

Tables-rondes sur la
passementerie actuelle

La Maison du Passementier
de Saint-Jean-Bonnefonds

Rencontres sur la route du design



Programme des conférences

Des professionnels viennent vous parler de
leurs métiers

Vendredi 13 avril 2007
à 18h
à la Maison du Passementier
Entrée libre

Design et rubans

Intervention de

Sylvain Mariat, designer chez Airbus en
charge de l'aménagement de l'A380



Conférence n°3 : Design et rubans

Vendredi 13 avril à 18h à la Maison du Passementier

**Intervention de Monsieur Sylvain Mariat, designer chez Airbus en charge
de l'aménagement intérieur de l'A380**

*Présentation power point de nombreux projets. Mise à disposition d'échantillons de
tissus fabriqués pour Airbus.*

Son parcours :

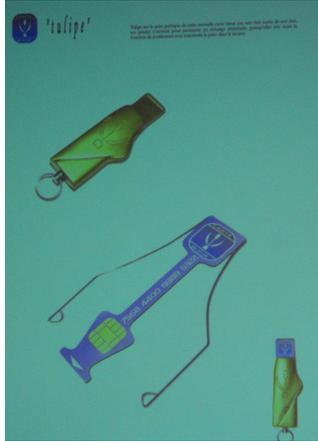
Passionné d'architecture et d'aéronautique, il fait ses études à l'Ecole Supérieure des Arts Appliqués à Paris.

Il part ensuite pour l'Angleterre, à l'Institut of Art and Design. Cette expérience britannique lui permet de perfectionner son anglais et de découvrir d'autres conceptions du design. Il y réalise le projet Koléo sur la problématique de transport des victimes. Il crée une civière sur roues semi-robotisée. Il va chercher son inspiration dans le monde animal, plus particulièrement chez les coléoptères. C'est un regard prospectif sur cet objet qui va plus loin que ce que l'on peut réaliser. Légère et adaptable, elle est capable de rétablir automatiquement l'aplomb en cas d'hélicoptère. La recherche de sponsors pour ce projet le met en contact avec Airbus.

Sur ces entrefaites, le Master Dual Design ouvre à Saint-Etienne. C'est un partenariat entre l'ENISE et les Beaux-Arts : cinq étudiants à l'ENISE et cinq étudiants aux Beaux-Arts travaillent en binôme sur des projets communs. Ceci permet de faire le lien entre un design qu'on pourrait qualifier « d'artistique » et

un design industriel.

Il remporte le concours de l'APECI (Agence pour la promotion et la création industrielle).



Le thème était la carte bancaire. Là aussi il s'agissait d'un projet prospectif qui renvoie à la notion d'argent (poids de l'argent/légèreté de la carte bancaire). Il souhaitait travailler sur le porte monnaie, son ouverture, mais il y a la contrainte du placement de la puce dans le lecteur carte. Le projet ressemble donc à un porte clé qui s'ouvre sur une puce. Deux tiges rétractables en titane à mémoire de forme permettent de placer la puce correctement dans le lecteur. Le projet est nommé Tulipe.

Qu'est-ce-que le design?

« le designer est présenté dans nos dictionnaires comme le spécialiste ou le praticien du design. C'est un mot d'origine anglaise. C'est la discipline visant à la création d'objets, d'environnements fonctionnels et esthétiques et conformes aux impératifs de la production industrielle ».

Il y a plusieurs type de design. Certains designers vont plutôt se diriger vers la réalisation de pièces uniques. D'autres, comme Sylvain Mariat, se tournent dans une voie industrielle. C'est pourquoi, il préfère que la fonction précède la forme. Le design doit concilier la valeur d'estime et la valeur d'usage. La valeur d'usage : on souhaite acquérir un objet car celui ci répond à un besoin, à une utilisation. La valeur d'estime : on souhaite acquérir un objet car il répond à un désir, à une idée de l'objet.

Son expérience chez Airbus

A la sortie de Dual Design, il est embauché chez Airbus comme designer et décorateur intérieur. Il n'avait jamais travaillé le tissu auparavant, son travail était plus technique. Le poste couvre deux fonctions : aménagement et dessins de sièges.

Il aménage les avions selon le souhait des différentes compagnies aériennes clientes. Elles viennent avec leur cahier des charges et les designers d'Airbus définissent l'intérieur. Le designer travaille en collaboration avec un ingénieur qui définit le plan et l'organisation des sièges selon le nombre de places souhaitées par la compagnie.

La famille Airbus :

- A320 : mono couloir pour les vols courts
- A340 : double couloir pour les vols long courrier
- A380 : deux étages, double escalier, pour les vols long courrier (capacité 550 voyageurs)

Le designer doit comprendre la culture de chaque pays, la symbolique des couleurs pour mieux répondre à la demande. Traditionnellement le rouge est très utilisé en Asie et pas du tout en Europe où l'on préfère des tons neutres tels que le bleu ou le gris. En Europe, les compagnies veulent du beige, sable, car c'est l'idée qu'elles se font d'un avion VIP. Les Asiatiques trouvent ces couleurs ternes. Aujourd'hui la variété de couleurs est plus grande même si les contraintes de l'entretien empêche d'aller vers les couleurs très claires. Il en va de même pour les cuirs en Asie, on aime le cuir brillant, en Europe on aime le cuir mat, un cuir trop brillant paraîtra vulgaire.

Un exemple de « choc culturel » : une compagnie a souhaité un concept fort (concept : toute idée commerciale novatrice) : un avion noir. Alors que chez nous, le noir est associé au deuil, ce qui n'est pas forcément rassurant pour un avion, au Japon cette couleur incarne le luxe. Il n'a pas été possible de répondre entièrement à cette demande car le noir attire la chaleur et certaines pièces trop fragiles, comme les ailes, ont du être peintes en blanc. L'intérieur était en revanche dans un dégradé de noir et anthracite. Nous sommes tellement peu habitués à cette couleur dans l'aéronautique, que le fabricant de la moquette a demandé s'il n'y avait pas une erreur sur la commande.

Les projets prospectifs

Ces projets permettent d'établir des planches de tendance (sortes

d'échantillons) et d'anticiper des demandes très particulières.

Le concept d'avion blanc. Dans la réalité ce n'est pas possible car le blanc est trop salissant. En général le lining est blanc cassé car avant il était possible de fumer dans les avions ce qui jaunissait les plastiques. Aujourd'hui, il est interdit de fumer, on peut donc utiliser le blanc pour le lining. Le blanc a l'avantage d'agrandir l'espace.

Le concept d'espace privatif. Il est possible aujourd'hui de créer pour la business class des espaces privés où l'on peut se reposer dans un siège-canapé. Des rangements, un bar, un écran de 15 pouces sont à la disposition du passager qui peut retrouver des espaces de convivialité à tout moment.

Le concept de l'A380 VIP. C'est un véritable appartement. Ce concept anticipe une éventuelle demande. L'esthétique choisie « casse » avec le milieu aéronautique pour se rapprocher de l'univers marin (place importante du bois). Les sièges restent massifs car il y a de nombreuses contraintes de sécurité. Le siège doit résister à 16G.

Le mood lighting

L'éclairage est primordial dans un avion. A Toulouse, deux designers lumières créent des scénarii selon le domaine de vol. C'est une possibilité d'atténuer les effets du décalage horaire. Ils travaillent sur l'impact des lumières colorées sur les tissus et les visages. Il faut, par exemple, éviter les lumières jaunes en Asie car cela fait ressortir le teint des Asiatiques.

Créer un tissu

Les compagnies demandent des tissus personnalisés. C'était le cas de la compagnie libyenne Africya. Des designers avaient créé un logo puissant sur la dérive, composé de quatre 9 de couleurs symbolisant la date de la création de l'Union Africaine le 9 septembre 1999. Le graphisme est lui aussi intéressant : une ceinture noire vient entourer le cockpit. Sylvain Mariat est parti de ce logo pour créer un tissu en déclinant une série de 9 de différentes teintes.

Au passage, il faut noter que la dérive des avions sert de signalisation et permet aux tours de contrôle de reconnaître les compagnies et aux avions de se reconnaître en eux. C'est aussi un moyen de communiquer. Cependant, même si rien n'est obligatoire, les lois du bon sens empêchent des initiatives trop

« personnelles ». Ainsi British Airways, ayant demandé à des artistes de personnaliser les dérives de chaque avion, ce qui en soit est une démarche intéressante, n'était plus reconnu par les tours de contrôle qui l'ont prié de repeindre ses dérives.

Pour créer un tissu, on utilise des logiciels avec des couleurs de référence par exemple le P299C référence couleur Pantone. Suivent les simulations informatiques puis les images 3D où l'on représente le tissu sur les sièges, ce qui permet au client de savoir ce qu'il aura. Enfin viennent les tests feu pour les certifications (feu et toxicité). Ces tests sont très onéreux mais indispensables car les sièges sont électrifiés (pour l'inclinaison...). Il y a donc des risques de courts-circuits.

Les possibilités en terme de tissus sont quasi illimitées. Possibilités de moquette et tissus en relief : tissus compressés, moquettes découpées au laser à la main... On peut aussi utiliser le cuir, cela dépend de la longueur du vol. Pour les vols courts, les rotations sont courtes, le cuir est apprécié car il se lave rapidement. Inversement, sur un vol d'une douzaine d'heures, le tissu plus léger et plus confortable devient avantageux. Cependant, pour beaucoup de clients le cuir est plus noble.

Ouvertures possibles

Aujourd'hui, il est possible d'intégrer des fils électriques et des fibres optiques dans les tissus pour apporter de la lumière, du son...

Le poids est l'ennemi de l'avion. Un fabricant a eu l'idée de mettre de l'air dans les sièges. Le procédé a été breveté.

La firme suisse Nantal a créé le Climatex, un tissu qui maîtrise la vapeur d'eau pour le confort des passagers.

La moquette lighth way gagne en poids, mais pas en confort. Cependant, elle peut être imprimée à la manière du papier.

Aujourd'hui les transports vont toujours plus vite mais vaut-il mieux passer plus de temps dans un avion avec plus de confort ou moins de temps mais dans des conditions désagréables?

Les questions du public

- Quels sont les éléments que l'on peut modifier pour mieux résister au feu?

La matière, la couleur et la texture du tissu modifient sa résistance au feu.

- Boeing/Airbus?

Airbus a une image plus jeune et plus créative. Les designers Airbus accompagnent le client dans ses choix, alors que Boeing propose un simple catalogue. Airbus répond au plus juste aux demandes des compagnies, même les plus farfelues. Anecdote : « j'ai souvent eu à faire aux épouses des directeurs de compagnies aériennes. L'une d'entre elles, est un jour venue avec la photo de son canapé en me demandant le même tissu pour les sièges de l'avion! »

- Faites vous attention à l'écologie?

C'est difficile, l'avion est un gros pollueur. Mais on fait au mieux pour réduire la toxicité des tissus.

- Comment travaillez-vous pour définir les aspects culturels qui vont entrer en compte dans la création d'un tissu et le choix d'une couleur? Avez-vous accumulé des connaissances personnelles, travaillez-vous avec des ethnologues...?

Airbus possède une bibliothèque et nous avons à chaque nouveau projet un budget documentation. Ce sont donc des recherches personnelles. Mais nous échangeons aussi beaucoup entre collègues nos expériences de terrain. Par exemple, un collègue, en Malaisie a été contraint de refaire tout son projet de mood lighting car il avait intégré du rose alors que cette couleur est liée à la prostitution en Asie.

- Travaillez-vous sur les odeurs et les sons, certains sont relaxants?

Le design olfactif et sonore se développe. Mais c'est très difficile, car rien n'est plus subjectif que les odeurs et les sons.

- Est-ce que tous les espaces de l'avion sont aménagés, même les espaces techniques?

Non, en particulier les espaces emergency qui doivent rester neutres et communs

à tous les avions.