



INTERSECTION

TEXTE : ANDRÉE FRAIDERIK-VERTIMO  
PHOTOGRAPHIE : CG WATKINS

NOTES

# MINIMALISME PRAGMATIQUE

## LES FRÈRES BOURULLEC LE DESIGN DU FAIRE

**Initier un interview sur le sujet de la mobilité avec les frères Bouroullec, c'est un peu chercher la vertu cachée des véhicules chez Alex Prager.** L'aventure s'annonce utopique, au-delà des attributs poétiques et autres éloges de la lenteur souvent « stickés » au duo. Formés au design, diplômés d'écoles d'art, les deux frères créent leur studio en 1999. Leur route est semée de meubles et d'objets conçus pour les grands éditeurs de mobilier, de Vitra à Magis, mais aussi de productions plus confidentielles, notamment avec la complicité de la Galerie kreo. Le duo a été maintes fois récompensé des plus hautes distinctions, dont le Prix Compasso d'Oro. En novembre 2013, le monumental lustre Gabriel, une commande du château de Versailles, était installé grâce au mécénat des Autrichiens de Swarovski. Dans cet entretien, pas d'absolu, pas de vision définitive, mais plutôt des souvenirs et des expériences qui forgent d'humbles convictions. Le design du faire demande « pragmatisme » et « minimalisme ». Quant à concevoir une auto et à plier le fer, pourquoi pas ?

**Intersection : Peut-on associer la mobilité à ton travail de designer ?**  
Roman Bouroullec : Ne pas être enfermé est nécessaire à ma survie, et dans le travail, j'ai le même syndrome. J'ai compris très jeune que je voulais faire ce métier, comme entrer dans un train de manière assez progressive sans jamais aucune rupture. Une mobilité douce. Avec la nécessité de renouvellement. Ne pas se répéter, même s'il y a une récurrence : la mobilité est peut-être là, dans les idées.

**Inter : Quelles ont été tes premières voitures ?**  
RB : Mes premières voitures ont été celles dont mes parents ne voulaient plus. Un souvenir important : avoir fait du lobbying pour que ma mère achète une Austin Metro. J'avais aussi insisté sur le choix

de la couleur, un bleu métallisé, très fin. Je revois le concessionnaire prenant l'apéro, ses échantillons... Ma mère a eu deux ou trois 4L d'affilée. La première voiture de mes parents que j'ai conduite, c'était une R18 bordeaux qui ne marchait... qu'en marche avant. Il est possible de conduire uniquement en marche avant, mais il faut bien anticiper le trajet... Il y a aussi eu une horrible R20... Un jour dans un café, un type a dit qu'il voulait vendre sa Mercedes à un prix dérisoire parce que son chien avait « bouffé tous les sièges ». Je la lui ai achetée et elle a claqué tout de suite... Aujourd'hui, je conduis une Volvo achetée 3 000 euros, un break pour mettre mes surfs. Pour la première fois, j'ai l'impression d'avoir une vraie voiture au sens mécanique du terme : la vibration et le sentiment de faire corps avec. Avec une forme de sécurité aussi, pour ma fille, parce qu'il ne faut pas trop délirer en plus.

**Inter : Aujourd'hui, quelle est ta relation avec ton véhicule ?**  
RB : J'aime conduire à la campagne, seul, me balader en voiture, mais pas en ville. J'aime la voiture en tant qu'outil de contemplation : être physiquement dans le paysage, dans la voiture, suivre le soleil. Je suis un mauvais surfeur, mais c'est une passion, de passer 99 % de son temps à chercher, à attendre, à observer.

**Inter : Cette année à Milan, vous avez exposé un projet développé avec BMW – une installation – pas une voiture...**  
RB : Je suis très pragmatique, j'ai besoin de remplir des cases, que mes projets existent, que notre créativité se transforme en production physique. En fin de compte, ce qui m'intéresserait, ce serait de faire une voiture. Il y a là un sujet sérieux. On vient nous chercher, mais jamais pour le sujet fondamental : travailler sur le dessin d'un projet de voiture. Si l'on aborde les choses de manière

simple, LA discipline consiste à concevoir des objets. C'est notre cœur de métier d'être confrontés à des produits dont on n'a pas la culture.

**Inter : Lorsque tu parles des designers automobiles, on sent que c'est « toi versus eux ». Pourquoi ?**  
RB : J'ai beaucoup souffert des designers automobiles, moralement et physiquement. Je suis entré en école d'arts appliqués à quinze ans dans une section sponsorisée par Renault. L'approche adoptée et une partie des sujets abordés étaient liées à l'automobile. J'ai trouvé le mode de pensée terme et d'une vraie violence, mais avec le recul, j'ai compris à quel point ça avait été important pour moi. Je reconnais à ces designers le mérite de m'avoir obligé à fabriquer ma pensée par opposition avec cette méthodologie de l'approche de l'objet.

**Inter : Faut-il être expert pour traiter LE design automobile ?**  
RB : On connaît très mal l'automobile, donc ça pourrait être un avantage ! Quand nous avons été sollicités au début de notre carrière pour réfléchir à des plateformes de travail, ce format nous était étranger. Cette naïveté et cette fraîcheur sont des avantages si l'on approche le sujet avec beaucoup d'empathie et d'humilité. Ne pas être spécialiste peut permettre d'arriver à des choses nouvelles et intéressantes. Notre concept Join (Vitra, 2002) est devenu la norme dans le monde entier.

**Inter : Que t'inspire l'automobile contemporaine ?**  
Erwan Bouroullec : J'ai une passion pour les machines. Elles ne savent faire qu'une seule chose et apportent beaucoup de contraintes, mais on peut voir ça comme une philosophie. Dans cette altérité, dans ce minimum, de nombreux facteurs aident à connaître le monde. Les voitures sont des machines qui, elles, ne dévoilent pas leur mode de



INTERSECTION

fonctionnement. Elles sont extrêmement fermées, elles n'expriment pas leur nature. Elles la cachent derrière des strates.

**Inter : Là où Ronan parle de pragmatisme, toi tu parles de minimalisme. Est-ce votre façon de répondre à cette accumulation de « strates » ?**

EB : Oui, car on n'a pas besoin de convoquer d'autres histoires, ce n'est pas de l'ordre de la contrainte. Le minimum a l'avantage de l'hyper clarté et du contact direct avec la réalité. Il nous rend actifs en tant que consommateurs. À l'image d'un téléphone portable, notre société accumule les écrans : ils laissent percevoir la réalité mais restent néanmoins des calques. J'essaie de les ôter. J'ai du mal à comprendre pourquoi autant de fabricants utilisent cette idée de la nouvelle mobilité ; il faudrait que le dessin de la voiture soit justifié par le fait que l'on va se garer, puis marcher... Comme si la justification de cette voiture se faisait à travers les calques masquant cette réalité qui, à la fin, est beaucoup plus directe : un moteur, des roues.

**Inter : Et comment s'exprime ce minimum dans ta pratique du design ?**

EB : Nous, on fait des meubles et des objets. Ce qu'on cherche à exprimer, c'est leur manière de refléter la société ou d'essayer de changer certaines habitudes. Ce qui me plaît dans ce support, c'est qu'il n'y a rien. Les formes, les proportions sont guidées par des contraintes. Les objets-objets, avec des couches et des couches, ça me surprend et ça me choque.

**"ON CONNAIT TRÈS MAL L'AUTOMOBILE DONC ÇA POURRAIT ÊTRE UN AVANTAGE !"**  
ERWAN BOURULLEC

**Inter : Quelle pourrait être ta contribution au design automobile ? Que pourrais-tu faire concrètement ?**

EB : C'est la musique qui m'a donné envie de faire des choses à l'adolescence. Avec rien, des groupes comme The Cure, Nirvana ou Joy Division ont eu une force incroyable. Si l'on transpose les choses, les usines ne sont pas des orchestres philharmoniques. L'envie de faire est plus que fondamentale, jusqu'à l'épuisement. D'ailleurs, Ian Curtis et Cobain se sont suicidés. Ils étaient incroyablement sincères. Ce FAIRE commence à questionner la sincérité. Nous cherchons une vraie envie de faire, une sincérité, une forme d'honnêteté. Et pour être sincère dans le design automobile, il faut être soit totalement naïf, soit « avoir tellement pratiqué ce métier que l'on atteint une connaissance suffisante des

INTERSECTION

paramètres » (Benoit Jacob, BMW). Il y a tellement de forces engagées que ce niveau de sincérité est difficile à atteindre. Je suis sûr que l'on pourrait faire une super voiture, mais il faudrait passer six mois dans un grand atelier avec une carcasse, un moteur, un châssis... pour donner de manière très directe la version naïve des choses - un prototype, inévitablement, autrement je devrais y passer ma vie !

**"L'ENSEMBLE DU CORPS AUTOMOBILE EST ENCORE TRÈS MONODIRECTIONNEL !"**  
RONAN BOURULLEC

**Inter : À t'écouter, l'automobile exprime une dissonance entre ce qu'elle est et ce quelle montre.**

EB : Toutes les voitures évoquent un appétit féroce pour la vitesse, la puissance ! Elles sont félines, comme des tigres. Pourtant, c'est un peu un non-sens de voir ces troupes de tigres tapis dans l'attente. On a plutôt besoin de canards, d'oies, d'éléphants : des entités protectrices. Dans la voiture, très peu de signes me paraissent justes : il devrait y avoir un gros bouton orange facile à trouver pour regonfler le pneu, ou un mode sécurisé lorsqu'on la prête à de jeunes conducteurs. Comme avec les stagiaires au studio, pour qui je mets une protection sur la scie circulaire. Que la voiture exprime ce qu'elle est et qu'elle rende les gens conscients de leur responsabilité d'utilisateurs ! Pas comme avec le droit du port d'arme à l'américaine, où la voiture serait un droit « de klaxonner, d'être en colère, d'avoir cette puissance » ! On devrait remercier la société d'avoir ces droits.

**Inter : Je connais ton intérêt pour la science-fiction... La mobilité qu'imaginent les constructeurs te semble-t-elle juste et réaliste par rapport aux besoins de demain ?**

EB : Il y a encore une vision assez fautive du futur, un imaginaire collectif des vaisseaux spatiaux allant toujours plus vite. C'est « Rencontre du troisième type », une vision très mainstream de la science-fiction. William Gibson et Philippe K. Dick ont proposé une vision plus réaliste, plus punk du futur, avec de la diversité. L'ensemble du corps automobile est encore très monodirectionnel ; il convoque toujours cette idée d'un progrès qui nous rendrait de plus en plus libres et sans contraintes, mais ce progrès-là n'est pas intéressant. Les contraintes nous aident à aimer la réalité. La saveur de la vie se trouve, en grande partie, dans la coopération. Ma voiture m'amuse donc plus en famille que seul, juste pour moi. ●

