

# Jets d'ancre

C'est une histoire de pieds, de force, de nœuds. Une histoire de vents, souvent contraires aux éléments. Après des années de régates noyées par l'argent, l'architecture navale reprend ses droits, amarrée au design, aérodynamique redevenue nautique.

Il y eût la Grande-Motte et le rêve effleuré d'une cage à lapin axée sur la Grande Bleue. Il y eût les barres en béton, les côtes bouchées par les phantasmes de construction. Mais il restait encore un horizon. Un horizon de vaguelettes percé par l'évasion. Un terrain vague au-dessus du niveau zéro, réservé au vide, aux lignes de fuite et aux lignes d'eau. C'était sans compter l'inflation du baril et l'explosion d'une bulle Internet à l'étroit sur la terre, en proie à l'invasion des mers. Toujours plus fort, toujours plus gros, les bateaux, taillés Jumbos, se déploient désormais au large comme un empire d'éléphanteaux omnipotents. Mer d'huile transformée en mer de plomb, fin de perspective. Pris d'obésité dans la turbine des apparences, le yachting haut de gamme refait pourtant surface, propulsé par les nouvelles technologies et barré à l'ancienne. La vulgarité waterproof peut remballer au port ses tanks titanesques et paradoxalement flottants. Une génération nouvelle de bolides amphibies débarque, mi-bâteaux mi-berlines, pavés design jetés dans la mer. Perle de culture. Pensé comme une garçonnière des mers par le designer Hervé Houplain et les architectes navals Berret-Racoupeau, le Black Pearl 57 vogue du côté de Cape Cod, très loin de Dubaï. Voulu non-clinquant, hissé au plat d'une raie manta, ce 57 pieds développé en semi custom comme un pur produit d'égoïste allie le baume traditionnel à la houle technologique. Il se mène seul, sans équipage. A l'inverse des bateaux de sa dimension (18 mètres de long par 5,50 mètres de large), il voit la mer du salon de pont, assis, debout et même couché. Si sa coque unique permet une décoration sur mesure, ses forces sont

ailleurs, là où les autres pêchent. Espaces cubiques, plafonds plats, plancher de marine en rainurage d'ébène et bois clair tranché debout, continuum taupé de l'intérieur à l'extérieur, cabine propriétaire armée d'une baie vitrée ouvrant sur un balcon, son harmonie naît de détails pensés à la manière d'une Rolls. Aménagé sur une trame et un système de verrouillage intégré dans le sol, le salon s'offre le luxe d'un mobilier modulable et varie les usages. Les allonges tournent. Les tables montées sur vérin surgissent de doubles trappes. Les sièges sont rétractables, les tablettes télescopiques et les lits, standards en chambre. "Au début des esquisses, dans les premières versions du projet, on marchait sur les murs". Révolution d'un espace confiné, contorsion des échelles, Hervé Houplain repousse les barrières mettant à bas les lois du caravanage. La perle noire se pilote au joystick, comme une voiture derrière son pare-brise, à l'équilibre parfait des contrepoids, sans bastinguer. Flottille de songes. Démarrée il y a 15 ans par le dépoussiérage et l'anoblissement du "Class J" de Béneteau, la croisade en mer menée par Philippe Starck continue. Contre la pollution des horizons esthétiques, pour un retour aux sources et au contact de l'eau, le Starcknetwork orchestre sa propre bataille navale sans concession, avec pour seule limite le bon sens en option. Une coque, un pont, un grand cockpit capsule pour protéger les invités, un bateau moulé en deux parties et recollé par rapport à sa ligne de quille, le Maxi de 80 pieds conçu pour Carlo Perrone dans la tradition mécénale de sa grand-mère Marie-Laure de Noailles est le premier ovni d'un genre nouveau, bombe de régates ultra-

INTRAMUROS

29 RUE DE MEAUX  
75019 PARIS

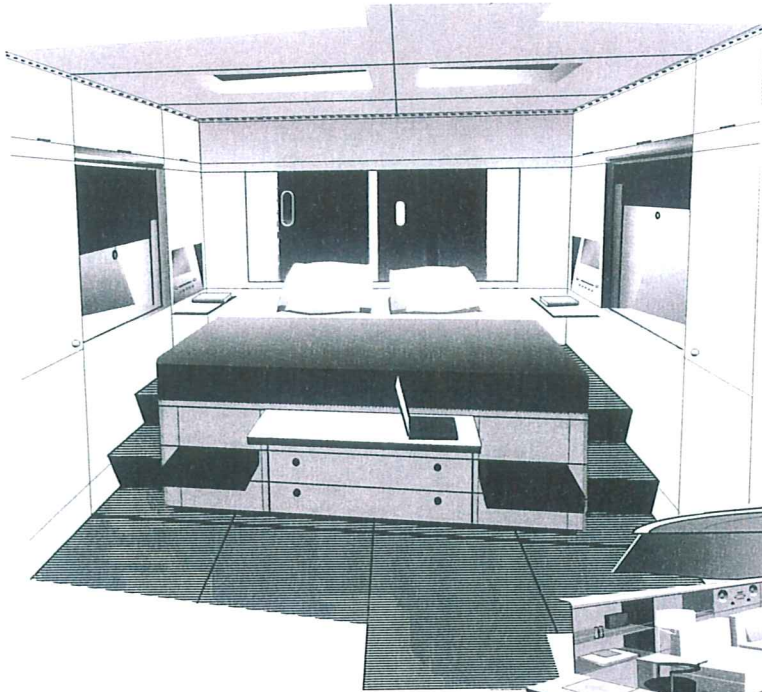
Tel: 01 42 03 95 95  
JUIL/AOUT 06



(Bimestriel)  
LA -0084019870-

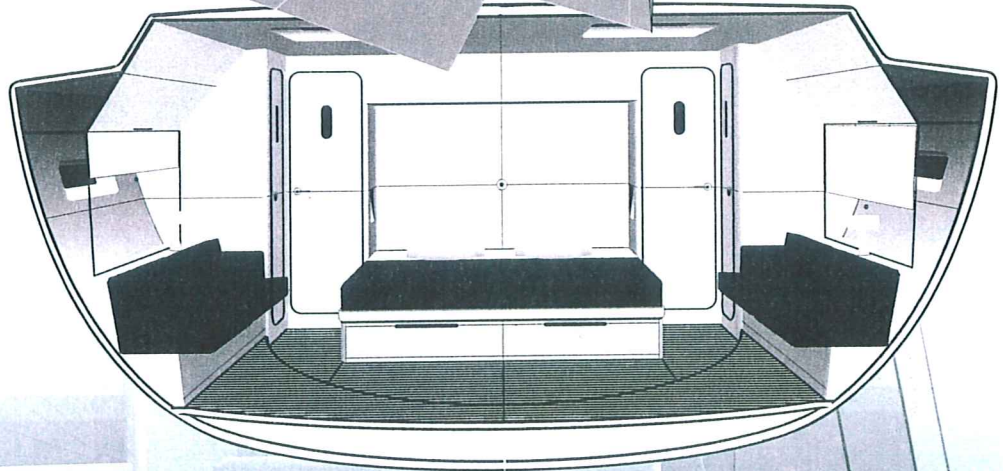
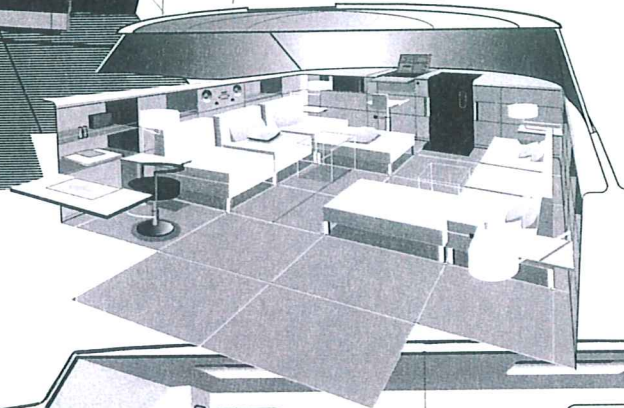
COPIE INTERDITE SANS AUTORISATION DU CFC





©2006 ZFC Ltd/Hervé Houplain

Les aménagements du "BPY", design Hervé Houplain



©2006 ZFC Ltd/Berret-Racoupeau





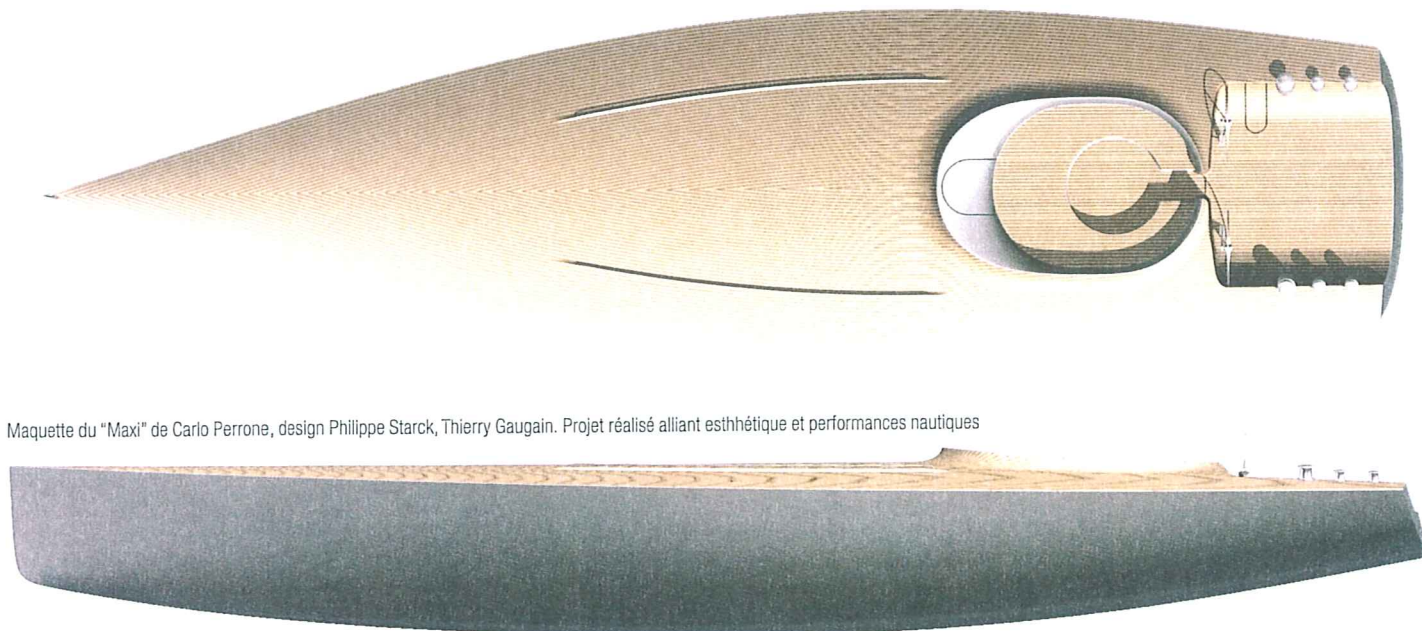
Yatch de 65 mètres conçu par Philippe Starck, Thierry Gauguain. Le "Wedge" embarque à bord la philosophie d'un "chez soi" flottant. Projet réalisé.

performante, doublement confortable, épurée à l'assaut des flots. Coup d'essai, coup de maître, créneau suivant. Dans sa traversée en solitaire, Starck poursuit, s'attèle au gabarit du dessus et signe le "Wedge", frégate de réception étirée sur 65 mètres. Le débat se situe ailleurs puisque l'enveloppe existe. L'objectif réside à transformer le bidet en Ferrari, de mettre à bas colonnes cannelées et marqueterie. Show-off débarqué, codes chics réintégrés d'une vieille marine fantasmée, Philippe Starck hisse le pavillon de l'élégance, désosse le labyrinthe des circulations, travaille la structuration interne pour faire entrer un mode de vie à bord. Meublé d'un vrai mobilier fixé au sol pour affronter le roulis, le "Wedge" baigne dans le teck sans prendre un gramme de bois à bord, magistralement trompeur dans sa réalisation en kevlar teinté. Et comme un rêve touché du doigt ne reste jamais seul,

l'agence planche actuellement sur un yacht de 120 mètres de long pour deux personnes, six couples d'invités, 50 membres d'équipage et 24 mètres de haut à partir de la ligne de flottaison. La carte est blanche, le propriétaire, trentenaire et top secret. Transpire juste l'aboutissement philosophique d'un "Chez Soi" navigable, le désir de plages d'espaces gigantesques, la présence de cinq jouets à bord (dayboat pour aller faire le zazou dans les vagues, limousine des mers pour affréter les invités) et cette volonté récurrente de "ne jamais faire de style". Hélicoptère à l'avant, port intérieur pour les annexes à l'arrière, gym club et lit tournant au gré du mouvement planétaire : levé de rideau dans deux ans. D'ici-là, patience. L'horizon se débouche et la marée redevient haute.

**Yann Siliac**





Maquette du "Maxi" de Carlo Perrone, design Philippe Starck, Thierry Gauguin. Projet réalisé alliant esthétique et performances nautiques

## Anchored

After years at sea where money was the primary consideration, naval design has once again gone back to its roots and what it does best, namely the design of boats.

The build-up of the coastline produced a fantasy where even a rabbit hutch was acceptable, provided it had a sea view. The result: a concrete jungle of a coastline. But there was hope, and that hope sailed the ocean waves. But along came the rise in oil prices and the dotcom bubble. The super-size ships now sit desolately in port like an elephant's graveyard. But yachting has made a comeback of its own and a new generation of boats - half ship, half saloon car - is now plying the sea.

Cultured pearl. A bit like a floating bachelor pad, Black Pearl 57, designed by Hervé Houplain and the naval architects Berret-Racoupeau, is more at home in Cape Cod than Dubai. Deliberately understated, it resembles a mantis ray, all 57 feet of it, semi-customised like an egotistical toy, it allies all the usual comforts with the latest in technology. It navigates itself, without the need for a crew and unlike other boats in its class (18 metres long and 5.5 metres wide) you can view the sea from the bridge salon no matter what position you are in: sitting down, standing or even prone. Its single hull means that it can be fitted to measure, but its real strengths are

elsewhere where its rivals fall down. Cubic spaces, flat ceilings, decks in striped ebony and pale wood and a harmony in the furnishings that run from inside to outside, a master cabin with a bay window that gives on to a balcony and a whole range of details worthy of a Rolls Royce. Using a modular system that is fixed to the floor the salon can be rearranged according to requirements. Tables extend and turn, seats slide away, as do side tables and beds in the standard rooms. "In our first scheme we ended up walking on the walls" says Hervé Houplain who has pushed back the barriers with this project. The Black Pearl is steered with a joystick and it feels like driving a car as you look out the windscreen.

A flotilla of dreams. Philippe Starck's 15-year-old cruise with Bénéteau that started with his reworking of the Class J, continues to this day. The Starcknetwork's naval battle has been waged relentlessly, the only concession being made to good sense. A hull, a bridge, a sunken cockpit to shelter guests, a boat made in two halves and then put together in a seamless line, the 80 foot Maxi designed for Carlo Perrone - in keeping with

his grandmother, Marie Laure de Noaille's spirit of commissioning new work - is the first of a new type of UFO that is to be seen on the high seas, combining maximum performance with the utmost in comfort. But Starck is not content just to have one ship in his armada, he has also come up with the Wedge, a 65 metre boat for receptions. He has brought elegance to new heights with his work here, stripping the interior back to basics. Real furniture is brought on board and fixed to the floor to avoid moving about during a roll, and the whole panelled in teak, without a splinter of the wood ever making it on board as a result of the clever use of stained Kevlar. The office is presently working on a 120 metre long yacht for two people, six guests and a crew of 50. It will rise 24 metres from the waterline. They have carte blanche, but the owner - in his thirties - remains top secret. Five 'toys' make up this floating 'home from home': a 'dayboat', a floating limousine used to ferry guests to and fro or to visit the high seas; a heliport on the foredeck; an interior port at the rear; a gymnasium and a bed that moves with the planets. Time to market? Two years.



# Gaugain Pair & Impair

Soliste et chef de gang, bras droit et trublion, kakou du Sud, zazou des vagues, Thierry Gaugain conjugue le verbe "Être" à part. Balle au centre de la galaxie Starck, il sert celui qui signe et signe ce qui lui sert, de fantasmes assumés en plaisirs consommés.

Il passe ses nuits sous jet-lag, à aligner les avions, pris dans le mouvement interstellaire de la création planétaire. Quand le moteur passe en pause, il grimpe au guidon d'une grosse cylindrée. Il aime tout ce qui bouge, vrombit et transporte. Ailleurs, là où personne ne va. Au soleil, toujours, que la mer le ramène à la terre, et vice-versa. Apôtre des ombres de l'anonymat, il revendique agir en signataire de l'X, stature en retrait derrière un bouclier de cuir. Et quand les forces s'ajoutent, fidélité et humilité s'en mêlent. A l'image du ressac qui se retire pour laisser le sable doré, l'homme s'efface et laisse le maître briller. Le maître depuis 15 ans s'appelle Philippe Starck, son chef de quart, Thierry Gaugain. En propre comme au figuré.

**En Rade de Toulon.** "Quand on sait que la 2CV fut bricolée avant-guerre par une équipe de 2 ou 3 personnes, qui étaient sûrement de grands caractériels mais qui avaient la poigne et les tripes pour imposer leurs vues à des industriels éclairés. Quand on admet que les fourgons Citroën en tôle ondulée furent conçus au-delà de la ligne de démarcation, dans une chambre d'hôtel de la Creuse, sur un coin de table, tout à l'économie. L'intelligence des solutions laisse songeur." Né dans le Var, élevé à la Dinky Toys et au camion Mattel, Thierry Gaugain se passionne vite pour le fantasme des savants fous français, rois de la terre et des années quarante soixante. De ce culte voué aux inventeurs du Concorde, aux concepteurs de voitures paradoxalement révolutionnaires et ultra simples, il ne lutte pas longtemps avant de suivre des études d'ingénieur. Désenchantement. Le temps a remplacé le besoin par le paraître. "La réalité ne se situait pas où je l'attendais. L'emprise du marketing venait de débarquer sur la production industrielle et frelait des processus d'élaboration tellement complexes que la force conceptuelle du produit s'en trouvait au final réellement amoindrie." Fruit du hasard, un ami plongé dans l'aventure fraîchement nouvelle des Ateliers l'invite à le rejoindre. Gaugain, loin d'imaginer l'existence du design, découvre la profession synchrone à ce qu'il a en tête. La mutation opère. Des cinq années passées à l'ENSCI, l'apprenti forme retient une autonomie doublée d'une liberté expérimentale totale. Sa rencontre avec Marc Berthier, alors professeur, lui permet d'affûter son angle de vision et achève de lui inoculer le virus en train de naître. Le lendemain de son diplôme, douche adulte. Convoqué, enrôlé, le "cake toulonnais" plonge sans préalablement se mouiller dans le grand bassin Starck.

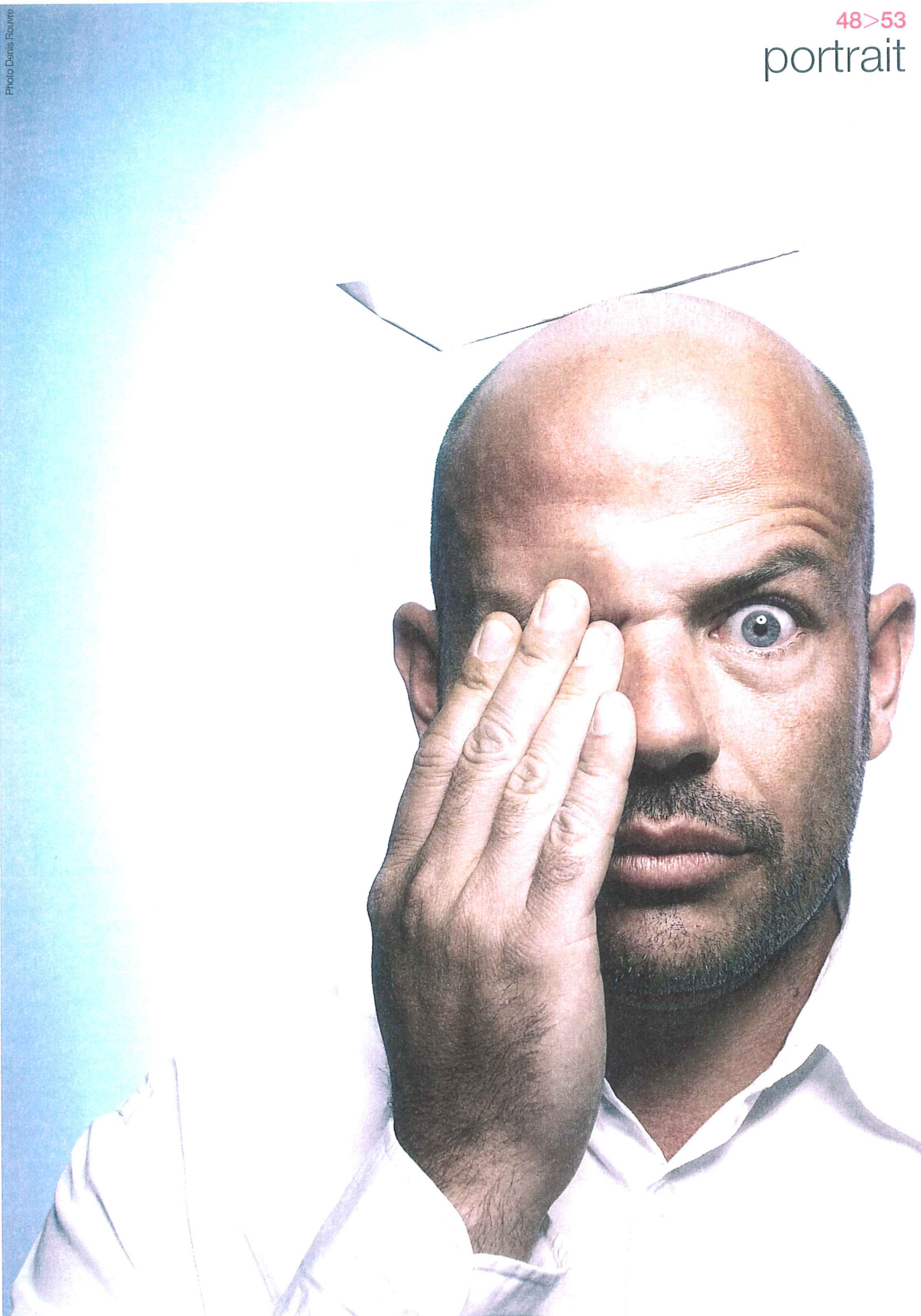
**Starckhanoviste.** Nous sommes en 1990. Starck, déjà au top du Fluocaril, déploie ses ailes tout en caressant le zénith. Gaugain débarque à pieds



Epicerie-restaurant "La Cantina Rossa", architecture intérieure Thierry Gaugain



Photo Denis Rouvre



Thierry Gaugain, designer

"Jim Nature", télévision pour Saba.  
Design Philippe Starck et Thierry Gaugain



Bouteille pour l'Eau Saint-Georges (Corse)  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain

Maquette de bateau de plaisance,  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain

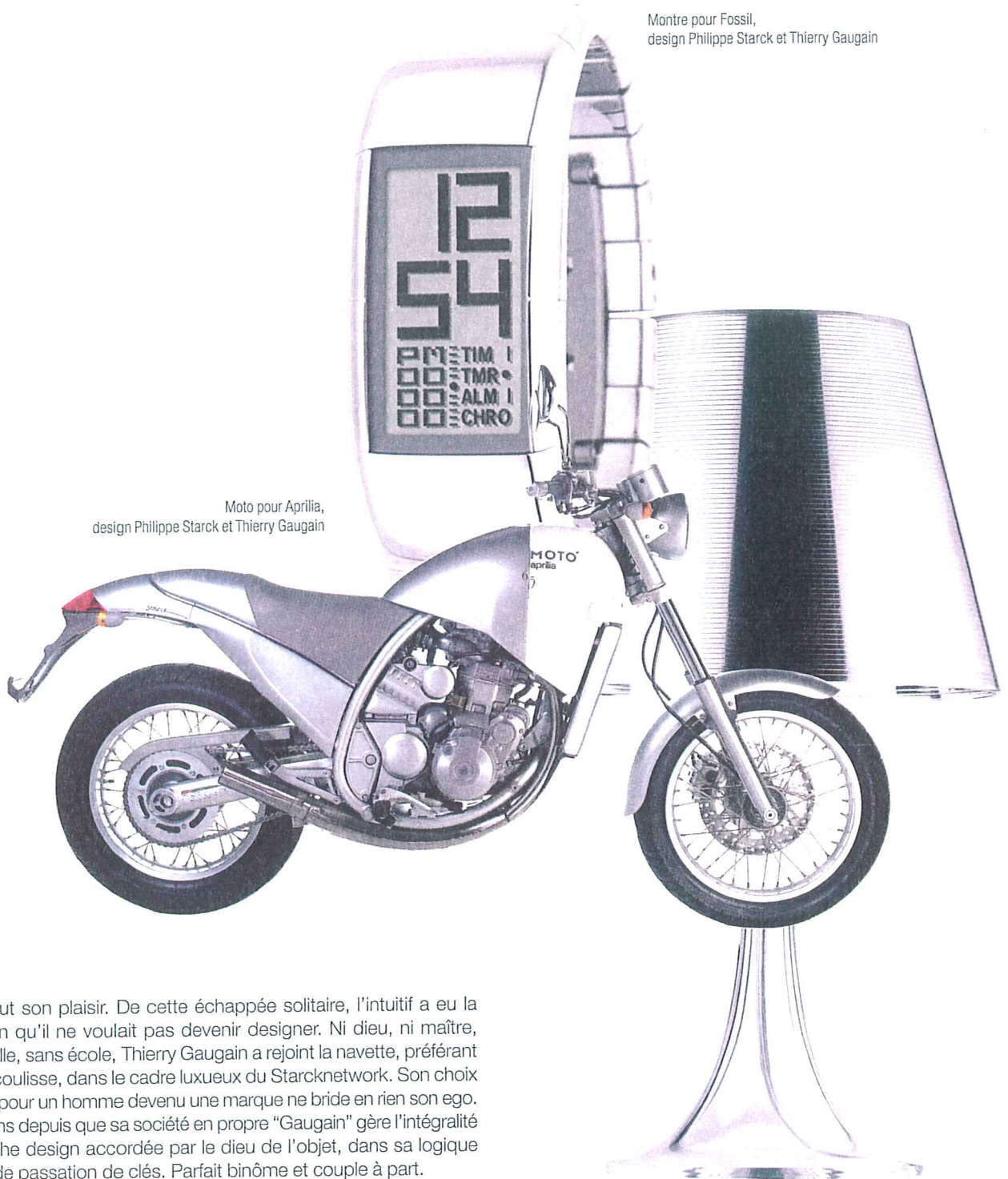
joint et entame un long périple qui dure encore. Sans effusion à l'allumage, les deux hommes ont en commun d'être nés tous deux sous une table à dessin. Bien plus encore. Leurs plaisirs se rejoignent. Ils aiment les avions, les bateaux, les motos, toutes les turbines à sensations. Mêmes trips en bandoulière, Gaugain monte alors en embuscade sur tous les fronts design et deviendra celui qui s'accrochera le plus au radiateur. Du tabouret "Bubu" à l'haltère "Poaa", de la tapette à mouche "Dr Skud" aux moindres esquisses de yachts, il poste derrière, meneur d'équipe et attaquant, bras droit allant décrocher la palme du "Thierry, mon cerveau" concédé par le maître. "Je me suis rendu compte rapidement que la discipline en tant que telle n'avait pas un intérêt fondamental. Ce qui devenait intéressant relevait en revanche du côté humain rencontré au fil des projets, du bonheur de travailler avec certaines personnes. Dans la mesure où le temps passé entre collaborateurs excède celui que l'on accorde à sa nana, ce choix est primordial. Philippe et moi parlons très peu. Notre relation s'est construite au fil du temps. Les projets prennent désormais forme naturellement, par évidence, par légèreté."

**Partenaire Particulier.** Après quinze années de collaborations acharnées, leur relation a évolué. Gaugain a éprouvé le besoin, salvateur, de prendre la tangente et de développer des projets personnels. Seul ou avec ses potes Jean-Marie Massaud et Patrick Jouin, il a refait son monde, édité en son nom, ouvert sa propre cantine italienne pour rassasier son appé-



Montre pour Fossil,  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain

Moto pour Aprilia,  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain



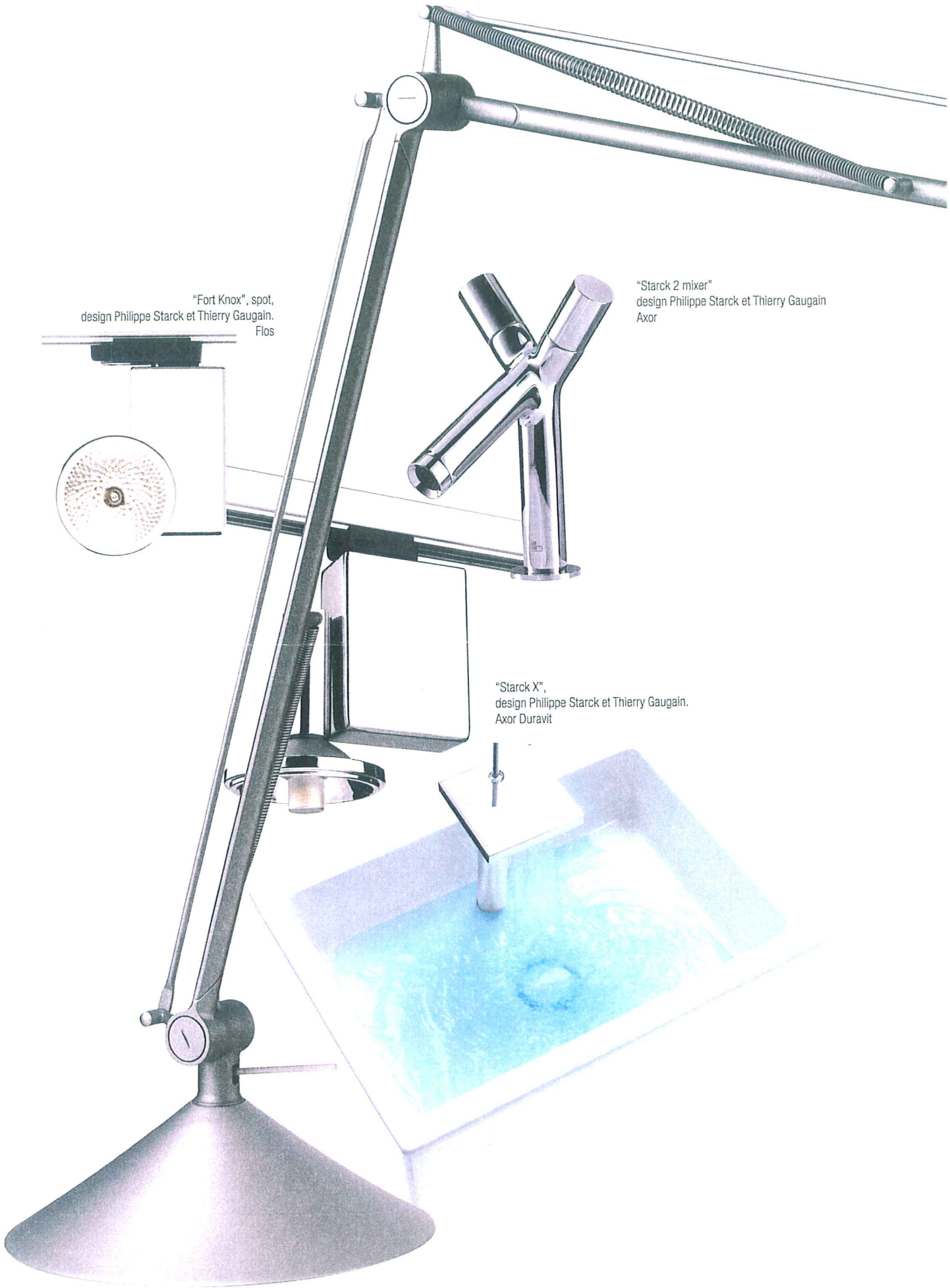
"Miss K", lampe à poser en PMMA, traité avec irisation et reflets d'aluminium. Design Philippe Starck et Thierry Gaugain. Flos

tit. Et surtout son plaisir. De cette échappée solitaire, l'intuitif a eu la confirmation qu'il ne voulait pas devenir designer. Ni dieu, ni maître, sans chapelle, sans école, Thierry Gaugain a rejoint la navette, préférant œuvrer en coulisse, dans le cadre luxueux du Starcknetwork. Son choix de travailler pour un homme devenu une marque ne bride en rien son ego. Encore moins depuis que sa société en propre "Gaugain" gère l'intégralité de la branche design accordée par le dieu de l'objet, dans sa logique annoncée de passation de clés. Parfait binôme et couple à part.

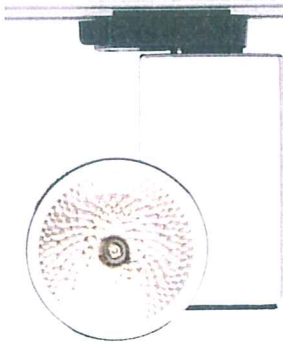
**Rêve de Pailletes.** "On ne sait jamais pourquoi on fait les choses. L'image qui me correspond le mieux relève du syndrome d'Alexandre le Bienheureux. Structurellement fainéant mais maniaque, ce qui inclut déjà un paradoxe d'entrée, je rêve de pouvoir organiser autour de moi le système de poulies qui me permettra, sans bouger, de concevoir mon propre microclimat." Pour le moment, Thierry Gaugain est un fainéant hyperactif. Il le regrette mais s'interroge encore sur ce qu'il voudrait faire, le jour où il sera grand. Il a la vague idée de rejoindre les rouleaux. De monter un restaurant sur une plage. De rallier sa culture après des années de baroudages internationaux menés façon commando. Et de terminer en Méditerranée, ensuqué par l'élémentaire et le quotidien. Il aura fabriqué ses poulies, fera griller du poisson pour sa bande, enfin repue par les satisfactions immédiates. Plein soleil mais toujours dans l'ombre.

Yann Siliec

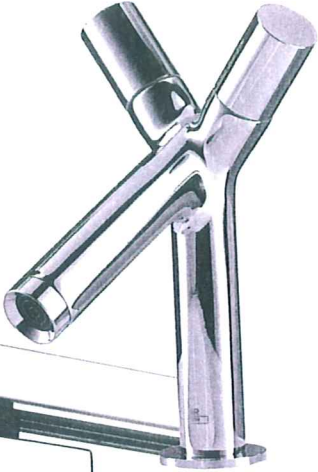




"Fort Knox", spot,  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain.  
Flos



"Starck 2 mixer"  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain  
Axor



"Starck X",  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain.  
Axor Duravit







"Archimoon",  
design Philippe Starck et Thierry Gaugain.  
Flos

## Gaugain To Be or Not To Be

A maverick, a ringleader, a right hand man, a troublemaker, and a Southern dandy, Thierry Gaugain is an atypical character. He is the nucleus of the Starck galaxy.

He spends his life jet-setting, sucked into the movement of international celebrity designers. In his spare time, he likes to take rides on a powerful motorbike. He loves anything that moves, roars and takes him places where nobody goes, always in sunny climes. He hides in the shadow of anonymity, behind a secure shield. And because he is loyal and humble, he steps aside to make room for the master on center stage. The master's name for the past fifteen years is Philippe Starck; his officer of the watch is Thierry Gaugain, literally and figuratively.

### Toulon: Where It All Started

"When you think that the Citroën 2 CV was made before the war by a team of two or three, undoubtedly, maladjusted sorts who nevertheless had the guts to impose their visions upon enlightened industrialists, and when you know that the Citroën vans were designed beyond the demarcation line, in a hotel room in the Creuse, on a small table, then you wonder about the smartness of the solutions." Born in the Var department, Thierry Gaugain grew up with Dinky Toys and Mattel trucks. Very early on, he took a keen interest in the fantasy of mad French scientists, the kings of the earth in the 40's and 60's. Because of his extreme admiration for the inven-

tors of the Concorde and the manufacturers of revolutionary, yet ultra simple cars, he enrolled in engineering studies. But disappointment hit. Over time, appearances prevailed over real needs. "What I found was far from what I expected. Marketing had just entered the arena of industrial production and it corrupted design processes that were so complex that the product's conceptual strength was diminished." Coincidentally, a friend who had recently enrolled at ENSCI - Les Ateliers talked him into enrolling as well. Gaugain, who did not even know that design existed, discovered that the profession of designer was exactly what he had in mind. During his five years at ENSCI, he retained complete autonomy and had total freedom to experiment. His encounter with Marc Berthier, who was a professor at the school at the time, helped to sharpen his vision and to awaken the bug that was starting to bite. The day after graduation, still wet behind the years, he jumped head first into the great Starck universe.

### Gaugain The Starckanovist

The year is 1990. Starck, already at the top of his game, spreads out his wings while aiming for the zenith. Enter Gaugain. There is no great show of affection when they meet. What they have in common is that they were both literally raised under a

drawing table. And there is more: they both like planes, boats, motorbikes, and any kind of machine that will give them a thrill. Then suddenly, Gaugain materializes on all fronts of design. For the "Bubu" stool, the "Poaa" dumbbell, and the "Dr Skud" swatter, he is right there, leading the team, the right hand man of the master who calls him "Thierry, my brain". "I quickly realized that design per se was not fundamentally interesting. What became interesting was the human side of each project, the pleasure of working with certain people. When you start to spend more time with your teammates than you do with your girlfriend, you are making a fundamental choice. Philippe and I talk very little. Our relationship was built over time. Now, our projects take shape naturally, through evidence and lightness."

### A Unique Partnership

After fifteen years of intense collaboration, their relationship evolved. Gaugain felt the life-saving need to make off and work on his own projects. Alone, or sometimes together with his buddies Jean-Marie Massaud and Patrick Jouin, he reinvented his world and produced his own designs. He also opened his own Italian cantina to satisfy his appetite and for his own pleasure. This solo journey gave Gaugain the confirmation that he did not

want to become a designer. He went back aboard the mother ship, preferring to operate behind the scenes amidst the luxurious surroundings of the Starcknetwork. Working for a man who has become a brand name has not curbed his ego, even less so since his own company - Gaugain - has been put in charge of the entire design department, in a prelude to his expected succession of the god of objects. A perfectly odd pair.

### Dreaming of Straw Huts

"You never really know why you do the things you do. The image that best describes me calls Alexander the Blessed to mind. I am structurally lazy, but obsessive. That's a paradox right there. My dream is to be able to set up around me, without having to move, a system of pulleys that will allow me to design my own microclimate". For the time being, Thierry Gaugain is a hyperactive idler. He regrets it, but he is still pondering on what to do when he grows up. He may have some vague plan to go back to the seaside, to open up a restaurant on a beach and return to his roots after years of international wanderings, to end up in the Mediterranean, surrounded by the basic and the quotidian. He will have built his pulleys; he will be grilling fish for his gang, at last tired of instant satisfactions. Right under the sun but always in the shadow.