

# DOMODECO

Rhône-Alpes

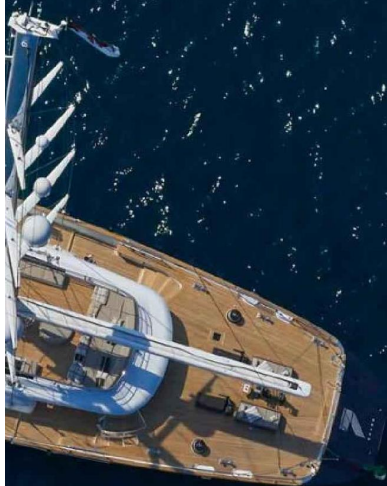
HORS-SERIE  
LUXE & ÉVASION

Deau Architect Design

An aerial photograph of a large, multi-masted sailing yacht, the S/Y Séver, sailing on a deep blue sea. The yacht's hull is a rich, warm brown wood, and its deck is also finished with wood. The mainmast is tall and slender, with several smaller masts branching off. The yacht is viewed from a high angle, showing its full length and the intricate rigging. The water is a vibrant blue with white-capped waves, creating a textured surface. The yacht is positioned in the lower right quadrant of the frame, moving towards the upper left.

Le voilier S/Y Séver du chantier naval  
Perini Navi, Architecture navale  
R. Holland, architecture intérieure  
Dante Benini & Partners.

# YACH- TING



## Concept boats, ou l'invention des nouveaux codes du luxe

Les progrès technologiques époustouflants qu'a connus l'industrie navale ont facilité le développement de la navigation de loisir, dont la croisière individuelle. Et avec elle, un autre mode de vie en mer, plus confortable, habitable. En d'autres termes, plus résidentiel. Un défi, dans des bâtiments en mouvement constant, soumis à la puissance des éléments (vent, eau, soleil, etc.) et où l'angle droit et la notion de mur n'existent pas. Challengeés par les contraintes de la vie en mer, les architectes d'intérieur dont nous avons rassemblé les réalisations dans ce dossier y accomplissent une synthèse innovante, avant-gardiste, des principes d'agencement résidentiels terrestres, écrivant au passage les codes d'un nouveau luxe, murmuré et discret, où l'exclusivité s'exprime dans l'absence d'ostentation.

Docier rédigé par Maëlle Campagnoli

### Concept boat

L'architecte d'intérieur et designer Jean-Philippe Nuel a coutume de dire que l'hôtellerie est un laboratoire de l'habitat. Il semblerait bien que le bateau en soit devenu un aussi. Les chantiers navals, d'ailleurs, ne s'y sont pas trompés. La liste est longue, désormais, des grands créateurs contemporains ayant signé, ces dernières années, ce que l'on pourrait presque appeler des *concept boats*, par analogie avec l'industrie automobile. À cet égard, la collaboration entre le chantier Sanlorenzo et l'architecte et designer Piero Lissoni à la direction artistique est particulièrement intéressante. Jusqu'à la crise de 2008, explique Massimo Perotti, CEO de Sanlorenzo, nombre de propriétaires de bateaux ne possédaient pas un yacht parce qu'ils avaient un amour particulier pour la mer, mais parce que c'était un moyen de faire la démonstration de leur pouvoir, de leur succès. Entre 2008 et 2014, le marché a chuté de près de 94 %. Comme toujours dans des moments de crise, de nouvelles idées ont émergé. L'une des conclusions auxquelles nous sommes arrivés était que désormais, seuls les vrais passionnés s'achèteraient un bateau. Nous avons alors

*réfléchi à ce que nous pourrions concevoir autrement. Les deux axes de recherche les plus intéressants concernaient d'une part la navigation en elle-même, et d'autre part, la qualité de vie à bord. C'est comme ça qu'est née la gamme SX, avec Zuccon à l'architecture navale et Piero Lissoni à l'architecture intérieure. Les SX sont des « crossover ». Ils offrent de vraies performances de navigation, mais aussi des espaces à vivre qui n'ont rien à envier aux résidences terrestres. Nous avons élargi la plage arrière, afin de pouvoir y installer des hors-bord, scooter des mers, etc., sans rogner sur l'espace à vivre extérieur, poursuit Massimo Perotti. Nous avons supprimé le second cockpit, pour ne conserver que celui du fly bridge afin de libérer totalement les espaces du pont principal. Nous avons revu la forme de la coque pour permettre un déplacement plus rapide. Avant, les grands vitrages se trouvaient à la poupe des bateaux, nous en avons installé à la proue également. Cela nous a permis de récupérer de la hauteur pour la cabine. L'escalier principal est révolutionnaire : une sorte de coque, s'enroulant sur elle-même, traversant l'intégralité du bateau, du pont inférieur jusqu'au fly bridge, etc. Ainsi, se posait*

*la question de la conception de ces espaces : comment les aborder, les penser, les imaginer, dès lors qu'ils se trouvaient débarrassés de contraintes de cloisonnements, de surfaces, etc. Comment proposer un mode de vie à bord alternatif à la tradition du nautisme ? Et en réinventer les codes ? Quoi de mieux, alors, que d'aller chercher, hors du monde du nautisme, des talents ? Techniquement parlant, sourit Piero Lissoni, je suis un outsider, un clandestin, dans ce monde. Et je compte bien le rester. En tant que clandestin, j'ai été forcé de me demander comment les choses fonctionnaient sur un bateau. De m'étonner de tout. Et en collaborant étroitement avec Massimo, nous avons inventé un mode opératoire. Depuis, d'ailleurs, l'écurie clandestine de Sanlorenzo s'est agrandie : Patricia Urquiola, Gilles & Boissier, Liaigre, ou encore Bismut & Bismut, pour ne citer qu'eux, ont officié sur les yachts des gammes SX et SD, apportant leur vision du nautisme contemporain. Et de l'art exclusif de la manière d'habiter des espaces contraints, compacts, où la fonctionnalité règne en maîtresse absolue.*

## Le luxe du détail

Minimum de meubles, minimum d'objet. Maximum d'architecture, dont il faut presque faire disparaître les traces, au profit de l'espace lui-même, de la sensation de l'espace et de sa fluidité. Et, évidemment, de la connexion avec la mer. La vraie star, c'est elle. Dans ce contexte, outre le travail particulièrement ingénieux mené sur le plan et les circulations, la recherche de modularité, d'ouverture maximum, la précision de l'intégration des agencements, etc., le travail des matériaux, des textures, est essentiel. En convoquant les sens, il donne vie, en quelque sorte, aux lieux. Il oriente le regard, se jouant même parfois de la perception. Il incarne subtilement la notion de coque protectrice nécessaire, dans un environnement qui peut s'avérer plus qu'inhospitalier. *Nous avons mixé les textures et intégré des touches de couleurs : cbène brut, terrazzo, pierre de lave, cuivre ou encore verre teinté dans un dégradé de vert profond dans les cabines*, explique Michel Bismut, à propos de l'aménagement du SD118. *Tous les planchers intérieurs des ponts ont été recouverts d'un cbène mat à grain fin, à joint de bout, pour inspirer une sensation de nature. Tout comme de panneaux muraux en bois texturé évoquant le bois flotté. Le plafond blanc du pont principal se termine par une courbe et sa surface arbore un motif discret rappelant les écailles de poisson.* L'approche de Patricia Urquiola, sur le SD90, est assez similaire. L'ouverture sur l'extérieur est favorisée par de larges baies vitrées, mais aussi par la continuité des sols, un plancher marin aux lattes fines posé de manière asymétrique, en biais. La lumière interagit avec les matériaux mis en œuvre, à l'instar du plafond du pont principal avec son micromotif évoquant les nasses, créant des scintillements aux mouvements de l'eau. Certaines boiseries sont recouvertes de Paper Factor, un matériau de revêtement

recyclé innovant et texturé, issu d'une technologie mi-industrielle, mi-artisanale. *Après avoir conçu les deux premiers bateaux de la gamme SD, j'ai beaucoup aimé le fait que nous soyons revenus à bateau plus petit*, raconte Patricia Urquiola. *Pour chaque modèle, nous avons travaillé de manière à retourner les espaces, dans un dialogue croisé avec les ingénieurs, qu'ils conçoivent les vitrages ou la coque. Le design est très complexe, à l'intérieur, l'ultratechnologique côtoie quelque chose de profondément artisanal.*

## Avant-garde

Cette cohabitation constante de l'ultratechnologique et de l'ultra-artisanal propre au nautisme que souligne Patricia Urquiola tient probablement en elle la condition de l'innovation, de l'invention. La recherche de balance qu'elle impose aux concepteurs pousse ces derniers à réaliser une sorte de synthèse féconde et transversale. Qui ouvre du même coup d'autres perspectives. Et pas que sur l'horizon maritime. *C'est essentiel qu'il y ait des designers et des architectes spécialistes du yachting*, explique Peter Eland, de Norm Architects. *Sur le Y7, puis le Y9, nous avons passé un temps incroyablement long à comprendre la manière dont ces espaces fonctionnent, ce qu'il est possible d'y faire ou pas, et comment nous pourrions les mettre en œuvre et rester fidèles à notre approche minimaliste et douce, toute tournée vers les combinaisons de matières et de textures. Parce que c'est en premier lieu la raison pour laquelle Michael Schmidt, le propriétaire du chantier naval Yachtbau, a fait appel à nous, alors que nous étions totalement néophytes en la matière. Mis au défi de ces contraintes particulières, nous nous sommes énormément appuyés sur les équipes du chantier naval, qu'il s'agisse des ingénieurs ou des architectes. Et nous avons beaucoup appris. Là où c'est passionnant aussi, c'est que cela nous a également amenés à questionner la manière dont nous fai-*

*sons de l'architecture intérieure sur terre. Tout ce qui ne se voit pas, ces détails complexes, que vous apprenez de la conception des bateaux. Par exemple : comment ressentiez-vous le rayon des mains courantes, qui doivent sur un yacht être très facilement saisissables, sécurisantes et belles en même temps. Nous ne nous étions jamais posé la question, mais nous y prêterons attention dans nos projets résidentiels désormais. Ou le fait de ne travailler que des courbes, des choses incurvées et douces, cela a enrichi notre perception de la notion d'angle en architecture. Nous avons expérimenté et relativisé des choses que nous pourrions aussi amener sur des projets liés à l'hospitalité, comme les distances minimales entre un chevet et un lit, ou le fait de ne pas pouvoir totalement faire le tour du lit dans une chambre d'hôtel. En fait, ce n'est pas grave, et cela n'enlève rien à l'exclusivité de l'agencement. L'exclusivité est ailleurs... Et la conception d'un art de vivre d'avant-garde, sur les bateaux. C'est d'ailleurs dans cette avant-garde qu'à puisé le designer Christophe Pillet pour la création des collections Baia et Costiera (Ethimo). Ce mélange subtil de technologie et d'artisanat, à même d'inspirer une langue chic.*



## Attitude marine

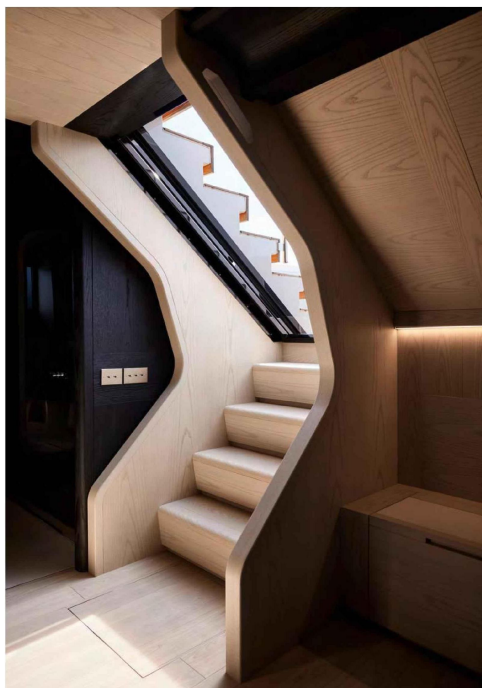
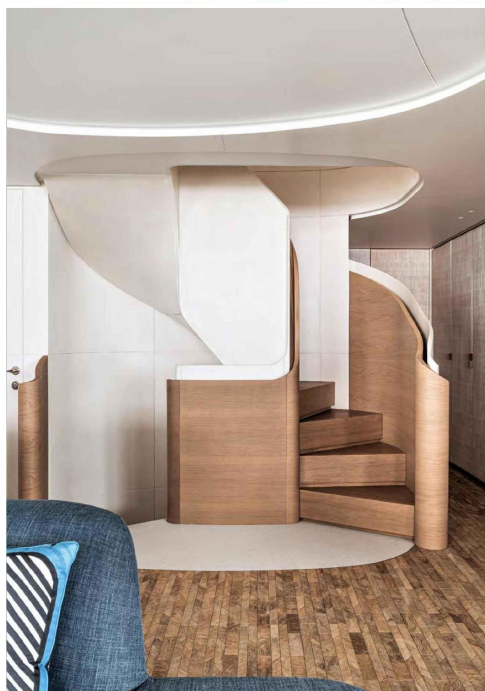
*L'idée centrale, sur le SD118, consistait à créer une sorte de cabane de plage, expliquent Daniel et Michel Bismut, en s'appuyant sur un jeu de textures patinées, des courbes et des couleurs. Une attitude marine. Dans le salon du pont principal (haut), les architectes développent une palette de matières et de couleurs reprenant subtilement ces codes marins. Chêne sablé mat au sol, évoquant le bois flotté, tapis sur mesure bleu légèrement délavé, plafond blanc paré d'un motif écailles, fauteuil signé Marc Newson, en version rotin, etc. La cage d'escalier (droite), colonne vertébrale du projet, est imaginée comme un ruban constitué d'une double peau courbe, façon coquillage. Ce jeu se poursuit dans les cabines et le dressing (droite), interrompu par une niche, une pause, un flottement, encore. Nous souhaitons déployer une approche disruptive des codes traditionnels du yachting, en introduisant un luxe sans ostentation, confortable, avec un souci extrêmement précis du détail, une atmosphère très apaisante. Pari tenu.*

### **SD118**

Chantier naval : San Lorenzo

Architecture intérieure : Bismut & Bismut

© Edouard Auffray





### Plans séquences

Lorsqu'il évoque la conception de l'espace sur un bateau, Guillaume Rolland fait souvent référence au cinéma, aux jeux de plans, de courbes et de semi-cloisonnements, de combinaisons de matériaux, qui permettent de renverser la compacité des volumes, d'orienter autrement le regard, les usages et les flux par le jeu des détails. Conçue comme une maison de vacances, l'architecture intérieure du *SD118* est exactement le fruit de cette approche. L'espace est rythmé par un jeu de parois, alternant lames verticales de bois clair et verre teinté vert sapin, à l'instar, ici, du dressing, qui convoque également du cuir vert sapin, du bois verni et un chêne brossé teinté noir. La palette est simple, les détails de mise en œuvre, complexes, telles les corniches de chêne noir mettant en évidence la pureté des lignes, structurant l'escalier principal, y apportant une matérialité forte, révélée par le contraste avec les murs et sols de chêne clair et la douceur des courbes des cloisons. Un travail ergonomique d'une incroyable finesse, en accord avec un bâtiment sans cesse en mouvement.

#### **SD118**

Chantier naval : Sanlorenzo

Architecture intérieure : Liaigre - Guillaume Rolland

© Liaigre





### Luxe doux et murmuré

La ligne X70 est conçue pour le plaisir d'habiter, maximisant les ouvertures et le lien avec l'environnement extérieur. Le concept d'agencement imaginé par Garroni Design transpose, en mer, tous les attributs d'une villa au luxe doux et murmuré, combinant les matières précieuses (cachemires, cuirs, bois laqués à la main, etc.) Pour l'occasion aussi, la maison Duvivier canapé marinise l'un de ses modèles iconiques, le *Jules* (design Charlotte Juillard).

### X70

Chantier naval : Prestige Yachts (Groupe Beneteau). Architecture intérieure : Garroni Design. ©Jean-François Romero

