

Jacques Pierrejean, designer dans l'aéronautique et le maritime « Des navires en forme de coquillages plutôt qu'en forme d'hôtels »

Jacques Pierrejean est designer et fondateur de l'agence Pierrejean Design Studio. Il signe aussi bien des jets privés que des yachts comme le « Phocéa » originel de Bernard Tapie ou plus récemment le « Yas ».

Est-ce difficile d'être un designer avant-gardiste ou simplement original dans le monde du yachting ?

Oui, car la majeure partie des bateaux est dessinée par les mêmes cabinets d'architectes qui font croire aux propriétaires qu'ils ont un yacht unique alors qu'ils n'ont changé qu'une cloison ou l'arrangement d'un pont. Avec nos projets, nous voulons sortir de la mode des « wedding cakes » (NDLR : gâteaux de mariage) auxquels ressemblent 90 % des yachts et proposer des concepts innovants, même si nous ne proposons pas la révolution : des formes de coquillages plutôt que des hôtels.

De plus, le fait d'être un studio discret et français est une difficulté supplémentaire. Nous n'avons pas encore suffisamment de références pour que des propriétaires arrivent en disant : « J'ai vu tel bateau au mouillage, je veux le même concept ! » Pour exister, il faut

aller sur le marché avec plus d'investissements : présenter des plans de yachts et parfois aller jusqu'à réaliser la maquette sur nos fonds propres pour séduire les clients potentiels.

Sur quels projets avez-vous travaillé récemment ?

Le M/Y Yas, ex-Swift 141, est sorti des chantiers émiratis ADMShipyards en 2011. C'est le huitième plus grand yacht du monde et il a été construit sur la coque d'une frégate néerlandaise de 1978. Nous avons travaillé sur les échanges intérieur-extérieur avec beaucoup de vitrages et signé un design engagé. Nous avons également un projet similaire, le Swift 135, mais il est toujours en attente car le chantier, à forte participation étatique, a décidé de changer de cap et de se consacrer à la construction militaire.



Il faut raconter une histoire.

Aujourd'hui, nous avons lancé le concept Lou + Lou, un M/Y de 180 mètres à propulsion hybride et en partie solaire, que nous avons décliné en un projet de 120 mètres pour un armateur. Parallèlement, nous travaillons sur un projet de yacht d'expédition de 90 mètres pour lequel un chantier européen a déjà été présélectionné.

Pour un designer, le point clé d'un yacht d'expédition est de faire cohabiter l'esthétisme et les appareils de pont. Il faut raconter une histoire en imaginant comment mettre à l'eau un sous-marin, un voilier habitable, décharger un quad... Les moyens de manutention sont l'enjeu clé des yachts d'expédition.

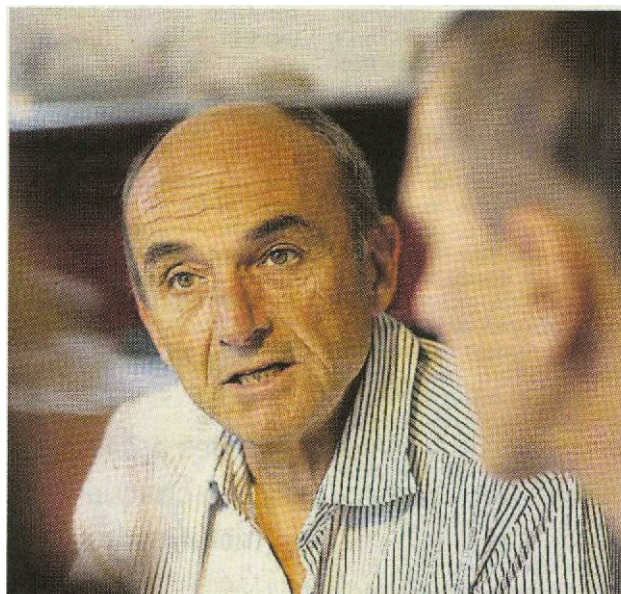
Quel est le profil des propriétaires qui veulent des yachts au

design marqué ?

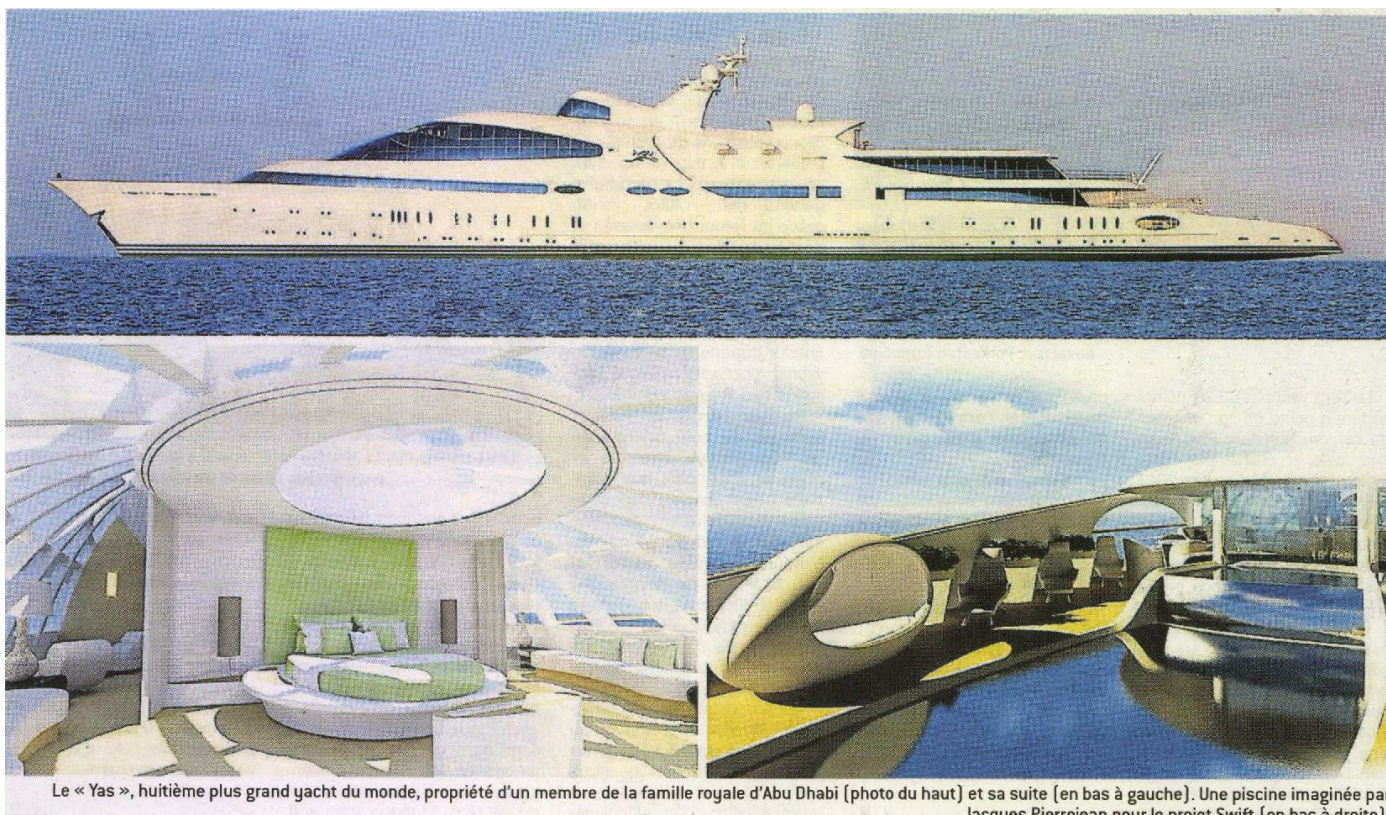
Ce sont en général des personnes entre 40 et 50 ans qui ont déjà eu des yachts. Cette clientèle avertie a envie d'autre chose que ce qu'elle a déjà vécu. Je dirais que les Sud-Américains seraient plus attentifs à ce genre de projets que les autres, mais c'est simplement une tendance. Les Russes sont également intéressés.

D'ici à une dizaine d'années, les navires reviendront vers des tailles plus modérées, 80 à 90 mètres, et seront plus polyvalents : avec des allures de yachts, mais avec la possibilité d'aller faire des missions océanographiques et sortir des sentiers battus. On se dirigera peut-être vers de la construction plus sur-mesure qu'actuellement, sans plans préétablis. Seul l'avenir nous le dira...

Propos recueillis par Camille BLEUET



« En design, la difficulté est de sortir du lot », estime Jacques Pierrejean, qui possède deux agences à Paris et Nice.



Le « Yas », huitième plus grand yacht du monde, propriété d'un membre de la famille royale d'Abu Dhabi (photo du haut) et sa suite (en bas à gauche). Une piscine imaginée par Jacques Pierreian pour le projet Swift (en bas à droite).