

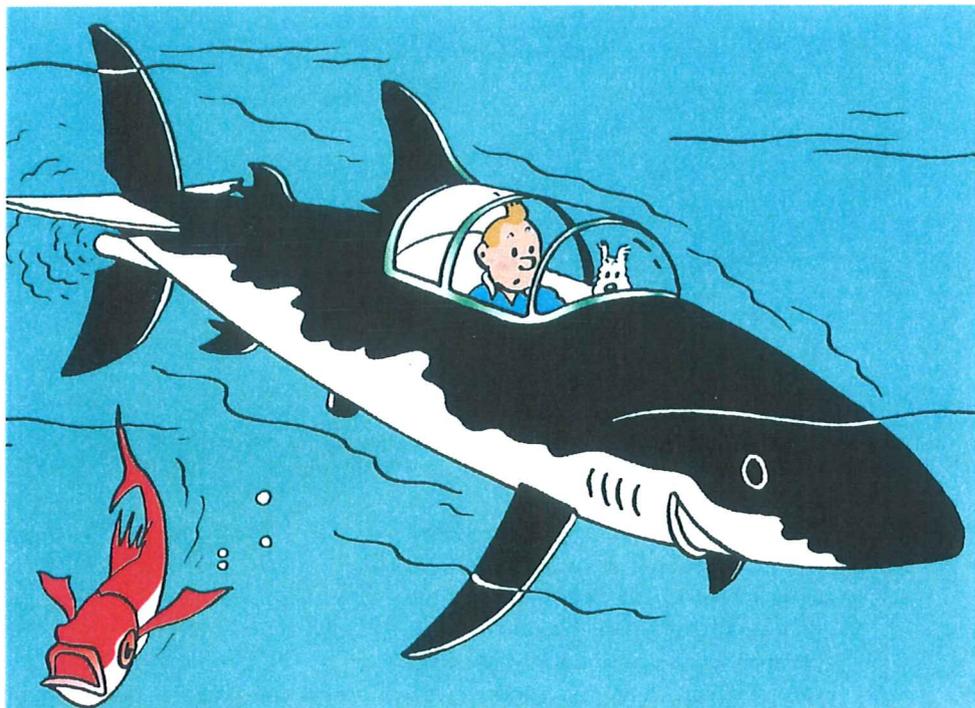


COPIE INTERDITE SANS AUTORISATION DU CFC

AD EXCLUSIF

Capitaine Starck

Le grand architecte naval Martin Francis dit de lui qu'en trois croquis, il a révolutionné l'histoire de la marine. Comme tout ce qu'il touche, il y a, côté bateau, un avant et un après Philippe Starck.



PROPOS RECUEILLIS PAR MARIE-CLÉMENCE BARBÉ-CONTI

Dans la famille Starck, je demande le père, André, constructeur d'avions, ingénieur surtout. Le seul héritage familial que revendique son fils, Philippe. Celui de l'esthétique de l'ingénierie française, ce sommet d'élégance. Là est le secret de cet ogre aux pieds palmés qui n'est dans son élément que dessus ou dessous le niveau de l'eau. Beneteau, le premier, a eu envie de se frotter à l'imaginaire marin de ce pirate de la connaissance qui aborde la création d'une moto, d'un avion, d'un bateau ou d'une fusée – il est aujourd'hui le directeur artistique de Virgin Galactic – de la même manière: «Des connaissances pratiques ou intuitives, mélangées avec des désirs, des rêves, des frustrations, des mécontentements,

des visions et tout cela donne des solutions nouvelles qui ont l'air de fonctionner.» Plongée en apnée dans la passion «liquide» d'un poète fou de technologie parti à la conquête de l'avenir sans avoir jamais quitté les rivages de l'enfance.

JE SUIS UN AMPHIBIEN

Si j'enlevais mes chaussures, vous verriez qu'entre mes doigts de pied, il y a des palmes, et si j'enlevais mon pull et mon pantalon, vous verriez qu'il y a des écailles. Donc, en gros, je suis un amphibien, né dans les vagues de l'Atlantique; puis j'ai passé mes journées sous l'eau de la Méditerranée et je suis même arrivé à y faire des «fast sleep» – des sommeils de quelques secondes en apnée – pour pouvoir communiquer avec

les poissons. Et je les ai entendu parler, car on entend les poissons parler, et ça fait un bruit fou. Dès que je le peux, je vais sous l'eau. Dessus ou dessous, j'y suis beaucoup mieux que sur terre.

LE SOUS-MARIN DE TINTIN

J'aime l'interface entre l'air et l'eau, cette membrane infime qui est en tension entre les deux. C'est pour cela que j'habite en général des endroits à forte amplitude, pour jouir de cette zone entre marée haute et marée basse qui offre le plaisir de pouvoir réellement marcher au fond de l'eau. Ce qu'on trouvait déjà dans la bande dessinée des années 50, *Jo, Zette et Jocko*, que j'adorais, tout comme le sous-marin de Spirou et le sous-marin de poche de Tintin. >

AD EXCLUSIF



MES PORTS D'ATTACHE

Je me ruine en maisons qui sont en général le plus loin possible de l'automobile, de la ville, de la rue, du construit. Ce qui me permet de vivre à 80 % dans des bouts de bouts du monde, dans des bouts de sable, dans des bouts d'huitres concassées qui émergent de 15 à 20 cm de l'eau, puisque je possède même une île que j'ai dû « remonter » de 36 cm pour éviter qu'elle soit immergée. La plus proche est à 17 km de Paris, l'autre à 550 km, dans le Bordelais... Une autre à Burano, puis d'autres encore plus loin. Ma première maison – que j'ai transformée en bureaux à Issy-les-Moulineaux – avait son propre quai et un bateau. En fait, c'était quasiment un port.

MA FLOTTE

J'ai un peu réduit le « cheptel », mais je dois en être toujours à plus ou moins sept embarcations flottantes, plus toujours une ou deux en chantier, et une ou deux sur le papier. C'est-à-dire que je suis littéralement fou de bateaux, que je fais partie des grands maniaques ! Ce sont des bateaux assez particuliers qui ont des architectures totalement différentes de ce qui se fait, qui ne

sont pas très grands et qui sont, surtout, le plus proche possible de l'eau. J'ai une telle expérience de mes bateaux à moi que, lorsque professionnellement, on me demande d'en faire un, j'ai quelque chose à dire.

RETOUR À L'ÉLÉMENTAIRE

Mes bateaux « à moi » essayent tout simplement d'être des bateaux. Ce qui est assez unique sur le marché puisque, aujourd'hui, les bateaux ne répondent pas à l'usage des bateaux, c'est-à-dire transporter des gens pour leur plaisir sur un élément liquide. Ils servent à 80 % à transporter des symboles, à montrer l'argent, la puissance, l'agressivité... Plein de signes que j'estime totalement néfastes. Mes bateaux, a contrario, sont des architectures qui servent le plaisir, l'osmose avec la nature, l'harmonie entre les personnes qui y vivent. Ce qui donne des solutions tout à fait nouvelles, parfois de simples aména-

gements ou des retrouvailles avec des archaïsmes. En fait, des choses extrêmement basiques.

DE L'INUTILITÉ DES BATEAUX

Quand j'ai commencé à travailler sur mon premier projet pour Beneteau – il s'agissait d'un First –, je me suis fait livrer un voilier dans le champ d'un voisin où je me suis installé trois ou quatre jours. Là j'ai constaté des choses étonnantes. C'est-à-dire que j'ai vu un bateau extrêmement bien fait mais, bizarrement, il manquait quelque chose ; il y avait tout et pourtant il n'y avait rien et j'avais du mal à comprendre pourquoi. Je me suis allongé sur la banquette et j'ai commencé à réfléchir, j'ai essayé de voir pourquoi j'étais entouré de vide quand normalement j'aurais dû être entouré de plein. Je me suis dit qu'il fallait reprendre mes raisonnements à la base, pour trouver la racine carrée des cho-

PHOTOS: STARCK NETWORK (4)

Ci-contre, Philippe Starck avec Burt Rutan, cet ingénieur aéronautique américain qu'il considère comme son père spirituel. Ci-dessous, le *Ara III*, l'un de ses propres bateaux ; ou le plaisir de naviguer, tout simplement. Page de gauche, de la fusée *SpaceShipTwo* (Virgin Galactic 2006) au *M*, un mégayacht de 120 mètres et 200 millions de dollars, qui va voir le jour prochainement, Philippe Starck se projette dans tous les formes d'avenir possibles.



de la marine, de belles formes symétriques, de belles pièces coulées, de l'acajou, de la toile de voile blanche. C'est-à-dire des codes extrêmement précis, intemporels. En revanche, ce qui va être au contact de la mer ne sera jamais assez moderne, assez technique, pour assurer des choses comme la sécurité, par exemple. J'ai donc créé ce cocktail relativement explosif de deux choses que je n'essaye même pas de mélanger : l'extrême technologie, la NASA du bateau et cette intemporalité. Cela a fonctionné et a contribué à refonder l'esthétique de la voile et de la marine qui stagnait, et stagne encore en partie, dans un néomodernisme très années 70 et qui tourne autour de l'idée du Concorde, de l'aérodynamisme du Concorde – ah mon Dieu la modernité du Concorde! –, sauf que l'idée du Concorde date de 1952.

TRAVAUX PRATIQUES

Le *Wedge Too* est le premier yacht – mot qui symbolisait jusqu'alors le comble de la vulgarité à mes yeux – que j'ai réalisé et pour lequel j'ai gagné un prix à Monaco [ndlr: voir notre reportage]. En résumé avec le *Wedge Too*, j'ai pu appliquer tout ce qui précède et on a surtout prouvé qu'un yacht pouvait être élégant. Après lui, on s'est attaqué à la voile avec le petit-fils de la comtesse de Noailles, Carlo Perrone, un grand patron de presse italien. Là, j'ai pu traiter le sujet de l'harmonie totale avec la mer. C'est-à-dire du biomorphisme via l'hydrodynamique et l'aérodynamique. Le *Virtuel* a la caractéristique d'être complètement lissé comme une image de synthèse. >

moment où il aimerait s'échapper, et il ne peut pas. La seule chose qu'il voit passer, ce sont des voiliers qui sortent du port et partent vers l'horizon. Et je soupçonne que là, ce petit garçon synthétise tout son rêve de liberté. Je me suis dit que la seule légitimité d'un bateau, c'est ce rêve. Donc ce petit garçon va devenir un homme, il va travailler et, à un moment, s'il a vraiment bien travaillé, il va pouvoir s'acheter son bateau et là, il va s'apercevoir qu'il manque tout. C'est-à-dire que son bateau flotte, qu'il monte au vent, que tout va bien, sauf qu'il n'y a pas la part de rêve. Le rêve, c'est donc la seule chose que j'ai voulu donner.

UN COCKTAIL EXPLOSIF

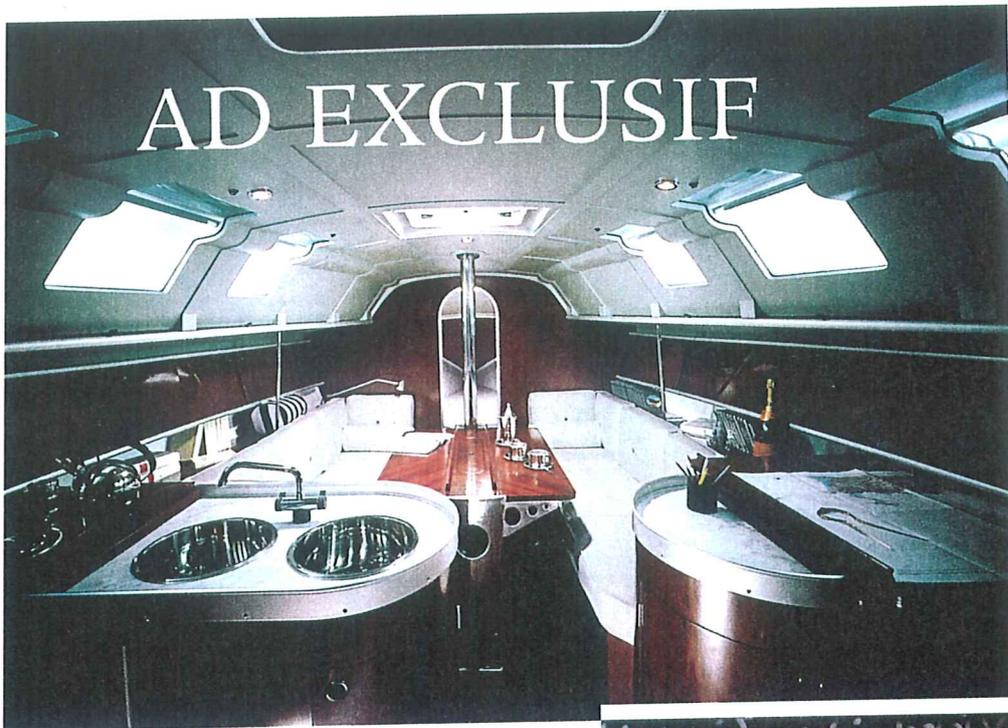
Pour réaliser ce rêve, on va faire deux choses. On va dire que tout ce qui va toucher l'humain, l'affectif, va être construit avec des éléments qui appartiennent à l'éternel

ses, leur essence. Et la racine carrée d'un bateau, c'est que c'est fondamentalement inutile. Si on ne comprend pas ça, on essaye de donner au bateau des utilités qu'il n'a pas. Pourquoi alors dépenser autant d'argent pour en avoir un?

LA PART DU RÊVE

J'ai alors imaginé un scénario. C'est un petit garçon qui est sur la plage, en vacances avec ses parents. Il s'ennuie, c'est un

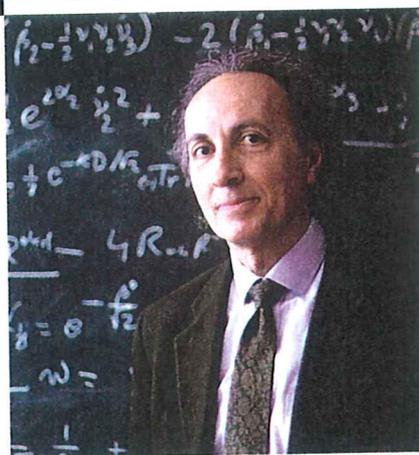
AD EXCLUSIF



Il n'y a aucun détail dessus, alors que tous les bateaux ont des trucs tarabiscotés, des effets de style. A l'époque, il a été un précurseur du moulage « sous vide », du Kevlar, de la fibre de carbone.

TROMPE-L'ŒIL

L'extrême astuce du *Virtual*, c'est que quand vous pénétrez à l'intérieur, vous avez un plan de yacht classique, symétrique, cabines de chaque côté, dans une ambiance de bateau ancien c'est-à-dire d'acajou. Jusqu'au moment où vous vous apercevez que tout ce que vous avez pris pour de l'acajou est un sandwich nid-d'abeilles/fibres de carbone avec un vernis ambré qui redonne la couleur de l'acajou. Les murs sont faits avec ce qu'il y a de plus extrême dans les bateaux de course, pour le gain de poids, entre autres, mais, parallèlement, on a réussi à préserver une forme d'élégance totalement intemporelle.

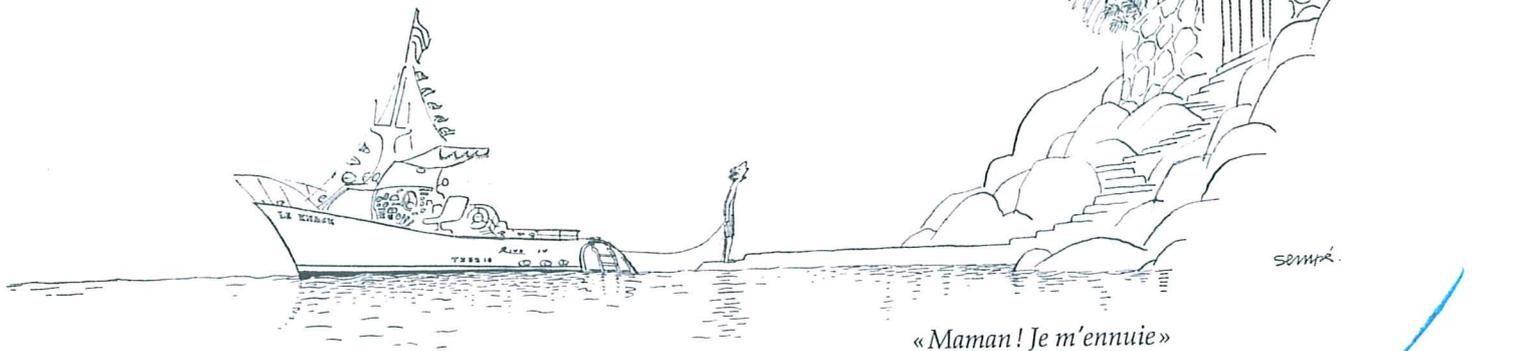


En haut, le dernier Beneteau – avec lequel il collabore depuis 1989 –, griffé Philippe Starck. Ci-dessus, le physicien Thibault Damour auquel Starck, fou de mécanique quantique et de mathématiques, voue une immense admiration. Ci-dessous, un dessin de Sempé, clin d'œil à tous les enfants qui rêvent avant de devenir un jour peut-être des Starck addicts!

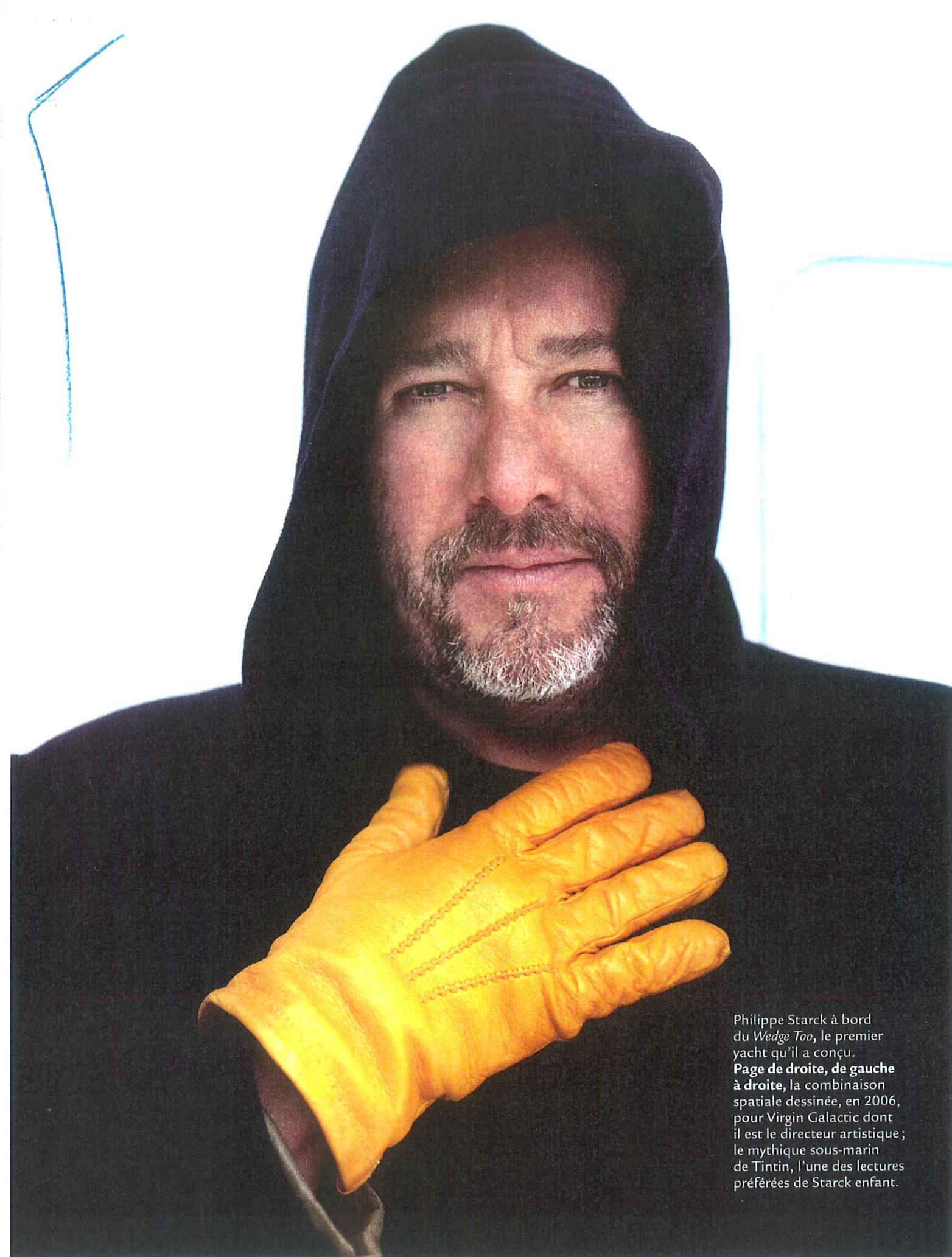
NOM DE CODE : « M »

Aujourd'hui, nous sommes en train de finir un bateau dont j'aurais la prétention de dire – c'est ce qu'a d'ailleurs dit de lui l'architecte naval Martin Francis – qu'on a, en quelques croquis, révolutionné l'histoire de la marine. Il s'appelle le *M*, c'est un mega yacht de 120 mètres, un objet qui vaut plus ou moins 200 millions de dollars et qui serait donc, en théorie, l'apothéose de l'obscénité. Là, on a fait tout son contraire, c'est-à-dire que l'on a accumulé les révolutions technologiques pour réaliser un bateau en totale osmose avec la mer, qui va quasiment disparaître par ses reflets ou ses non-reflets. On a inventé une coque totalement originale qui, pour un bateau aussi grand, fait quasiment zéro vague à 25 nœuds; il est donc sans impact à ce niveau-là sur la nature. Evidemment à l'intérieur, c'est le contraire des yachts habituels avec leurs petits couloirs, leurs petites pièces; vous avez une succession de grands lofts, très vitrés, très clairs avec des espaces pour l'été, pour la demi-saison et pour l'hiver, et des cheminées partout. C'est un bateau formidable, classé brise-glace car il doit aussi pouvoir affronter les zones polaires, et dément à construire. ■

PHOTOS: D.R./BENETEAU (1); © JOHN FOLEY/OPALE (1); ILLUSTRATION: © SEMPÉ ET EDITIONS DENOËL, 1968 ET 1975.



« Maman! Je m'ennuie »



Philippe Starck à bord du *Wedge Too*, le premier yacht qu'il a conçu.
Page de droite, de gauche à droite, la combinaison spatiale dessinée, en 2006, pour Virgin Galactic dont il est le directeur artistique; le mythique sous-marin de Tintin, l'une des lectures préférées de Starck enfant.