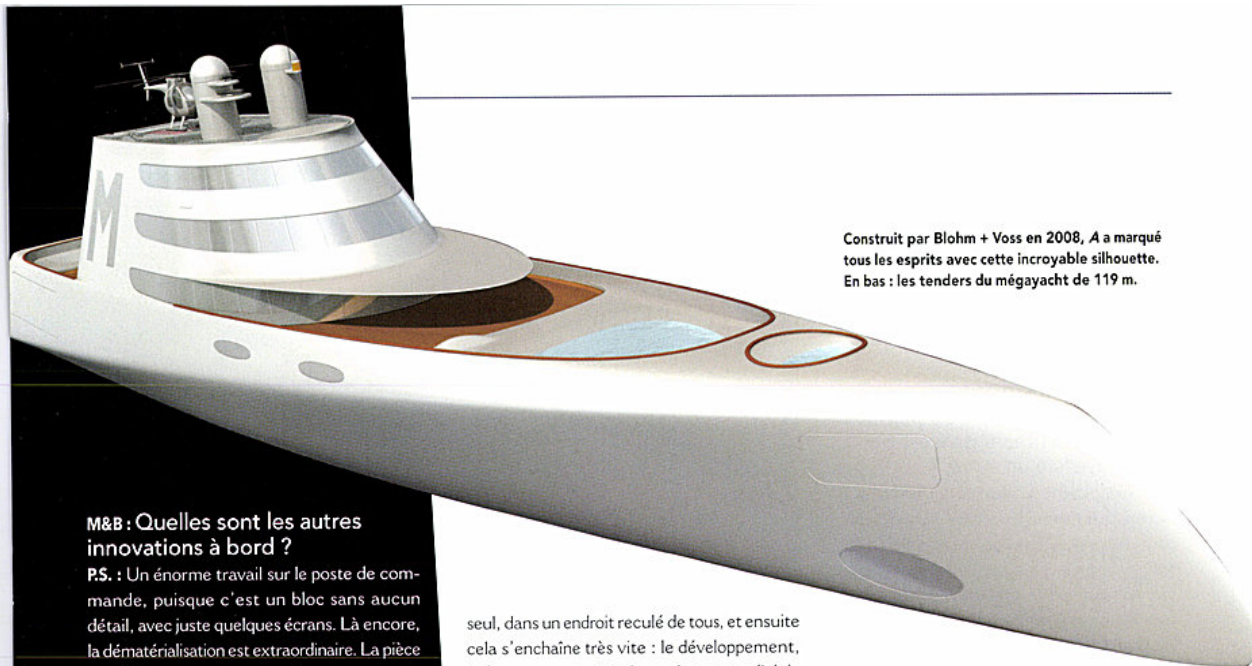
MARC DE TIENDA

EN COUVERTURE



Philippe Starck a participé au réaménagement de la marina de Port Adriano, situé aux Baléares, en dessinant notamment les bittes d'amarrage.

JOSE NEVA



Construit par Blohm + Voss en 2008, A a marqué tous les esprits avec cette incroyable silhouette. En bas : les tenders du mégayacht de 119 m.

M&B : Quelles sont les autres innovations à bord ?

P.S. : Un énorme travail sur le poste de commande, puisque c'est un bloc sans aucun détail, avec juste quelques écrans. Là encore, la dématérialisation est extraordinaire. La pièce est vide avec un bloc, des vitres sur toute la hauteur et c'est tout. C'est l'apogée de l'élégance du minimum, du vide dans le sens où les Japonais l'entendent : le vide a plus d'importance que le plein et le plein se décrit par le vide. C'est un vide d'une telle recherche et d'une telle qualité qu'il en devient plus fort que n'importe quel plein. La force de *Venus*, c'est que c'est un bateau à contrario, issu d'une philosophie de la dématérialisation.

M&B : Est ce que les appareils Apple ont une grande place à bord ?

P.S. : Il y a juste les commandes, mais pas de domotique complexe. Chacun est sensé avoir son équipement portable avec lui...

M&B : Vous avez parlé de la soupe de votre grand-mère pour évoquer votre nouveau restaurant à Paris, Ma Cocotte, que pourriez-vous dire d'équivalent pour *Venus* ?

P.S. : *Venus*, c'est un bateau venu d'ailleurs que l'on ne peut relier à rien sauf à l'esprit de son propriétaire et de son designer. C'est avant tout une vue de l'esprit qui a pris forme.

M&B : Quelle est votre méthode de travail ?

P.S. : Si c'est une idée que j'ai dans mon coin, j'y pense pendant des années et à un moment, je sens que j'ai atteint la maturation dans ma réflexion et que le moment est prêt pour l'accueillir. Structurellement, je suis en avance sur mon temps et j'ai appris à retarder mes sorties. Mais en général, je me trompe et je sors mes projets encore trop tôt... Je dessine tout, tout

seul, dans un endroit reculé de tous, et ensuite cela s'enchaîne très vite : le développement, le financement, grâce à un réseau mondial de collaborateurs tels des graphistes, des publicistes...

Quand il s'agit d'une commande, c'est un peu plus complexe. Dans un premier temps, ma femme et mon avocat éliminent 85 % des propositions qui nous sont envoyées. Puis Je regarde personnellement ce qu'il reste et nous en éliminons encore 85 %. Ensuite, nous rencontrons la personne qui nous expose son projet de vive voix ce qui permet de la sentir humainement, car nous fonctionnons de façon sentimentale. Lors de ce 1^{er} rendez-vous, je peux trouver immédiatement la solution que je dessine sur le moment. En cas contraire, je repars chez moi et je reviens 15 jours plus tard

« Ce n'est pas forcément plus compliqué de faire un bateau de 200 m qu'une montre de 5 cm. »



EN COUVERTURE

avec le projet. Ensuite nous lançons le développement et la mise sur le marché, avec un succès total permanent.

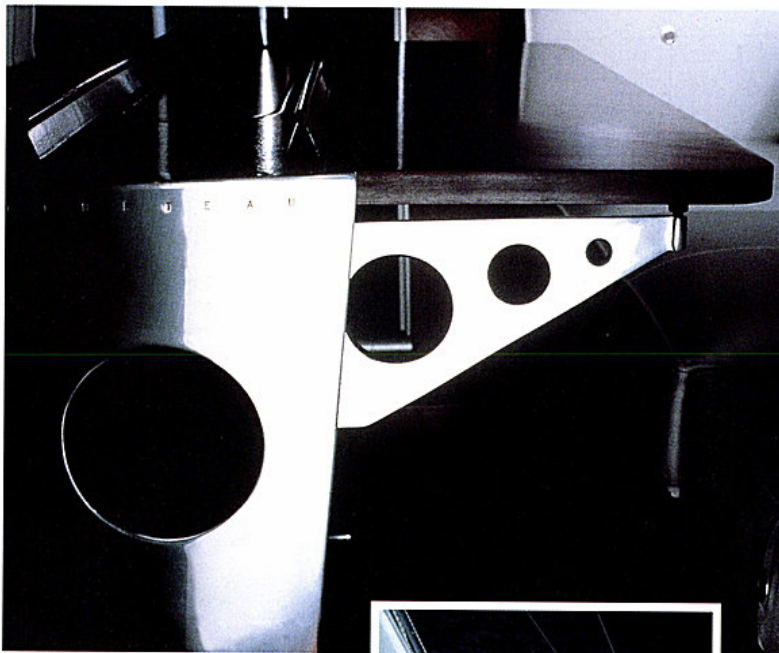
M&B : Vous avez dessiné des maisons, des restaurants, des yachts, une marina, mais aussi la Freebox ou des lunettes. Comment passe-t-on d'un univers à un autre ?

P.S. : Nous parlons simplement des différentes facettes de la même idée du service, que ce soit pour la société, sa famille, son partenaire, son ami, son client, suivant les besoins. Il faut faire cela sans aucun pré-acquis, avec une ouverture créative et une rigueur d'exécution totale. Dans ces conditions, vous pouvez tout faire. Évidemment, ce n'est pas moi qui ai finalisé les calculs pour la carène de *Vénus*. Mais l'idée et le premier dessin, oui. À l'époque de mon père, quand il était considéré comme le roi des Cx (coefficient de traînée dans l'aérodynamique, NDLR) pour les empennages des avions, alors qu'il n'avait pas d'ordinateur, on parlait "d'une courbe faite de chic". L'élégance du raisonnement amène l'élégance du geste qui est techniquement juste.

Ce n'est pas mystérieux de faire un bateau, un avion ou une fusée. Il faut simplement comprendre le centre du sujet et non pas sa périphérie. Si l'on rentre dans la mécanique intime du fonctionnement, tout devient simple. Il n'est pas forcément plus compliqué de faire un bateau de 200 m qu'une montre de 5 cm. C'est simplement un autre sujet. Les difficultés ne sont pas là où l'on croit.

M&B : On dit qu'un yacht réussi, c'est une osmose parfaite entre un propriétaire, un designer et un chantier. Qu'est-ce qui est le plus important dans ce cas, être à l'écoute ou imposer son point de vue ?

P.S. : Rien n'est jamais binaire. Nous travaillons avec des clients et nous sommes censés en savoir plus qu'eux. Être trop à l'écoute ne sert donc à rien. Il faut écouter les vrais besoins de la personne et les faire ressortir. C'est un travail, une conversation que je sais faire. Ensuite, je prends ce que le propriétaire est capable de donner et c'est à la charge du professionnel que je suis de l'interpréter.



À la fin des années 80, Bénéteau fait appel au créateur pour dessiner les lignes extérieures et l'intérieur des First 3555, 3255 et 4155 sur les plans de Jean Berret.

L'HOMME ET LA MER

1988	.....	Gamme First S (Bénéteau)
1999	.....	Voilier Virtuelle (Tencara)
2002	.....	Yacht <i>Wedge Too</i> (Feadship)
2008	.....	Yacht A (Blohm + Voss)
2009	.....	Catamaran Hobbie Cat H+
2010	.....	Intérieur du voilier Tofinou 12 m
2012	.....	<i>Venus</i> (Feadship)




Le chantier, lui, doit garantir la meilleure qualité et le savoir-faire en restant totalement ouvert, positif et honnête. J'exige de tout le monde et de moi-même qu'il n'y ait pas de bataille d'égo. Nous sommes là pour construire un projet ensemble. J'attends à tous les niveaux, de l'ingénieur au charpentier, la plus grande ouverture d'esprit afin d'accepter des solutions parfois assez révolutionnaires que j'apporte. Je connais bien mon métier et, en général, ce que je propose est faisable. Donc je me bats et demeure intransigeant afin que cela soit fait.

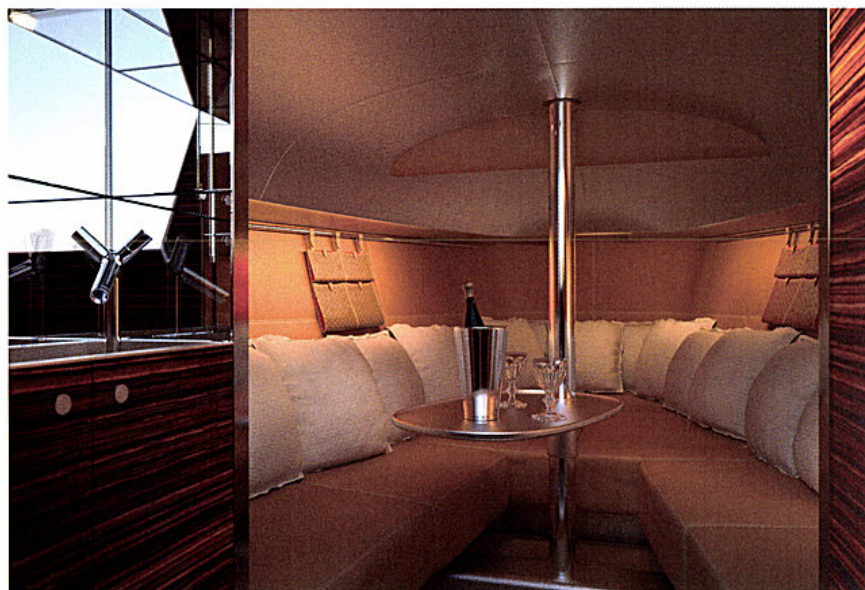
M&B : Sur quoi travaillez-vous en ce moment dans le domaine des bateaux ?

P.S. : Je fais quelques études encore beaucoup plus révolutionnaires dont certaines sont peut être déjà en cours... Il y en a plusieurs. C'est toujours un peu confidentiel. Là, nous sommes en train de développer un très très grand voilier trois-mâts qui sera assez révolutionnaire, et sans doute le plus grand voilier privé jamais construit... Il y a aussi un SWATH solaire hydrogène de 70 m dont les flotteurs sous-marins font 100 m. On attend encore un petit feu vert, mais ça devrait fonctionner. J'ai aussi un porte-hélicoptère et encore d'autres choses...

M&B : Qu'est ce qui va être encore révolutionnaire ?

P.S. : C'est l'utilisation du SWATH, des formes de coque conçues et performantes pour des énergies non fossiles. Aujourd'hui, l'erreur serait de mettre du solaire ou de l'hydrogène ou même du gaz sur des coques traditionnelles. C'est aussi ridicule que de mettre des jets sur des gros bateaux avec la même carène. Les chantiers proposent un même bateau en version jet ou en hélice, ce n'est pas du tout la même chose ! Si vous regardez mon historique, moi qui ne suis pas du sérail, ce qu'on essaye de me faire payer régulièrement, j'ai réussi à faire, tout seul dans mon coin, parmi les bateaux les plus significatifs : *Virtuelle*, *Wedge Too*, *A*, *Venus* et le prochain que vous verrez. Tous les 5 ans, on livre une pièce majeure comme ça. Et je vais continuer... 

« Virtuelle, Wedge Too, A, Venus... Tous les 5 ans, nous livrons une pièce majeure. »



En 2010, Philippe Starck revisite aussi l'intérieur du Tofinou 12 pour le chantier rétais Latitude 46, avec du cuir marinisé, du palissandre et de l'inox poli.

