

I-Care 333, un véhicule urbain à trois roues et trois passagers, 100% électrique, zéro émission, en matériau composite biodégradable et équipé de cellules à énergie solaire.



LIBERTÉ, GRÂCE ET FLUIDITÉ, AUTANT D'ATTRIBUTS EMPRUNTÉS À LA VOILE, CHÈRE À CE DESIGNER VISIONNAIRE.



HERO | PIERRE LALLEMAND MECANIQUEMENT VOTRE

COMPRENDRE AUSSI LOIN QUE POSSIBLE LA MÉCANIQUE DES CHOSES ET S'EN FAIRE UNE POÉTIQUE, C'EST CE QUI FAIT BATTRE LE CŒUR DE L'ARCHITECTE BELGE PIERRE LALLEMAND. VIBRONS ALORS AVEC CE "HERO" SURPRENANT, À LA FOIS ARCHITECTE, DESIGNER, PEINTRE, SCULPTEUR, CONCEPTEUR DE VOILIERS, D'AUTOS ET DE VÉLOS.

Texte Caroline Knuckey / photos Sébastien Nunes

Dès l'âge de huit ans, tous les week-ends, perché sur une chaise, Pierre Lallemand regardait son grand-père ferronnier, installé à la frontière française dans un village perdu, assembler des vélos – « Novy », précise-t-il – qui arrivaient en pièces détachées. C'est là qu'il apprend à rayonner des roues de vélos, à les monter et à les souder. Six ans plus tard, il fabrique son premier vélo. L'année suivante, sa première moto. Une Bultaco 360 de cross qui avait été accidentée et qu'il a entièrement reconstruite. Quand la moto a démarré, Pierre se souvient : « Ça vibrait, ça crachait une voix rauque, je n'avais jamais ressenti une telle émotion. » Cette relation quasi « charnelle » avec les motos – il admet tout de même qu'il préfère les femmes ! – ne l'a plus jamais quitté. Jusqu'au 20 juin 2010 où une Porsche Cayenne le renverse et y met un terme, ce qui ne l'empêche pas, une fois remis de cet accident, de s'acheter une « petite voiture de sport ». Une Fisher Fury qui lui fait retrouver le plaisir des odeurs de vieilles huiles brûlées et de vapeurs d'essence et qu'il résume ainsi : « Une barquette en kit de 450 kg, avec un moteur



P38 de 230 chevaux, une boîte de vitesses Ford Sierra Cosworth, un pont arrière Ford Capri 3000... un mélange détonant qui fait de cet engin sans portes une auto à peu près inconduisible, mais qu'est-ce que c'est drôle ! » Au fond, c'est tout ce qui l'amuse. Comprendre, décortiquer, déconstruire, reconstruire, aller au bout de la mécanique des choses, se poser les bonnes questions. Quand il conçoit des luminaires ou encore des enceintes, Pierre s'interroge sur ce qu'est la lumière, ce que fait l'œil, qu'est-ce que l'oreille, le son ? « Ce qui est merveilleux dans un moteur, c'est de comprendre ce qui le fait tourner. Le lien dans le plaisir

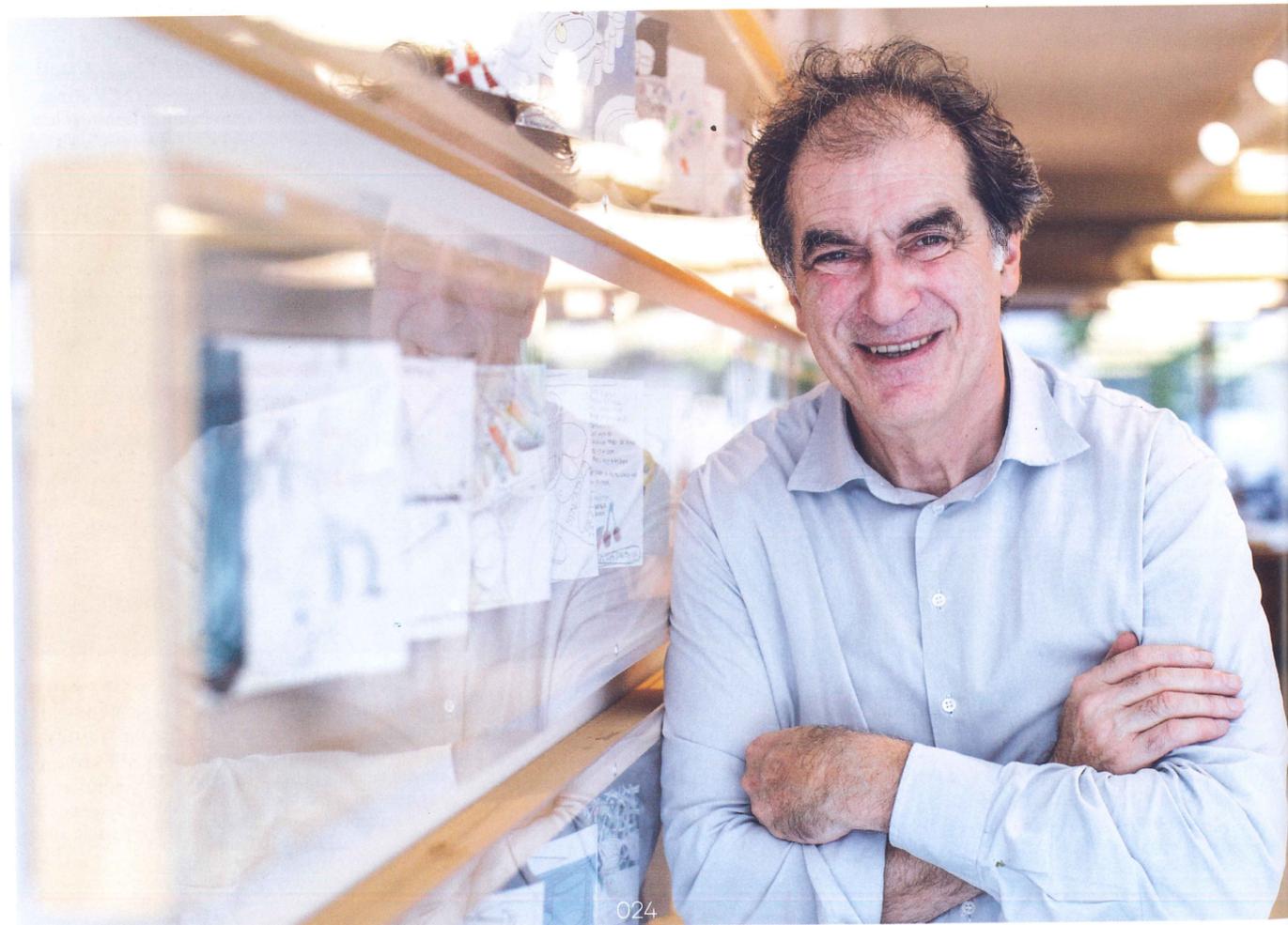
Imprimant le mouvement de sa virgule poétique, le vélo Ecce se décline aussi en carbone, un matériau plus léger et plus résistant.

de la conception, c'est d'inventer des formes qui correspondent à une poétique mais aussi à une réalité technique, que ce soit avec les autos, la voile ou encore les vélos, tous synonymes de liberté. » Mais revenons à son parcours. Quatre ans après sa première moto, Pierre Lallemand s'inscrit à la faculté d'architecture de l'Université libre de Bruxelles pour un cursus de cinq ans. S'ensuivent des stages en Italie, en Belgique et aux USA. C'est fin 1986, pendant son service militaire, qu'il se met à dessiner le soir des luminaires pour sa thèse de 3^{ème} cycle. L'exposition Moonlight présentée le 14 mai 1987 à la Fondation pour l'Architecture de Bruxelles lui vaut un succès retentissant. Il crée alors la société Moonlight Design qu'il revendra en 1995 à Schröder, n° 2 mondial en éclairages urbains. En 1989, il cofonde un cabinet d'architecture avec trois autres associés qu'il baptise Art & Build avec lequel il va signer de nombreux ouvrages. Citons à Bruxelles le siège de la Commission européenne – contre Jean Nouvel et Norman Foster tout de même –, l'école d'économie et de gestion Solvay, le musée de la médecine ; à Parme, le siège

I-Care 333, un véhicule urbain à trois roues et trois passagers, 100% électrique, zéro émission, en matériau composite biodégradable et équipé de cellules à énergie solaire.



LIBERTÉ, GRÂCE ET FLUIDITÉ, AUTANT D'ATTRIBUTS EMPRUNTÉS À LA VOILE, CHÈRE À CE DESIGNER VISIONNAIRE.



024

CASINO ROYALE
LICENCE TO DRIVE



HERO | PIERRE LALLEMAND MECANIQUEMENT VOTRE

COMPRENDRE AUSSI LOIN QUE POSSIBLE LA MÉCANIQUE DES CHOSES ET S'EN FAIRE UNE POÉTIQUE, C'EST CE QUI FAIT BATTRE LE CŒUR DE L'ARCHITECTE BELGE PIERRE LALLEMAND. VIBRONS ALORS AVEC CE "HERO" SURPRENANT, À LA FOIS ARCHITECTE, DESIGNER, PEINTRE, SCULPTEUR, CONCEPTEUR DE VOILIERS, D'AUTOS ET DE VÉLOS.

Texte Caroline Knuckey / photos Sébastien Nunes

Dès l'âge de huit ans, tous les week-ends, perché sur une chaise, Pierre Lallemand regardait son grand-père ferronnier, installé à la frontière française dans un village perdu, assembler des vélos – « Novy », précise-t-il – qui arrivaient en pièces détachées. C'est là qu'il apprend à rayonner des roues de vélos, à les monter et à les souder. Six ans plus tard, il fabrique son premier vélo. L'année suivante, sa première moto. Une Bultaco 360 de cross qui avait été accidentée et qu'il a entièrement reconstruite. Quand la moto a démarré, Pierre se souvient : « Ça vibrait, ça crachait une voix rauque, je n'avais jamais ressenti une telle émotion. » Cette relation quasi "charnelle" avec les motos – il admet tout de même qu'il préfère les femmes ! – ne l'a plus jamais quitté. Jusqu'au 20 juin 2010 où une Porsche Cayenne le renverse et y met un terme, ce qui ne l'empêche pas, une fois remis de cet accident, de s'acheter une « petite voiture de sport ». Une Fisher Fury qui lui fait retrouver le plaisir des odeurs de vieilles huiles brûlées et de vapeurs d'essence et qu'il résume ainsi : « Une barquette en kit de 450 kg, avec un moteur



P38 de 230 chevaux, une boîte de vitesses Ford Sierra Cosworth, un pont arrière Ford Capri 3000... un mélange détonnant qui fait de cet engin sans portes une auto à peu près inconduisible, mais qu'est-ce que c'est drôle ! » Au fond, c'est tout ce qui l'amuse. Comprendre, décortiquer, déconstruire, reconstruire, aller au bout de la mécanique des choses, se poser les bonnes questions. Quand il conçoit des luminaires ou encore des enceintes, Pierre s'interroge sur ce qu'est la lumière, ce que fait l'œil, qu'est-ce que l'oreille, le son ? « Ce qui est merveilleux dans un moteur, c'est de comprendre ce qui le fait tourner. Le lien dans le plaisir

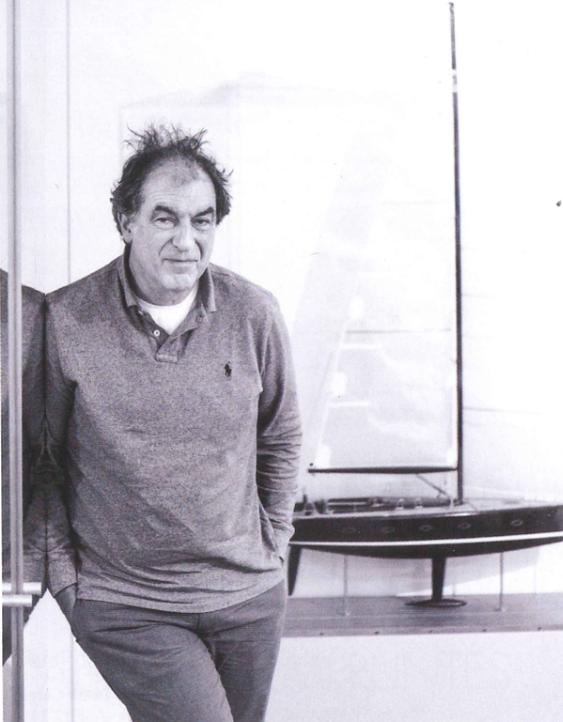
Imprimant le mouvement de sa virgule poétique, le vélo Ecco se décline aussi en carbone, un matériau plus léger et plus résistant.

de la conception, c'est d'inventer des formes qui correspondent à une poétique mais aussi à une réalité technique, que ce soit avec les autos, la voile ou encore les vélos, tous synonymes de liberté. » Mais revenons à son parcours. Quatre ans après sa première moto, Pierre Lallemand s'inscrit à la faculté d'architecture de l'Université libre de Bruxelles pour un cursus de cinq ans. S'ensuivent des stages en Italie, en Belgique et aux USA. C'est fin 1986, pendant son service militaire, qu'il se met à dessiner le soir des luminaires pour sa thèse de 3^{ème} cycle. L'exposition Moonlight présentée le 14 mai 1987 à la Fondation pour l'Architecture de Bruxelles lui vaut un succès retentissant. Il crée alors la société Moonlight Design qu'il revendra en 1995 à Schröder, n° 2 mondial en éclairages urbains. En 1989, il cofonde un cabinet d'architecture avec trois autres associés qu'il baptise Art & Build avec lequel il va signer de nombreux ouvrages. Citons à Bruxelles le siège de la Commission européenne – contre Jean Nouvel et Norman Foster tout de même –, l'école d'économie et de gestion Solvay, le musée de la médecine ; à Parme, le siège

I-Care Racing Roadster, un véhicule électrique biocomposite à trois roues biplace développé pour la course, présenté pour la première fois en 2012 au Salon de l'Automobile de Bruxelles.



Pierre Lallemand, devant une maquette de Ionic 39, le bateau cher à son cœur.



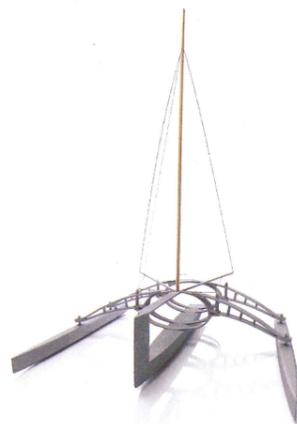
Les premières recherches formelles de Ionic 39 résultent directement de cette maquette de 1999.

●●● de l'Efsa (European Food Safety Authority) ; à Strasbourg, le Conseil des ministres et l'EDQM (Direction européenne de la qualité du médicament). « Ce qui me motive dans l'architecture, c'est cette mécanique conceptuelle, récurrente à chaque domaine et prétexte à la création. C'est le bonheur de se mettre dans un état de concentration extrême où on est à la fois absent et particulièrement conscient. Ce qui importe, c'est le chemin, là où se dégage la plus grande sincérité et qui procure une immense satisfaction. » La voile ? Pierre Lallemand la pratique de façon erratique depuis plus de quinze ans, là encore attiré comme un aimant par cet univers de liberté, de maîtrise des éléments, ce qu'il appelle « la maîtrise de la trajectoire ». Il n'a pas trouvé son bateau, alors il l'a tout simplement dessiné ! Mais aussitôt de rectifier : « En fait, je ne le trouvais pas parce que je ne savais pas ce que je cherchais. » C'est en dessinant Ionic, un voilier haut de gamme, dont naissent deux prototypes, l'un de 39 pieds en 2001, suivi d'un autre de 48 pieds, qu'il le trouve, qu'il le

trouve ! Le succès est au rendez-vous. Plus de 650 demandes affluent lors de sa sortie. Mais Ionic ne sera pas produit en série. Erreurs de gouvernance et difficultés majeures avec le constructeur, qu'importe ! Pierre Lallemand en est déjà à son prochain projet. Il a repéré, lors de ses visites sur les chantiers navals, des petits morceaux de balsa. Ils vont lui servir à sculpter un vélo. Après des essais structurels à la limite de ce nouveau composite, naît Ecce. Sur les quatre figures de style, Pierre retient le plus spectaculaire et cofonde en 2012, avec son ami Michel Leempoel, l'entreprise de vélos éponyme. Ecce est produit en série et décliné aussi en carbone. La version qu'il customise dans sa lecture pour BMW¹⁾, lors d'une rencontre fortuite à l'occasion du réaménagement urbain de l'avenue de la Toison d'Or, dont il a la charge, colle parfaitement à cette allégorie de la vitesse, si chère au constructeur allemand. L'exercice s'érige ici en œuvre d'art. Et les autos dans tout ça ? « Au départ, il s'agissait d'une commande de voitures électriques pour Xavier

Vanderstappen. » En 2011, Pierre conçoit des modèles à trois roues, dont un à portes papillon, alternant des carrosseries en "strip planking", un procédé de fabrication utilisé dans la construction de coques de bateaux, ici en red cedar et en fibre de lin. L'année suivante, il s'amuse à rhabiller une Fisher Fury de bois. Le 24 janvier 2011, lorsqu'il revend son cabinet d'architecture, ses conceptions cumulent deux millions de mètres carrés mis bout à bout ! Quelques-unes de ses maquettes d'architecture font aujourd'hui partie des collections du MoMA. Outre son grand chantier de l'avenue de la Toison d'Or à Bruxelles, Pierre travaille actuellement sur un projet de voilier à coque inversée. Encore une utopie flottante ? « J'en viendrais à bout », énonce-t-il sereinement. La suite ? Il n'y a pas de fin pour celui qui marche en équilibre sur le fil tendu de la création. C'est ce qui le pousse chaque matin à rejoindre son atelier dans la plus grande hâte. ▲H

1) Cette rencontre a donné lieu à une exposition consacrée au designer dans le cadre de Uptown Design au sein du BMW brandstore de Bruxelles. Elle s'est achevée le 28 septembre.



"Ellipse 01", l'une des nombreuses maquettes imaginées par Pierre Lallemand en collaboration avec Michel Desjoyaux.

Conjuguer réalité technique et poétique, c'est la marque de fabrique de cet architecte "polymorphe", tout entier en proie à son rêve.



« CE QUI ME MOTIVE DANS L'ARCHITECTURE, C'EST CETTE MÉCANIQUE CONCEPTUELLE, PRÉTEXTE À LA CRÉATION. »

Une Fisher Fury revisitée par Pierre Lallemand, ça donne ça !



DES LUMINAIRES DE ROND-POINT A L'ECLAIRAGE AUTOROUTIER EN PASSANT PAR LES PLACES VERTES, L'ECLAIRAGE PUBLIC PREND DE PLUS EN PLUS D'IMPORTANCE EN MILIEU URBAIN. ET INSPIRE DE PLUS EN PLUS DESIGNERS ET ARCHITECTES. LA PREUVE PAR TROIS DESIGNERS, ESTHETES ET POETES.



© Damien Bihr

Ces éclaireurs d'espaces publics

Rendre les gens heureux

Diplômé comme ingénieur en design industriel à l'institut St-Luc de Liège en 1984, Damien Bihr débute son approche de la lumière en Finlande. «La lumière y est particulière, avec un hiver blanc qui dure six mois. Et, pour la première fois, je me suis rendu compte que sans lumière il n'y a pas d'objet».

De retour en Belgique, il crée son agence, Naos design, et recontacte la société Schreder, pour laquelle il avait réalisé des projets dans le cadre de ses études. Il se voit proposer de dessiner des luminaires urbains. En 1987, la Saturn 3 S voit le jour, vendue un peu partout dans le monde. Il vient de réaliser un nouveau prototype «plus futuriste».

Damien Bihr attribue à l'éclairage «un rôle de sécurité et sculptural la nuit, mais il doit aussi participer à l'espace de jour». Il appuie: «je préfère que l'objet soit discret, tel un arbre dans la rue ou une plante. Je dessine des lampes que je trouve intéressantes: à partir d'une lampe de qualité ou

de la couleur d'une ampoule, j'essaie de créer une ambiance urbaine qui rend les gens heureux. J'ai aussi étudié des aménagements lumineux pour les entrées des villes après les autoroutes. Il s'agit d'un bijou lumineux, tel un collier de lampes, j'espère que le projet va aboutir. Mais en Belgique, on manque souvent de poésie. Si je dessinais pour une firme italienne, je pourrais imaginer une lampe avec un petit bord pour abreuver les oiseaux».

Une démarche artistique

Henriette Michaux s'interroge sur «la lumière et la forme». En marge de la création propre de luminaires, ses travaux prennent parfois une dimension urbaine, comme pour le ring de Charleroi. Le chantier s'est déroulé en deux phases: l'éclairage des berges, et l'expression lumineuse du ring la nuit (en cours). L'intervention reste très discrète: «il s'agit d'une démarche artistique mais il ne s'agit pas de transformer le ring en œuvre

d'art. Pour les habitants de Charleroi, cette mise en lumière représente un budget important et cela peut agacer». La démarche d'Henriette Michaux est respectueuse de l'être et de son environnement: «Je me réjouis de travailler sur l'éclairage urbain, mais avec un minimum d'effet». Formée en tant qu'ingénieur civil des Constructions (1979), Henriette Michaux travaille sur des chantiers très différents, qu'il s'agisse de la mise en lumière de l'extension du Musée Horta à Bruxelles, des abords de l'Abbaye de Stavelot ou de l'ancien presbytère de la Tour à Leuven. De même, elle expose beaucoup, ici et ailleurs: Paris, Cologne, Milan, Prague, Amsterdam..

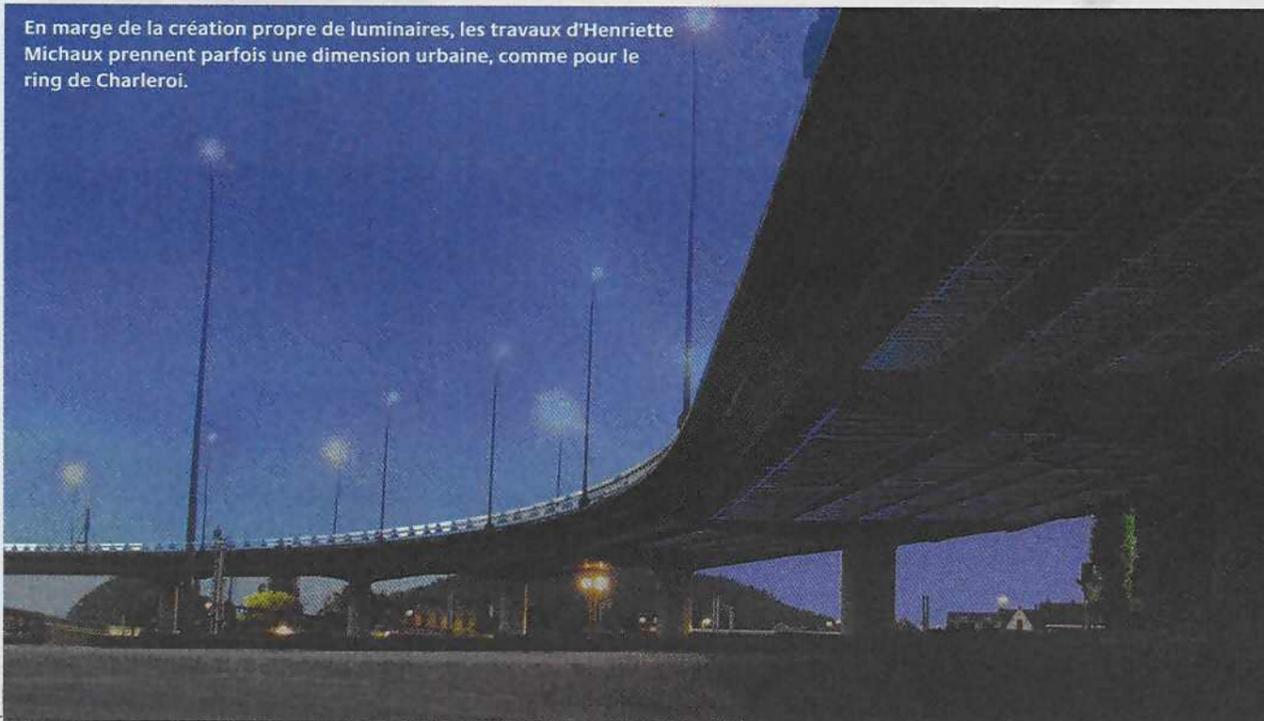
Les places communales

Architecte formé à l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles, Pierre Lallemand a fondé en 1989, en association avec d'autres architectes, le bureau Art & Build, qui compte une centaine de collaborateurs, outre deux bureaux à Luxembourg



«Si on maîtrise la lumière et la manière dont elle est perçue, on devient un scénographe urbain» affirme Pierre Lallemand

En marge de la création propre de luminaires, les travaux d'Henriette Michaux prennent parfois une dimension urbaine, comme pour le ring de Charleroi.



et à Paris. Ses réalisations sont multiples, de la rénovation du Berlaymont (et l'éclairage de l'esplanade), siège de la Commission européenne, à la bibliothèque des sciences humaines de l'Université libre de Bruxelles en passant par d'autres projets de portée internationale.

Sans cesser de se référer à la lumière: «La lumière n'existe pas par elle-même, elle n'est là que parce qu'elle frappe ou traverse». Au hasard des commandes, Pierre Lallemand est également amené à approcher l'éclairage public. Pour l'aménagement d'espaces, telles tout récemment, les places de Ath et de Tournai: «L'idée est de créer un éclairage très tendre, tout en tenant compte de la typologie des appareils, de leur taille, de leur rythme car ils ponctuent l'espace et le structurent. Si on maîtrise la lumière et la manière dont elle est perçue, on devient un scénographe urbain».

Zoé Minne

Ses travaux prennent parfois une dimension urbaine, comme pour le ring de Charleroi : le ministère de l'Équipement et des Transports m'a demandé de revaloriser le site de la gare du Sud. C'est un lieu stratégique car c'est là qu'arrivent les voyageurs, mais aussi en raison de ses trois ouvrages d'art : la passerelle Roi Baudouin, le pont Olof-Palm et le pont de la Résistance.

Le chantier s'est déroulé en deux phases : l'éclairage des berges et des bancs, et l'expression lumineuse du ring la nuit (en cours). L'intervention reste très discrète : il s'agit d'une démarche artistique mais il ne s'agit pas de transformer le ring en œuvre d'art. La démarche d'Henriette Michaux est respectueuse de l'être et de son environnement : Je me réjouis de travailler sur l'éclairage urbain, mais avec un minimum d'effet.

Formée en tant qu'ingénieur civil des Constructions (1979), Henriette Michaux a commencé à étudier la lumière et l'éclairage architectural dès 1988. Elle s'attèle alors à la conception de luminaires – en métal, d'abord, associés à des formes coulées dans du polyester diaphane –, avant de multiplier, sur le côté, les collaborations avec des bureaux d'architecture. Je travaille avec des architectes comme concepteur de lumière, explicite la designer. Il s'agit d'un travail sur la lumière et non sur l'objet. Pour cela, je fais également appel à d'autres fabricants. Pour des chantiers très divers, qu'il s'agisse de la mise en lumière de l'extension du Musée Horta à Bruxelles, des abords de l'Abbaye de Stavelot ou de l'ancien presbytère de la Tour à Leuven.

En marge de ces activités, cette experte dans la mise en lumière – des espaces intérieurs et extérieurs – et dans l'interaction lumière-matière, enseigne à l'Institut d'Architecture Lambert Lombard à Liège et à l'École supérieure des arts visuels de La Cambre. De même, elle expose beaucoup, ici et ailleurs : Paris, Cologne, Milan, Prague, Amsterdam...



Pierre Lallemand

Henriette Michaux,
Lampe sur pied Roberto, verre soufflé et inox
(ci-contre).
Chiara, verre soufflé et inox (ci-dessous).
Flora, verre soufflé et inox (en bas).
© M.-F. Plissart.

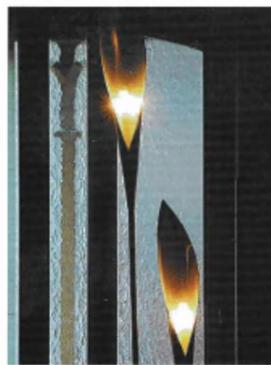


Architecte formé à l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles, Pierre Lallemand a collaboré avec les bureaux d'architecture André Jacquain (Bruxelles), BBPR (Milan) et Cesar Pelli (New Haven, États-Unis) avant d'exposer ses premiers luminaires à la Fondation pour l'architecture, à Bruxelles, en 1987.

Deux ans plus tard, il fonde, en association avec d'autres architectes, le bureau Art & Build, qui compte une centaine de collaborateurs, outre deux bureaux à Luxembourg et à Paris. Ses

réalisations sont multiples, de la rénovation du Berlaymont (et l'éclairage de l'esplanade), siège de la Commission européenne, à la bibliothèque des sciences humaines de l'Université libre de Bruxelles en passant par d'autres projets de portée internationale. Au sein de cette structure, Pierre Lallemand se définit comme « concepteur » : nous fêtons nos 15 ans. Après les luminaires et l'architecture, je dessine aujourd'hui des bateaux, des vélos, des enceintes acoustiques... au gré de mes envies.

Henriette Michaux, lampe sur pied, laiton.
© M.-F. Plissart.

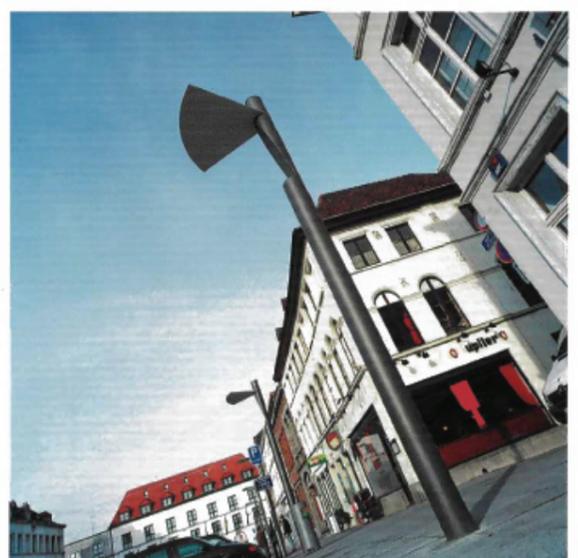


Sans cesser de se référer à la lumière : La lumière n'existe pas par elle-même, elle n'est là que par ce qu'elle frappe ou traverse. Au hasard des commandes, Pierre Lallemand est également amené à approcher l'éclairage public. Pour l'aménagement d'espaces, telles tout récemment, les places d'Ath et de Tournai. L'idée est de créer un éclairage très tendre, tout en tenant compte de la typologie des appareils, de leur taille, de leur rythme car ils ponctuent l'espace et le structurent. Si on maîtrise la lumière et la manière dont elle est perçue, on devient un scénographe urbain. Il poursuit : D'une folie polychromique à la froideur d'une lumière blanche, le design doit être simple, rigoureux, efficace.

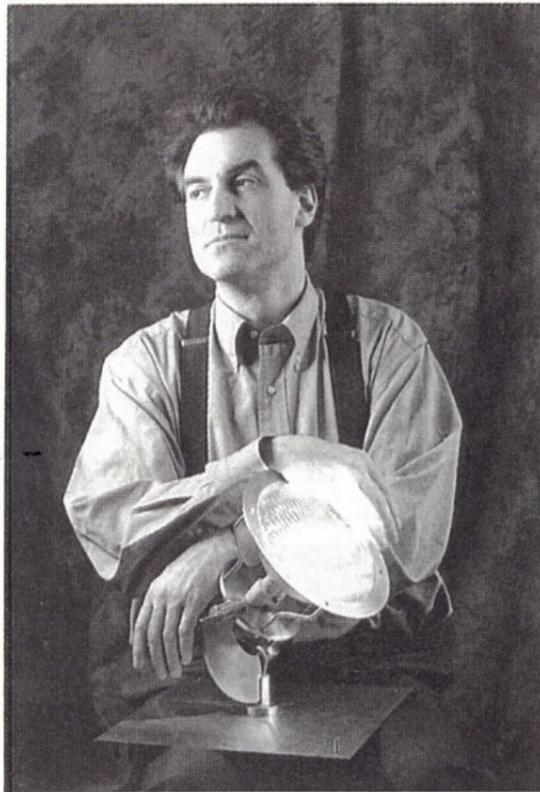
Et de pointer l'exemple de Venise, où à l'occasion d'un grand événement, la mairie a fait appel à un « illuministe » pour éclairer la place Saint-Marc. Celui-ci a alors eu l'idée... de placer une bougie à chaque fenêtre. Il conclut : La pertinence n'est pas dans l'excès, mais dans l'esprit que l'on donne à la lumière.

Catherine Callico

Pierre Lallemand, Grand-place de Tournai.



PIERRE LALLEMAND DESIGNER HUMANISTE



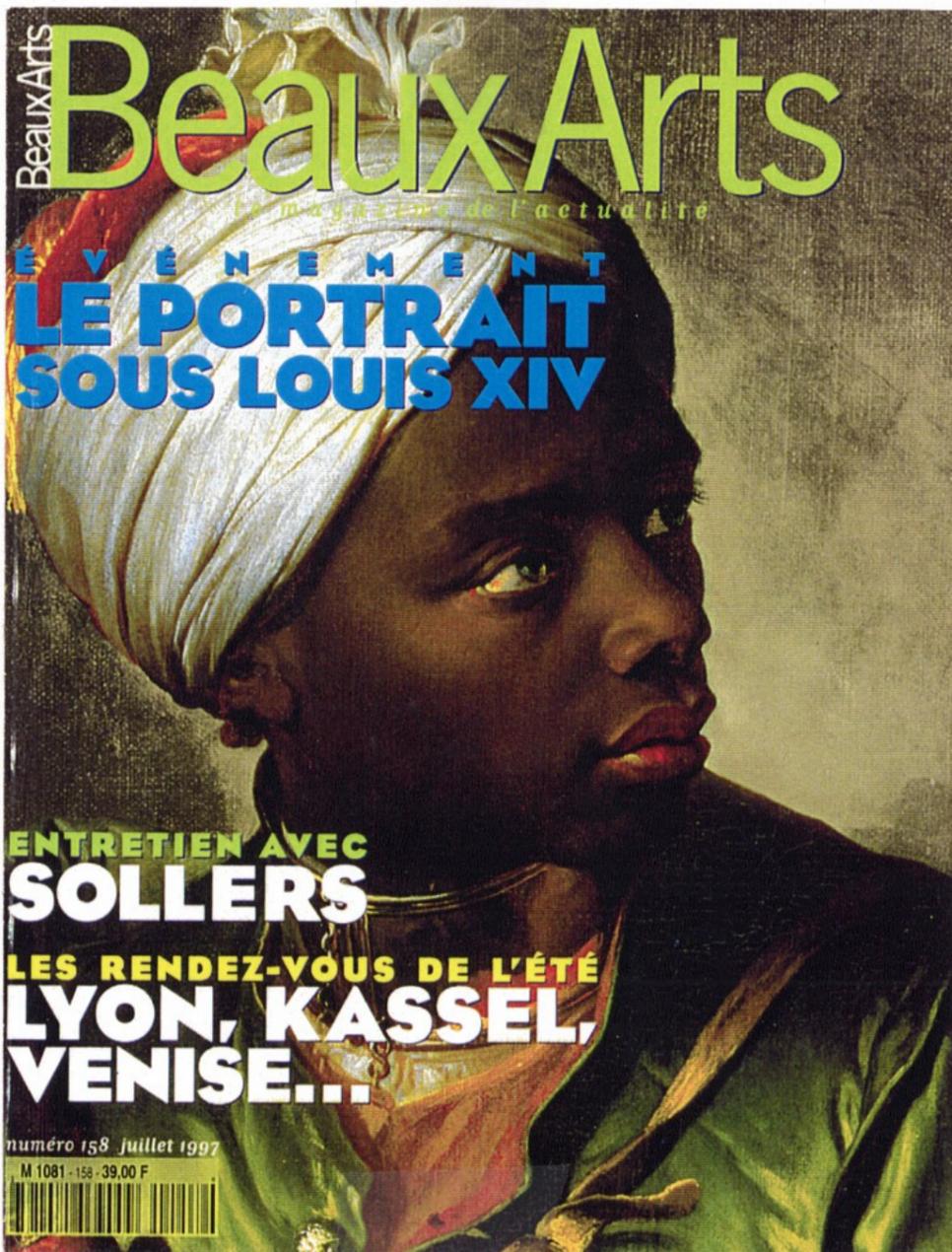
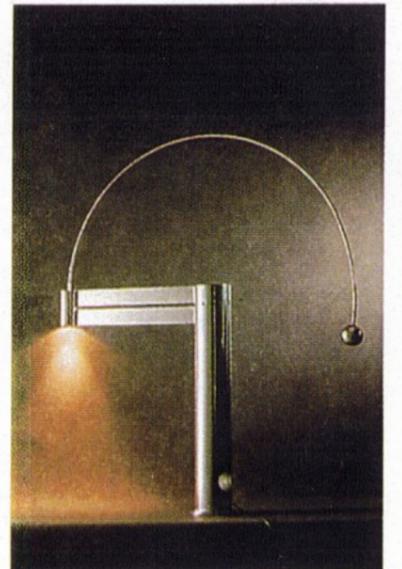
Pierre Lallemant aime les jeux d'esprit. Architecte, designer et sculpteur, il dessine une lampe *Paradoxe*, enferme des stylos dans une boîte sculpture, modèle un Icare de bronze l'instant d'avant la chute (*Un Malaise certain I et II*). Cet humaniste amateur d'Ucello conçoit la bibliothèque de Sciences humaines de l'Université libre de Bruxelles comme «un lieu de densité de savoir, d'immanence». Il pousse le raffinement jusqu'à concevoir un musée de l'Éthique de la médecine, en faisant référence à la géométrie euclidienne. «Sur la façade, le symbole du soleil et de la lune. Celle du rectangle d'or et de l'ourobouros, le serpent qui se mord la queue, référence aussi au caducée de la médecine», dit-il d'une voix sourde. Ce géomètre philosophe qu'on imaginerait aisément gravir les degrés de l'école d'Athènes de Raphaël

VARIATIONS BELGES

Inventive, la jeune génération des designers belges sait dessiner objets et meubles, mais aussi travailler avec virtuosité le bois, le métal et le verre. Sans oublier des matériaux aussi divers que le cuivre poli, la fibre de carbone, ou encore l'albâtre...

vient de ravir à Jean Nouvel et sir Norman Foster la réalisation du siège de la Commission européenne à Bruxelles, prévu pour l'an 2000. «Le bâtiment actuel est intouchable. En cours de désamiantage, il est emballé comme une œuvre de Christo», regrette cet ancien assistant de l'architecte américain Cesar Pelli (le concepteur de Battery Park et du MoMA à New York). Pour l'heure, le fondateur de Moonlight Design expose ses luminaires (ill.

Paradoxe) parmi un aréopage de designers belges réunis par la galerie bruxelloise Martine Boucher. Autant de lignes d'horizons formées par les meubles et objets de Paul Quadens, Frank Sarfati, Lydia Kümel, Claire Ménager, Alain Chenaux ou Pascal Bauwens... **MYRIAM BOUTOULLE**
Exposition «20 designers», centre Wallonie Bruxelles, 125-127, rue Saint-Martin 75004 Paris, tél. 01 53 01 96 96, jusqu'au 7 septembre.



SALON

Le LikeBike poursuit son ascension

Le Grimaldi Forum s'apprête à accueillir la seconde édition du LikeBike, qui se tiendra du 3 au 5 juin. Un rendez-vous devenu incontournable pour tous les amateurs de vélo qui met également l'accent sur ce mode de vie sain. Etat des lieux dans la dernière ligne droite.



Il est possible d'allier sport et style. Tel pourrait être le slogan de LikeBike Monte-Carlo qui, dans moins d'un mois, exposera des centaines de vélos différents. L'an dernier, déjà, au Grimaldi Forum en l'espace d'un week-end, la première édition avait permis la découverte de presque 400 modèles au détour de 84 stands. Une large vitrine qui avait fait la fierté des exposants et le bonheur des visiteurs. Surtout, une belle affluence pour ce qui n'était encore qu'un pari. Pourtant, selon les dires de Vladimir Singer, co-fondateur du salon, « beaucoup de Montégasques étaient absents à cause des vacances ». Une des raisons pour laquelle la manifestation a changé de date. Exit le week-end pascal, place au début du mois de juin. Une édition aux grandes attentes puisque, outre les 14 premières mondiales prévues, une grosse centaine d'exposants a déjà confirmé sa présence. C'est ainsi que seront de la partie, entre autres, Ecco Cycles et ses modèles en bois aux formes particulières, à mi-chemin entre art et vélo, Stealth et son B52 à assistance électrique - d'une puissance de 5200W - allant jusqu'à



En haut à gauche : Spécialissima de Bianchi.
En haut à droite : le Double Pylon de Moulton.
Crédits : un modèle en bois de Ecco Cycles.

« Une visibilité pour les petits créateurs. »

80km/h ou encore Lacroix qui exposera son nouveau modèle, présenté comme « la nouvelle génération de vélo en carbone ». Sans oublier Bianchi, dont

le Spécialissima, un vélo ultra léger (cadre de 780g), est doté d'une technologie permettant de réduire les vibrations, et le New Series Double Pylon de Moulton, le vélo britannique au cadre en acier et aux suspensions arrière hydrostatiques. A qui reviendra le maillot jaune ?

Accessoires et conseils

De grands noms, qui, pour certains, étaient déjà présents l'an dernier. Mais pas seulement. En effet, autre nouveauté, le salon permettra à des artisans de s'affirmer. « Cette année, nous donnerons à de petits créateurs, souvent à la pointe de l'innovation et du progrès, une visibilité qu'ils ne peuvent obtenir seuls », affirme Vladimir Singer. Les organisateurs du LikeBike Monte-Carlo ont par ailleurs prévu d'offrir des invitations à tous les participants de l'événement qui se déroulera le 3

juin. Hasard du calendrier, le LikeBike est placé entre le Giro d'Italie et le Tour de France. Une chance pour entrevoir des coureurs en vitailleurs ? Le co-fondateur l'espère : « On l'espère, c'est important pour nous de pouvoir communiquer avec eux ». Mais à défaut de pouvoir rencontrer ces champions, dont un grand nombre réside à Monaco, les passionnés pourront se rabattre sur les stands dédiés au mode de vie sain, entre accessoires, concepts liés à l'alimentation et nutrition ou autres résultats de recherches sur le développement personnel. « Un esprit sain dans un corps sain », comme l'écrivait Juvénal. En marge du salon, une soirée de gala est prévue le samedi 4 juin au Yacht Club, durant laquelle une vente aux enchères sera organisée au profit de la Fondation Albert II. Avant de clore l'édition 2016 le lendemain, tout en gardant 2017 en ligne de mire. Et à en croire Vladimir Singer, les discussions ont déjà débouté avec le gouvernement monégasque : « L'an prochain, nous souhaitons utiliser le LikeBike comme plate-forme de concours de design de nouvelles technologies dans le monde du vélo ».

● Anne BENOIST



CAPO VELO
CYCLING COLLECTIVE

<http://capovelo.com/ecce-cycles-opus-dazzles-likebike-show-monte-carlo/>

09/06/2016 - By Campionissimo

ECCE CYCLES' OPUS DAZZLES AT LIKEBIKE SHOW IN MONTE CARLO



Each year, cycling enthusiasts from around the world gather at the international luxury bike show, **LikeBike**, in Monte Carlo to ogle some of the most sophisticated and expensive bikes on the market – with said bikes ranging from the latest cutting-edge road racing models, to the most elaborate electric bikes of the day.

To many however, one bike stood out the most, by virtue of its reminiscence to the past, only to be refreshed by modern day technology and materials.

Created by Belgian architect/designer, Pierre Lallemand, in partnership with Belgium's Ridley Bikes, the **ECCE Cycles Opus** ditches any notion of a contemporary cruiser bike in favor of an elegant Art Deco-esque style frame, which comes complete with a modern Gates Carbon belt drive system that's mated to an 11-speed Shimano Alfine rear hub transmission. Moreover, a luxurious Brooks leather saddle and bag, along

<http://www.ciclosfera.com/ecce-cycles-obra-arte-bicicleta/>

Publicado por: Dani Cabezas
on: junio 15, 2016

Ecce Cycles: ¿obra de arte o bicicleta?



Llegadas directamente desde Bélgica, te presentamos las alucinantes Ecce Cycles. No podrás dejar de mirarlas.

A menudo, los diseñadores de bicicletas se estrujan el cerebro para tratar de dar con nuevas y **sinuosas formas** para sus nuevos modelos. Y pese a ello, hay quien está convencido de que, en este mundo, prácticamente todo está ya inventado, y que sorprender al cliente es casi imposible. ¿O no?

Los responsables de la firma belga [Ecce Bikes](#) son de la segunda opinión. Y por ello, acudieron al reputado artista, arquitecto y diseñador [Pierre Lallemand](#) para que imaginase y plasmase sobre el papel una bicicleta que **rompiera moldes**. Y una vez ideada, convertirla en realidad.



Ecce Bikes se fundó en el año 2012, con el objetivo de crear prototipos de bicicletas diseñados por Lallemand” cuenta a *Ciclosfera* uno de sus responsables, Thomas Leclere. “Desde entonces hemos lanzado varios prototipos y puesto en nuestra web la **Ecce Opus**, que comercializamos en dos modalidades distintas: madera y carbono”,

explica Leclere. “Además, contamos con el modelo cruiser”, con un manillar más orientado al paseo urbano que a la carretera.

Para ciclistas pudientes

El stock de estas bicicletas es, como era de esperar, muy limitado. “Desde que lanzamos los distintos modelos de Opus no hemos parado de recibir solicitudes a través de nuestra página web para hacerse con ellas”, reconoce Leclere. Y es que poseer una de estas exclusivas máquinas no está al alcance de todos los bolsillos: su precio ronda los 8.900 euros.

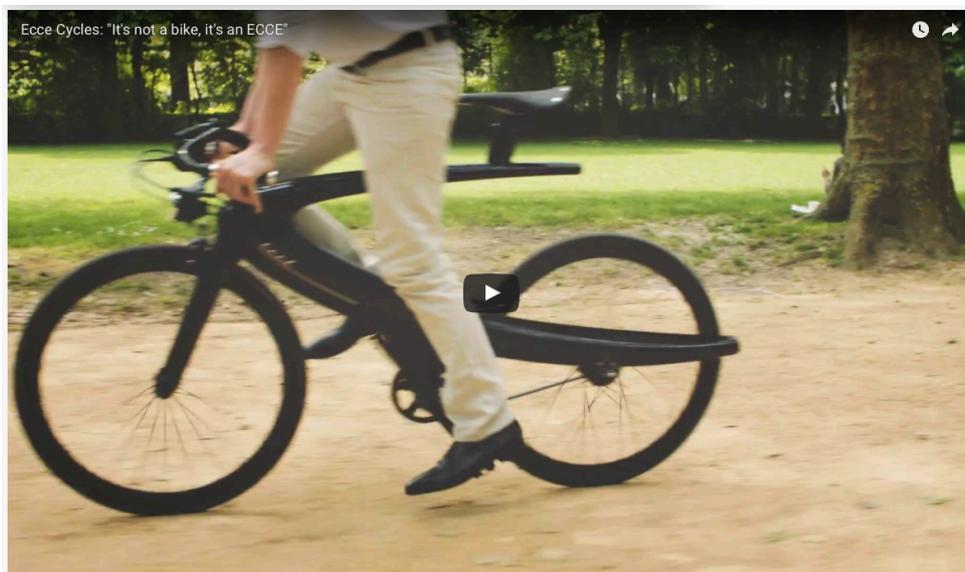
“Creemos que cada una de nuestras creaciones son algo más que bicicletas sencillas: son auténticas obras de arte”, apunta Leclere. “La **elegancia y la más alta tecnología** son los pilares en los que se basa la filosofía de Ecce Cycles”.



with retro-looking handlebars, grips and headlight, punctuate its cockpit.

How much?

The **Opus** is available in two models, which feature a choice of either a wood or carbon fiber frame, with the hefty starting price of around \$11,000.





<http://www.city-ride.fr/ce-nest-pas-un-velo-cest-un-ecce/>

Par **Cédric Breton** | 5 octobre 2016

CONCEPT & DESIGN

Ce n'est pas un vélo, c'est un Ecce

OBJET D'ART

ECCE Cycles, société belge créée en 2012 à Bruxelles par le designerarchitecte Pierre Lallemand, présente deux vélos urbains appelés Opus, dont le lancement officiel a eu lieu au Salon LikeBike de Monaco début juin. Déclinés en version Sport et Cruise, ces vélos possèdent un cadre en carbone, des équipements Shimano (boîte de 11 vitesses) et Brooks (sellerie et accessoires). Ces deux créations sont déjà commercialisées via le site Internet de la société et vendues à l'international. On les trouvera également prochainement à Paris à l'occasion d'une collaboration exclusive avec le Bon Marché Paris à compter du 1er novembre.



Opus Sport



Opus Cruise



Opus Wood

Prix public de 8 900 €. En outre, la société finalise actuellement les versions électriques d'Opus qui seront disponibles pour la fin de l'année.

Informations : www.ecce-cycles.com

http://www.designboom.com/technology/ecce-cycles-pierre-lallemand-city-bicycles-06-07-2016/?utm_content=buffer8e7bf&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer

jun 07, 2016 piotr boruslawski | designboom

ecce cycles from pierre lallemand escape the typical triangular frame



ecce cycles from pierre lallemand escape the typical triangular frame
all images courtesy ecce cycles

in an ordered pre-formatted world, [ecce cycles](#) liberates itself from the set shapes to take form to another level. with the work of the designer [pierre lallemand](#), the company has

given birth to a unique line of bicycles that open up the boundaries of aestheticism.



each model uses a carbon fibre frame

founded in 2012 in brussels, ecce cycles has two distinct ranges offering comfort in three different sizes. the 'opus' sport model is completely black with a gloss paint finish on a carbon fibre frame. robust and lightweight, the bicycle's accessories are ideal for urban environments. the other version, 'opus' cruiser, combines leather and carbon offering riders a more refined bicycle. all the ecce cycles include shimano hardware, continental tires and ridley front forks.



the 'opus' sport model



the second version, 'opus' cruiser



outfitted with leather accessories



the brake and drivetrain layout



<http://www.designstudiomag.com/single-post/2016/10/06/ECCE-Cycles-Designer>

October 6, 2016 | BIOGRAPHY | M. Pierre LALLEMAND

ECCE Cycles Designer



After obtaining his Master of Architecture degree at the Brussels Académie des Beaux Arts, classically trained Pierre Lallemand does his internship with renowned Belgian architect André Jacquemain before setting off to Milan in 1983 to work for Banfi Belgiojoso Pressutti & Rogers.

After this spell in Italy, he joins the practice of Cesar Pelli in New Haven, Connecticut (1985).

Lallemand has to return to Europe to do his military service and presents his first solo show in June at the Fondation pour l'Architecture (1987) in Brussels.

In 1987, Lallemand shows his first lamps at Brussels' Fondation pour l'architecture. The exhibition included Moonlight, Hermès, Cyclope, Cyborg, Ion, Septimus which have since been produced by Moonlight Design and Schreder.

That same year, Pierre Lallemand graduates with honors from La Cambre in Brussels and launches his career in tertiary and naval architecture.

In 1989, he co-founds architecture practice Art&Built Architects (with offices in Brussels, Paris, Luxembourg and Toulouse) with Marc Thill, Isidore Zielonka and civil engineer Philippe Van Halteren.



MM Afterwork 144 - MEDIA MARKETING'S FINEST AFTERWORK SELECTION - 30/09/2016

Newsletter

SHOP

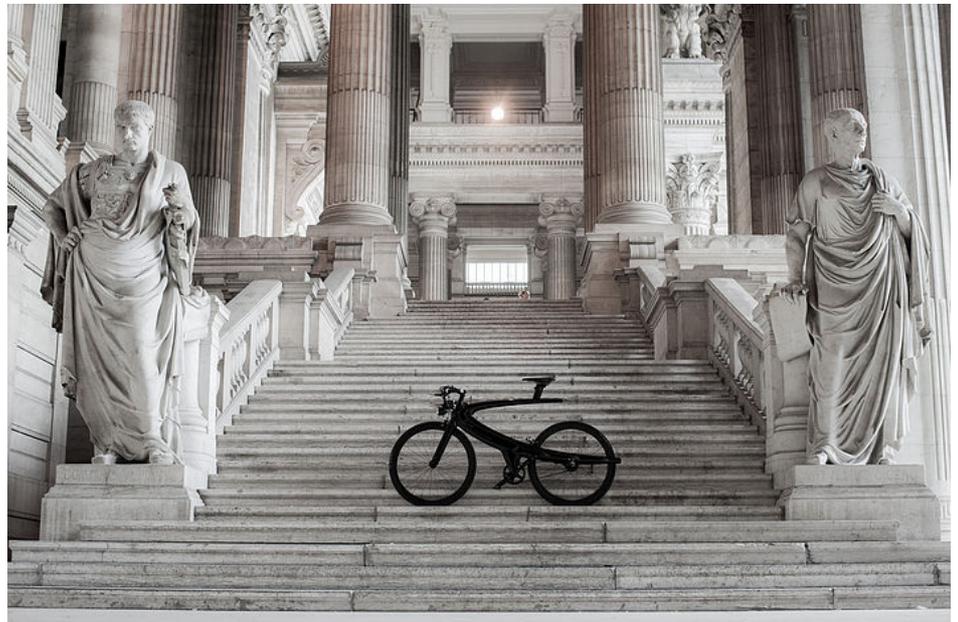


Biking for Tomorrow Peut-être avez-vous eu l'occasion de faire connaissance avec les créations d'**ECCE Cycles** pendant la Semaine de la Mobilité? Ces bicyclettes d'allure futuriste ont été conçues par le Bruxellois Pierre Lallemand. Ce ne sont pas de simples vélos, mais de véritables objets d'art que l'on peut en outre utiliser au quotidien. Ils incarnent la combinaison idéale entre l'art et la technologie, avec leurs lignes inusuelles, débarrassées de tous les codes séculaires. "Those bikes must wheel, but if they only wheel it's not enough", affirme la marque sur sa page Facebook. Rien d'étonnant, donc, que ces bicyclettes soient exposées au Designmuseum de Gand, ainsi que lors de la Biennale internationale Interieur à Courtrai.

He was Head of Design until 2011. In a little of 20 years, Pierre Lallemand has put his name to over 1000000 square meters of building including emblematic buildings such as the Human Sciences Library and the Medecine Museum of Université Libre de Bruxelles, the renovation of the Berlaymont (European Commission headquarters) and the Council of Europe's Agora Building in Strasbourg.

Awards Combining genuine curiosity about perception with concern for the future of society, Pierre Lallemand approaches and resolves the technical, economic and ecological complexities inherent to design in many different areas, such as boat, light, cars, bicycles and furniture from the perspective of a visual artist through a wide range of media (drawing, painting, sculpture, etc.)

In 1997, the Musée d'Ixelles organises an exhibition entitled "Le Vide, le Temp, la Lumière". Some of the scale models on show, Lallemand's Possible Architectures, are in the permanent collection of the San Francisco Museum of Modern Art's Architecture & Design section.



Lallemand's passion for naval architecture resulted in a range of sailing boats boasting a rarely associated range of aesthetic and technical qualities, which were acclaimed by the specialised international press. From 2003, Pierre Lallemand focuses on the various structural possibilities of balsa wood, which he uses to design his tonishing bikes.

In 2011, Pierre Lallemand launches into a 3 years partnership with architectural practice Jaspers Eysers. In 2015, Lallemand found Pierre Lallemand & Partners Architects, a practice exclusively dedicated to land architecture.



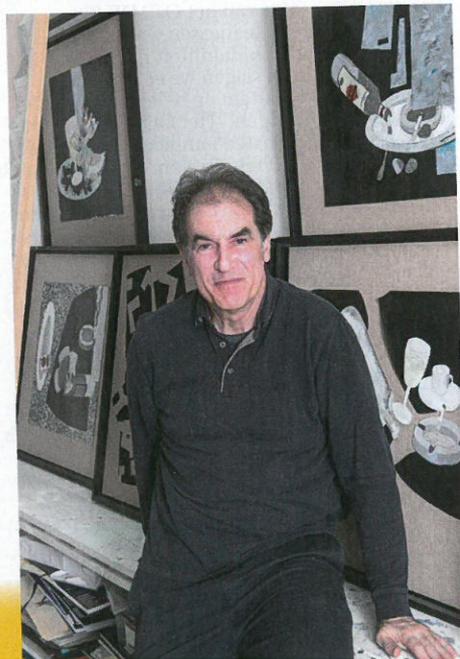
Photos © Mireille Roobaert

Pierre Lallemand

Prendre la vie par surprise

Un architecte qui est aussi artiste, designer, concepteur de bateaux, de voitures ou de vélos, par quelque côté qu'on l'aborde, on sera toujours surpris. Tant mieux.

Dans l'entrée de sa maison comme dans les vitrines de son bureau, des feuilles crème de carnet à dessins s'exposent, alignées l'une derrière l'autre. Croquis à l'encre noire pour la plupart, parfois rehaussés de couleur comme des esquisses de tableaux en devenir. Il y a de tout, des maisons, des paysages, des détails de construction, des verres et des assiettes, des poissons, des dizaines de silhouettes fuselées de bateaux, de vélos, de voitures. Les annotations ne sont pas griffonnées, jetées au hasard sur une nappe de restaurant mais bien en petites capitales précises, faites pour être relues. Aucun ordre apparent dans la séquence de ces croquis, comme un "storyboard" racontant visuellement le scénario d'un film. Pourtant, un fil rouge relie tout ce qu'on voit dans son environnement, les



maquettes d'architecture, de voiliers et d'objets industriels sur des étagères, un surprenant vélo au cadre de bois lamellé-collé poli posé contre un mur, des tables basses faites d'un rien, des zelliges collés sur des parpaings: tout chez Pierre Lallemand raconte le compagnonnage de la main et de l'imagination. Dans son living ucclais, les fauteuils de cuir rescapés de sa première voiture, une Lancia Fulvia 1966, font face à deux monumentaux cylindres de pierre... qui sont des enceintes haute fidélité. Il a conçu et construit lui-même ces tours. Leur pierre grise, de la *pietra serena* originaire d'Italie, procure une dimension spatiale saisissante à la voix de Janis Joplin, sur un de ses vinyls fétiches. On croirait pouvoir la toucher quand elle chante "*Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz...*"

At Home

Musique, lumière, métal, bois ou vent, Pierre Lallemand, c'est un esprit qui, via les mains, les assemblages, le toucher, s'évade et expérimente dans les trois dimensions.

"Du bois dont on faisait les draisiennes"

Et ce n'est pas un hasard si ses productions donnent instinctivement envie de les caresser, qu'il s'agisse d'une lampe ou d'une carrosserie fuselée dans du cèdre rouge. Petit garçon, à l'âge de huit ans déjà, il montait des rayons d'acier sur des roues de vélo dans l'atelier familial. A douze ans, il créait sa première sculpture en bronze. Après ses études d'architecte et son stage dans l'atelier d'André Jacqmain, ce garçon entreprenant était parti travailler dans de grands bureaux en Italie, à Milan et aux USA, dans le Connecticut. L'Italie où il a exposé, par la suite, ses maquettes d'architecture - "pour un architecte, les maquettes, c'est un peu les gammes d'un musicien" - dont le Musée d'Ixelles et le curateur du Musée d'Architecture Moderne (MOMA) de San Francisco ont fait l'acquisition pour leurs collections permanentes. Rentré à vingt-six ans pour faire son service militaire, il met au point pendant ses douze mois sous les drapeaux une série de luminaires conçus sur base d'une étude scientifique de la lumière. Quatorze jours après son retour à la vie civile, il les expose à la "Fondation pour l'Architecture" et lance, dans la foulée, leur mise en production.

Une tranche de plus de vingt ans de sa vie professionnelle se confond avec les réalisations de l'atelier d'architecture Art & Build, qu'il a fondé en 1989 avec Marc Thill, Isidore Zielonka et Philippe Van Halteren, dont il a dirigé le département conception jusqu'en 2011.

Mais l'architecture n'a jamais été son unique mode d'expression, loin de là. Que ce soit sur terre ou sur mer, on a un peu de mal à suivre tout ce qu'il a fait et continue à faire, éclairage, mobilier

urbain, automobiles électriques, voiliers hyper-performants, vélos-œuvres d'art, concepts pour les villes du futur, dessin, peinture... Passionné de voile, il s'intéresse à l'architecture navale et met au point en 2000 une ligne de monocoques novateurs, qui sera déclinée en Ionic 38, 48 et 58 pieds. Particularité: la "tonture inversée" (convexe) de leur pont, qui permet de créer une structure légère et beaucoup plus rigide que les coques traditionnelles. Ces "Maserati de la mer" seront suivis par une série de catamarans et trimarans conçus en collaboration avec Michel Desjoyeaux, un des plus grands vainqueurs des Transat, Vendée Globe et Route du Rhum, entre autres.

A terre, il innove aussi. Sur deux roues, avec son splendide vélo au cadre de bois, dont la dernière évolution en carbone, sera présentée en ce mois de mai à Monaco. "Je roule sans cesse avec ce vélo (portant la marque ECCE, co-fondateur Michel Leempoel). C'est un projet d'élégance



urbaine, un objet pour se faire plaisir et un hommage aux savoirs artisanaux. Bientôt la nouvelle version - tout en carbone - ne pèsera que 9 kilos."

De deux, il est passé à trois roues, et trois places, pour la dernière version de sa voiture électrique carrossée de cèdre rouge, commande du créateur du concept I-Care. Le prototype (2 places de course, présenté au Salon de l'Auto de Bruxelles 2012) qui roule sur circuit, a attisé l'intérêt du monde entier. Peut-être a-t-il inspiré le Setsuna, un concept-car en bois (mais à 4 roues) que Toyota devait présenter en avril à la Design Week de Milan?

"La ville doit se renouveler ou elle mourra"

Voitures et vélos, surtout, concrétisent pour Pierre Lallemand des étapes d'une réflexion sur la mobilité dans la ville. Un sujet clairement délicat à Bruxelles... "Ce sont les problèmes de mobilité urbaine qui génèrent ce type de projet. Bruxelles est loin d'avoir l'exclusivité des bouchons; j'ai été consulté pendant deux ans sur ce problème par la mairie d'Athènes. C'est un des enjeux politiques majeurs d'aujourd'hui: ou on continue à faire traverser la ville par les voitures, ou on la rend aux piétons, aux deux roues, à toute cette mobilité douce qui rend la vie plus agréable. Les tunnels routiers peuvent être une bonne ou une mauvaise chose: bonne, s'ils restent souterrains, mauvaise si ils demeurent fermés à la circulation... Plus sérieusement, je ne pense pas que traverser une ville sous terre contribue à une forme d'épanouissement. Une ville peut être considérée comme un outil de production ou comme un lieu d'existence





et de plaisir. Je suis par ailleurs convaincu que le piétonnier, à Bruxelles, sera une excellente chose quand il aura été réellement aménagé. Il nous faut une autre manière de voir et de vivre la ville aujourd'hui. La ville est à notre image et si cette image était celle du chaos, nous en serions les premiers responsables. Dans notre société en constante mutation, la ville doit se renouveler en parallèle avec la nouvelle vie qui est en train de se mettre en place. Une vie où les gens seront mobiles, se déplaceront pour suivre les outils de production et partageront les ressources, voitures, taxis et même logements. Dans les années

vingt-trente, les architectes de l'école du Bauhaus avaient imaginé des villes basées sur une conception radicale, mécaniste de l'homme, l'Homo Faber, performant et efficace. Qui a encore envie, aujourd'hui, de vivre ainsi? Si on le veut, la capacité, technique et financière, peut exiger d'éradiquer la moitié d'une ville et de la reconstruire pour le bien de tous en gardant ce qui mérite de l'être. Voyez comment Detroit, aux Etats-Unis, sort du marasme post-industriel en devenant une ville de culture. Un jour peut-être, dans 50 ans, on revisitera avec sourire et nostalgie d'anciens quartiers conservés. Mais nos villes doivent rester

des objets prisés, convoités pour leur qualité, sinon elles mourront." Peut-être, demain, les villes auront-elles de véritables quartiers d'accueil temporaires, des "villes-hôtel" pour les plus mobiles d'entre tous - non par plaisir, mais par nécessité vitale -, les migrants? C'est une des solutions que Pierre Lallemand imagine. Surprenante, c'est vrai, mais bien plus humaine que les dispositions actuelles. La surprise est, sans doute, un des ressorts favoris de l'architecte-designer-artiste. Il rappelle que "certes les bâtiments intègrent la demande et l'esprit de leur commanditaire, mais il y a une dimension d'invention et de création dans l'acte de construire."

Un très beau livre de Pierre Loze et Raymund Ryan (1) consacré à l'œuvre de Pierre Lallemand montre, dans ses dernières pages, esquisses et photos d'une de ses récentes réalisations, l'élégant immeuble de l'Ecole de Commerce Solvay à l'ULB. Elégant - et surprenant aussi, par l'ouverture "patatoïde" ménagée dans le toit vert-de-gris, au-dessus de l'entrée. "L'inutilité même de ce trou, absurde dans un univers rationnel, pose question, mais s'il n'y avait pas de trou, il n'y aurait pas de question." C.Q.F.D.

Stève Polus.

(1) Pierre Lallemand. The sense of time lies in its memory. Conversations with Pierre Loze. Essay by Raymund Ryan. 350 pages, Editions Marot.





For a Collection of Cool Stuff...

<http://www.thecolector.com/ecce-bicycles/>

JUNE 10, 2016 - Leo Davie

ECCE BICYCLES



If we're being honest, most bikes today are fairly similar aesthetically speaking and it's for that reason that we're mighty impressed with these glorious looking ECCE Bicycles which dare to be different from a visual point of view and boasts an abundance of impressive features to boot which will likely see it soar to the top of most bike lover's must have list.

ECCE are a newcomer to the world of bicycle manufacturing from Belgium and along with designer, Pierre Lallemand, have created one of the most genuinely striking bikes that we've seen in quite some time here at Coolector HQ. Doing away with the traditional triangular frame that typifies most bike design, these excellent steeds from ECCE go for a sweeping frame that is crafted from carbon fibre and looks almost obscenely cool.

Extremely lightweight and a combination of the aforementioned carbon fibre and various leather finishes, it's hard not to be wowed with the eye-catching look of ECCE Bicycles and it looks as though though they will perform just as well as they look. Take a look at a few more shots below:



To be available in a variety of styles, these fantastically designed bicycles from ECCE are right up our street here at Coolector HQ and if the time is afoot for you to upgrade your own mode of transportation then you definitely won't go too far wrong with the painfully cool and exceptionally lightweight ECCE Bike.



<http://www.stylecowboys.nl/lifestyle/op-deze-fiets-van-ecce-cycles-wil-iedereen-gezien-worden>

12/06/2016 - Lifestyle

Op deze fiets van Ecce Cycles wil iedereen gezien worden!



De Belgische ontwerper Pierre Lallemand heeft alle verwachtingen weer overtroffen met deze super stijlvolle Ecce Cycles 'Opus fiets. In tegenstelling tot de meeste traditionele fietsen heeft dit exemplaar alleen een frame met een lederen zadel waar je op kunt zitten, verder is er niets anders nodig dan twee wielen en pedalen. Dit is heel vet!

Deze gave Opus fiets is trouwens verkrijgbaar in twee koolstofvezel modellen: de Opus Sport en de Opus Cruise. Deze laatste heeft verschillende leren details, chromen elementen en een zwarte laklaag. Het sport model is juist erg lichtgewicht, heeft ook een zwarte laklaag, maar geen leren details. Ik weet in ieder geval bijna zeker dat je niet vaak iemand zult tegen komen met deze fiets, origineel en een echte eyecatcher is het dus zeker!

Helaas is dit knappe staaltje werk wel aan de prijzige kant, voor een exemplaar moet je maar liefst 9.494 euro weleggen. Het bedrijf is ook van plan om een houten versie vrij te geven, wij kunnen niet wachten! Op [de website](#) van Ecce Cycles vind je meer informatie en foto's over deze fietsen, daar kun je trouwens ook een exemplaar bestellen!

Designer's Dream

Frei nach der Devise Ferdinand Porsches „Ich konnte mein Traumboot nicht finden, so baute ich es mir selbst“ verwirklichte der belgische Designer Pierre Lallemant seine Ionic 39. Eine exklusive Reportage von Michael Bohmann (Text) und Sönke Lorenzen Fotos

Die Ionic 39 mit moderater Lage und acht Knoten in böigen sieben Windstärken

Trends Tendances

03.02.2011

Circulation: 23124

2cb248

Page: 61

353

tendances
Trends



ART & BUILD

PIERRE LALLEMAND PREND LE LARGE

100

COLLABORATEURS
étaient jusqu'ici
sous la responsabilité
de Pierre Lallemant
au sein du bureau
d'architecture
Art & Build.

Le bureau bruxellois Art & Build Architects vient d'apprendre sa nomination aux prochains Mipim Awards pour le projet de nouveau siège social du Groupe Chèque Déjeuner à Gennevilliers, à proximité de Paris. Ce projet, livré fin 2010, réalisé en association avec l'architecte Jean-Paul Roze et développé par AG Real Estate, est nominé dans la catégorie «Business centres» et sera en compétition directe avec des réalisations signées par des bureaux internationaux de premier plan: Zaha Hadid Architects et Kohn Pedersen Fox Associates. Les lauréats seront désignés au Palais des Festivals de Cannes, le 10 mars prochain.

*Pour Art & Build, ce n'est pas une première. En 2008, le bureau belge avait remporté cet award pour le bâtiment «Agora» du Conseil de l'Europe à Strasbourg. Pour Pierre Lallemant, fondateur et tête de proue d'Art & Build depuis plus de 20 ans, cette nomination aura sans doute un goût tout particulier: ce dernier vient en effet d'annoncer à ses quelque 100 collaborateurs qu'il souhaitait revoir sa relation avec eux. «Je désire me décharger de mes fonctions de gestion pour me concentrer à nouveau sur la création pure tous azimuts», explique-t-il. **Une création qui a fait voyager l'architecte-plasticien bien au-delà de l'architecture**, comme on peut le découvrir sur notre photo montrant Pierre Lallemant — qui lève haut la main — sur un voilier qu'il a dessiné et conçu.*

© PHILIPPE COULÉE

segeln



Deutschland 4,30 € · Österreich 4,60 € · Schweiz 8,30 sfr · Holland 5,00 € · Italien 5,50 € · Luxemburg 5,00 € · Spanien 5,50 €

Nr. 1 Januar 2004

segeln

www.segeln-magazin.de

BOOTS-TESTS

**Für den
Familientörn:**

- c 55
- Lagoon 410

TEST & TECHNIK

**Sparsam
und effektiv:
LED-Lampen
an Bord**

PREMIERE: Die ungewöhnliche Yacht

Design & Hightech

Ionic 39: Ideen für
die Zukunft



MESSE EXTRA

**16 Seiten
Neuheiten
2004**

Gewinnen Sie eine Segelyacht!

Victoire (Le Soir)

21.05.2011

Circulation: 107548

30b4e1

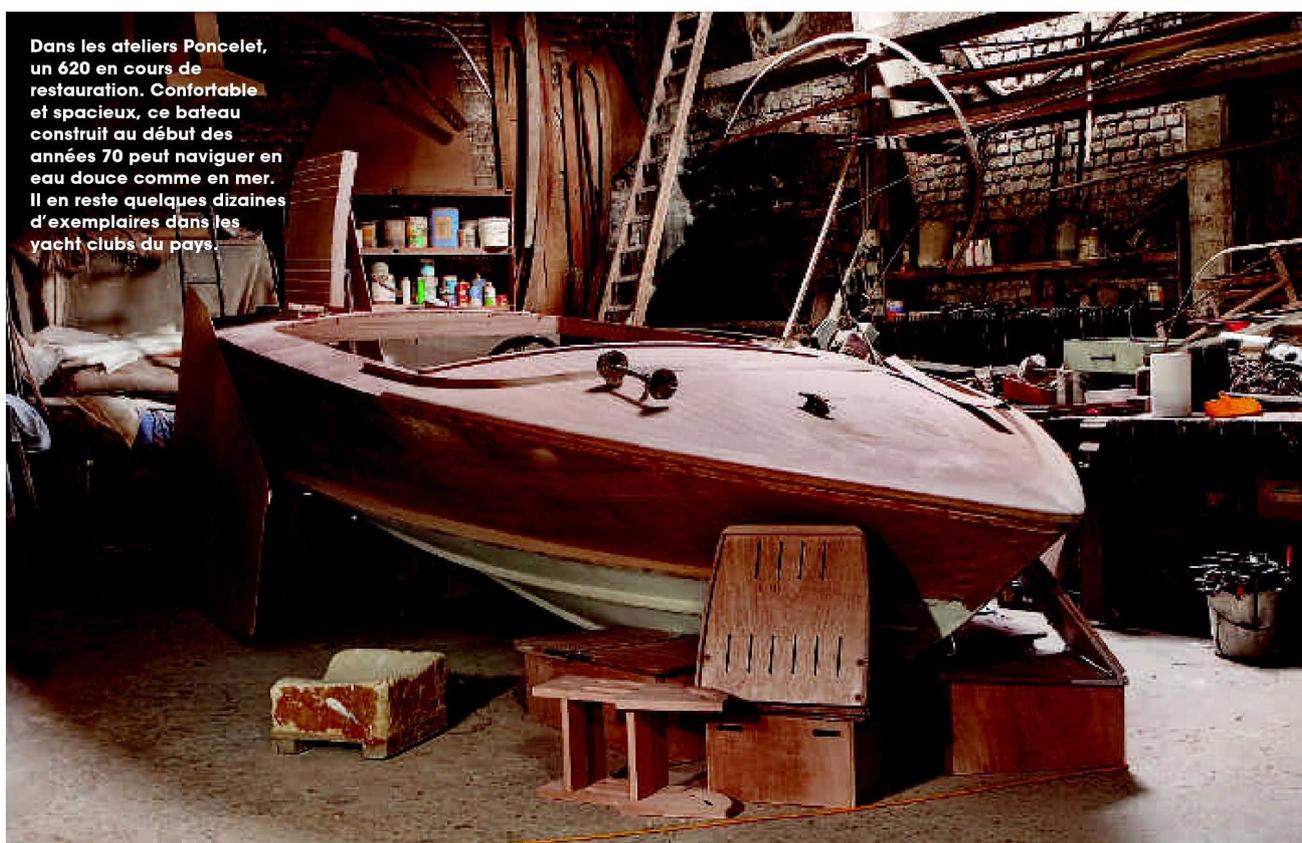
Page: 92-97

2067

victoire



Projet 1010, yacht à moteur de 110 m équipé d'un moteur à hydrogène. Il est prévu pour 14 passagers et un équipage de 28 hommes. Design emocean



Dans les ateliers Poncelet, un 620 en cours de restauration. Confortable et spacieux, ce bateau construit au début des années 70 peut naviguer en eau douce comme en mer. Il en reste quelques dizaines d'exemplaires dans les yacht clubs du pays.

AU SOMMET DE LA VAGUE

Tout passionné de nautisme espère un jour acheter son propre bateau. D'autres rêvent d'en construire. Nous en avons rencontré trois à Fernelmont, Boom et Bruxelles.

Par Gilles Bechet. Photos Selim Djegham, Ramzy Bentradi et DR.

Pour concevoir un bateau capable de prendre la mer et les vagues, il y a intérêt à être un bon marin. Et aussi un peu rêveur. Ces trente dernières années, le yachting de plaisance a connu un développement exponentiel. On s'achète un bateau qui, neuf, coûte au minimum le prix d'une voiture haut de gamme pour naviguer, mais pas seulement. On estime que seuls 5% des yachts vendus naviguent réellement.

En Belgique, les constructeurs de yachts se comptent sur les doigts d'une main. Il faut dire que c'est un marché de niche et que la construction navale est d'une incroyable complexité. *Concevoir et développer un bateau est à bien des égards plus compliqué que de construire un avion, car*

le bateau doit affronter deux éléments, l'air et l'eau, assure Pierre Lallemand, designer. Rien ne peut être laissé au hasard, le moindre espace doit être exploité et chaque élément en influence un autre.

Parti d'une page blanche

Architecte, cofondateur d'Art & Build, Pierre Lallemand rêve de bateaux depuis qu'il est enfant. Bien avant de prendre la mer, vers 14 ans, il avait déjà construit de nombreuses maquettes qui s'alignaient sur les étagères de sa chambre. Bien plus tard, en 1999, lassé de ne pas trouver son bateau idéal, il décide de le dessiner lui-même et de le faire construire. *Je voulais un bateau*

Trimaran modulable de la série Ellipse, dessiné par Pierre Lallemand. Je l'ai présenté à Michel Desjoyeaux qui a été interpellé par mes fantaisies qui rejoignent ses préoccupations et nous avons décidé de le développer ensemble.

© JF28



Pierre Lallemand sur le site de Ionic.

avec un pont plat et continu qui remonte bien au vent. Deux prototypes du Ionic 39 vont prendre la mer. Quand le bateau entrait dans un port, les gens descendaient de la jetée pour l'admirer dans les ports. Deux solides loups de mer que sont Jean-Luc Nélias et Michel Desjoyeaux ne tarissent pas d'éloges pour le voilier qu'ils empruntent pour une balade en Méditerranée. Mais la mise au point d'un bateau est un lent et patient processus. Grâce à la rencontre et l'association avec cinq passionnés de voile, il décide de se lancer dans une production en petite

“ L'idée est d'avoir des structures navigables et habitables dissociées, démontables et modulables. ”

série en Belgique. Une nouvelle version du voilier, mise au point avec l'architecte naval Bernard Nivelte, est mise en chantier. Pour admirer le premier exemplaire, il faut rouler jusqu'à Fernelmont dans un zoning industriel, à quelques encablures de Namur où le Ionic 48, un voilier de 15 m, prend forme. Dans la poussière et l'odeur d'époxy qui imprègnent l'air du hangar, Éric Mercenier, un des associés assure que le bateau sera prêt pour le salon nautique de La Rochelle à la mi-septembre. Des designers prestigieux

comme Starck sont souvent intervenus sur des bateaux mais la différence avec le Ionic de Pierre Lallemand, c'est qu'il est parti d'une page blanche pour développer un voilier avec une cohérence totale entre la structure, l'aménagement et l'esthétique. Alors qu'il surveille de près l'évolution de son bébé de composite, Pierre Lallemand griffonne sur son carnet en accordéon d'autres projets comme la série de voiliers multicoques qu'il développe avec le navigateur français Michel Desjoyeaux. L'idée est d'avoir des structures navigables et habitables dissociées, démontables et modulables. Sur le trimaran, la partie habitable, en textile, est comme une tente translucide. Pour l'aménagement intérieur, le designer a cherché

à combiner des matériaux 100% naturels, a priori surprenants sur un objet high-tech, comme l'osier, le rotin et le coton. *Ce sont de très belles matières qui tiennent parfaitement à l'eau, c'est confortable et on y retrouve des harmonies ancestrales.* Sa dernière visite au salon des composites l'a conforté sur le potentiel extraordinaire des matériaux verts. *Pour le moment, dans la production industrielle de matériaux composites, les résines dérivées du pétrole occupent encore une place de choix, mais on développe de nouveaux matériaux à base de bambou et de balsa. Les premiers essais avec la fibre de bambou laissent entrevoir un composant aux propriétés physiques proches du carbone.*

Le futur de la navigation de plaisance

Fondés en 1952 par Eduard Vennekens, ingénieur et marin, les chantiers de construction navale implantés en bordure du Rupel, à moins de trente minutes de la haute mer, n'ont jamais développé de ligne propre, préférant répondre aux demandes plus spécifiques de la clientèle. Les activités des chantiers se partagent entre la restauration et la transformation d'anciens bateaux, et la construction de nouveaux. Pas de demandes extravagantes en vue. *Nos clients sont généralement des marins expérimentés et rationnels qui savent ce qu'ils veulent. Ils savent bien qu'en mer rien ne peut être laissé au hasard et qu'on ne peut se permettre la moindre fantaisie sans l'avoir testée et certifiée, ce qui demande du temps et un budget supplémentaire,* glisse Stefan Vennekens. Pour le rêve, il faut plutôt voir du côté d'Emoceen, le bureau de design nautique qu'il a fondé avec l'Anglais Berkeley March, rencontré à l'Université de Southampton où ils ont tous deux étudié l'architecture nautique. Dans ces projets, déjà très poussés, plus question de limites dans le temps et dans le budget. On y trouve des yachts à moteur qui vont d'une flèche de 8 m au super-yacht de 200 m avec ses deux embarcations d'appoint de 30 m, une piste d'atterrissage pour hélicoptère, une piscine de 30 m, un night-club, des cinémas, un spa, 10 chambres VIP et 22 suites, ainsi qu'un pont privé pour le maître des flots. Ce n'est évidemment pas avec la construction de palaces flottants évalués à 300 millions d'euros que Stefan Vennekens compte assurer le développement de son entreprise familiale. Le futur de la navigation de plaisance, il en est convaincu, passera par l'énergie verte. Et plus particulièrement par les moteurs à hydrogène. En association avec six entreprises flamandes actives dans le nautisme ou les nouvelles technologies, ils ont lancé le projet de l'Hydrogen Sea, un luxueux yacht de 32 m propulsé par un moteur à hydrogène mis au point par le Dr Hugo Vandendorpe, spécialiste belge de renommée mondiale. Entièrement propre, le moteur est allumé grâce à du courant produit par de petites éoliennes. Les six mousquetaires en sont convaincus, cette technologie révolutionnaire pourrait offrir à la région anversoise l'opportunité de développer le secteur de la construction navale. Pragmatiques, ils savent qu'ils doivent encore faire leurs preuves, c'est pourquoi, ils commencent par un



Stefan Vennekens:
Quand on construit un navire, c'est très difficile de rester simple.

bateau de 8 m déjà équipé du Vandenborre Hydrogen Integrator qui devrait sortir des chantiers Vennekens d'ici une année.

L'architecture de plaisance, qui est toujours essentiellement européenne, reste encore largement aux mains de petites structures. C'est un secteur qui mélange l'artisanat et les technologies de pointe. Ainsi, pour ses projets les plus récents, Stefan Vennekens a travaillé avec un logiciel 3D développé par Dassault aviation. L'aviation et le nautisme ont d'ailleurs pas mal de choses en commun, à commencer par le recours aux composites ou même à certains éléments de structure. Pierre Lallemand, qui rêve de libérer le bateau de l'élément liquide, a construit son hydroptère à lui,

entièrement en balsa et pin finlandais, il y a quatre ans. *Il y a énormément de choses à défricher, sourit-il. La voile est un secteur porteur de rêves. C'est Corto Maltese, c'est Tabarly et mille autres choses. Mais la vivre et s'y lancer, c'est encore différent. Un chantier est une rigueur de tous les instants,*

mais quel plaisir au moment de mettre le bateau à l'eau! C'est un objet qui prend vie. Il interagit avec les éléments, avec l'implication du marin.

Un patrimoine unique

Chaque année, le Poncelet Day rassemble les heureux propriétaires de bateaux du même nom pour un rallye nautique sur la Meuse. Ces élégants bateaux en bois moulé ont été construits par une entreprise artisanale belge qui, entre les années 54 et 80, en a produit plus de six cents exemplaires. Sportif, maniable, c'est le bateau de loisir par excellence, parfait pour louvoyer sur la Meuse ou être tracté sur une remorque pour une balade en Méditerranée ou sur un lac suisse. Marin aguerri plutôt habitué à l'Atlantique, Marc Deltenre a fait l'acquisition, il y a trois ans, d'un de ces bateaux en cours de restauration. Coup de foudre. *J'ai d'abord été séduit par l'objet, par la perfection de ses formes et puis j'ai découvert un savoir-faire et un patrimoine uniques, menacés de disparition.* Il décide alors de relancer la production des fameux bateaux en mettant à profit toute son expérience d'industriel. Bien avant que les futurs ateliers ne sortent de terre sur le zoning de Fleurus, il se forme auprès de

“ La voile est un secteur porteur de rêves. C'est Corto Maltese, c'est Tabarly... ”

La vie des chantiers

IONIC 039

Détonant !

Long. coque : 11,70 m.
Long. à la flot. : 10,60 m.
Largeur : 3,82 m.
TE : 2,42 m.
Lest : 2 085 kg.
Dépl. : 5 960 kg.
SV : 95 m³.
Génois : 49 m².
GV : 46 m².
Mat. : red cedar.
Constructeur :
H 2O Yachting.
Prix : 1 200 000 F.
Renseignements :
04 91 09 17 07.



Le Ionic 039 est un bateau original avec son pont flush deck et sa quille inversée.

Les bateaux naissent souvent de rencontres. On doit celle du Ionic 039 à trois personnes d'horizons bien différents, l'architecte marseillais Gilles Vaton, le constructeur Sébastien Grall et l'architecte-designer belge de réputation internationale, Pierre Lallemand. Le fruit de leur collaboration est un 12 mètres, le Ionic 039, qui risque de faire couler pas mal d'encre lors de sa présentation au prochain Salon nautique de Paris. Il y a tout d'abord cette silhouette insolite caractérisée par une coque parfaitement flush deck et dotée d'un franc-bord important. Ensuite, c'est le dessin de la quille qui ne manquera pas de surprendre avec son bord d'attaque incliné non pas vers l'arrière mais vers l'avant. A l'intérieur, on aura là encore toutes les raisons d'être étonné avec des emménagements laissant apparaître, sur 90 cm de hauteur, depuis les cabines arrière

jusqu'à l'avant, toutes les lattes de red cedar. Quant au programme de ce nouveau bateau dont la construction a débuté au chantier marseillais H 2O – mise à l'eau en novembre – il vise la régate en IMS. Conçu pour être réalisé en petite série, le Ionic est également prévu dans une version croisière plus sage avec un mât plus petit et un foc solent sur enrouleur.



La quille à bulbe de l'Iluux est relevable.

ILUUX 7.3

L'élégance en 24 pieds

Voilà un 24 pieds de croisière rapide qui ne manque pas de charme et qui n'est pas sans rappeler un projet antérieur des architectes Julien Marin et Gildas Plessis, le Cactus. Actuellement en construction au chantier nantais MED 2, l'Iluux 7.3 affiche à tous les niveaux des solutions novatrices. Sur la plan architectural, la coque revendique pour sa taille – 7,30 m – une largeur impressionnante (3 mètres), et une quille relevable très profonde terminée à sa base par un bulbe en plomb. Le gréement est lui aussi original avec deux étages de longues barres de flèche poussantes maintenues par un haubanage qui n'est pas sans rappeler une géométrie rencontrée sur les multicoques qui permet de se passer de patacas. Largeur oblique, on ne sera

pas étonné de disposer de deux safrans ni d'un bout-dehors rétractable afin de porter un spi asymétrique de 40 m². En revanche, c'est avec surprise que l'on apprendra que la coque est constituée d'un bordé en composite-bois époxy et que l'on a fait appel au carbone pour ceinturer le rouf au design rétro. Mise à l'eau prévue dans les mois à venir pour une présentation au prochain Grand Pavois.

Long. de coque : 7,30 m.
Larg. : 3 m. TE : 1/1,90 m.
Lest : 350 kg.
Dépl. : 1 200 kg.
Surface de voile : 39 m².
Foc solent : 12 m².
Grand-voile : 27 m².
Architectes : Plessis & Martin Design.
Mat. : acajou/époxy.
Const. : MED 2.

La silhouette du 36.7 rappelle celle du 40.7.

BENETEAU

Un nouveau Farr

Ce n'était plus qu'une question de date. L'on imaginait bien que le chantier Bénéteau allait combler le vide qui existait entre le First 40.7 signé Farr et le First 31.7 dessiné par Finot-Conq. C'est chose faite avec l'arrivée prochaine du First 36.7 que l'on peut d'emblée comparer à un petit First 40.7. Même silhouette, même type de carène optimisée aussi bien pour l'IRC que pour l'IMS et même type d'emménagements. Il est évident que le cockpit sera optimisé pour la régate avec, toujours à l'image de son aîné, des coffres démontables pour faciliter le travail aux winches. Rien n'a été confirmé. Mais si l'on se réfère au 40.7, le 36.7 pourrait bien être proposé en deux versions, l'une plus axée sur la régate mais affichant toujours la même surface de voilure.



Longueur de coque : 10,94 m.
Long. à la flot. : 9,23 m.
Largeur : 3,49 m.
TE : 2,20 m. Dépl. : 6 000 kg.
SV : 78 m³. Arch. : B. Farr.
Mat. : strat. verre polyester.
Constructeur : Bénéteau.



Marc Deltenre et
Roger Poncelet.

Roger Poncelet, dernier patron de la firme, avec qui il apprend les gestes et les techniques particulières du travail du bois dans l'atelier historique à Etterbeek. Les bateaux Poncelet du XXI^e siècle seront indissociables d'une certaine idée du luxe. *Je les vois comme un objet de plaisir et de passion qu'on s'offre un peu comme les voitures de sport de luxe des années 60.* Pour marquer le coup, il a obtenu la collaboration de Louis de Fabribeckers, jeune designer automobile belge installé à Milan. Directeur design chez Carrozzeria Touring Superleggera, il a déjà à son actif la métamorphose de quelques automobiles de prestige comme la Maserati Bellagio Fastback ou la Bentley Continental Flying Star. *Pour Poncelet, il va redessiner tout ce qui dépasse la ligne d'eau. Le tableau de bord, les chromes, les sièges et le pare-brise seront entièrement repensés et modernisés.* Question moteur, il a opté pour un Caudwell V8, les connaisseurs apprécieront. L'objectif est d'occuper un marché de niche avec une production de 10 à 12 unités qui seront vendues dans une fourchette de 100.000 à 120.000 €. Le premier Poncelet, nouvelle génération devrait sortir des ateliers en mars 2012. Et Marc Deltenre est confiant. *Pour ce prix-là, on ne trouve rien d'équivalent. Je ne veux pas spécialement gagner de l'argent et certainement pas en perdre. Je veux avant tout m'amuser et donner du plaisir à ceux qui feront l'acquisition d'un bateau.*

Poncelet Day, le 28/08, accueil dès 8 h 30, au Yacht Ski Club de Flémalle, Chokier, 9 quai du Halage, 4400 Flémalle, T. 04 250 22 24.

www.ionicyachts.com

www.jachtwerfvennekens.com





Voiles Jo
CHANTIERS

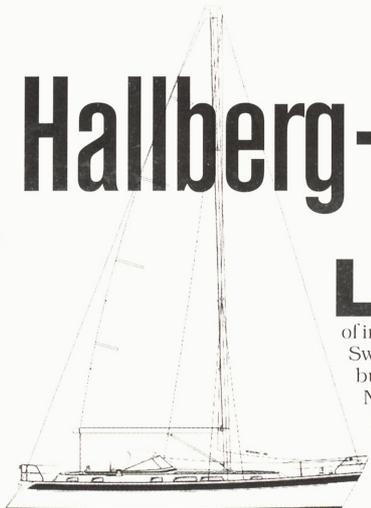
Un voilier de 11,70 mètres
novateur sur le papier.

IONIC 039

A la recherche de l'essentiel

Lonic Yachts se décrit comme «une nouvelle marque navale aux confins du classicisme et de l'invention», dont la philosophie s'appuie sur trois préoccupations: esthétique, performance et construction. A sa tête, un triumvirat composé des deux architectes Pierre Lallemant et Gilles Vaton ainsi que d'un des fondateurs du chantier H2O, Sébastien Grall. Et, de fait, les premiers dessins de l'Ionic 039 surprennent: flush-deck, tonture inversée, franc-bord élevé, étrave pincée, profil de quille inversé vers l'avant... Autant de formes originales étudiées pour courir en IMS. Difficile d'en dire plus aujourd'hui sur ce projet ambitieux qui a le mérite de lancer de nouvelles pistes. **J.L.G.**
Longueur coque: 11,70 m. Flottaison: 10,60 m. Largeur: 3,82 m. Tirant d'eau: 2,42 m. Voilure: 95 m². Poids: 5,9 t.
Prix: nc. Ionic Yachts, 154 Vieille rue du Moulin, 1180 Bruxelles, Belgique, tél. (00-32) 2.375.57.11, Internet: www.ionicyachts.com

Hallberg-Rassy 43



Like sightings of the Loch Ness monster, a new boat from Hallberg-Rassy is a rare enough event to generate a certain flurry of interest. It has been several years since the Swedish company launched a mid-size boat, but, perhaps spurred on by rival builder Najad's overhaul of its range, H-R has introduced a new 43-footer.

Designed by German Frers, the HR43 is a new boat from mast truck to keel tip. She replaces the trusty HR42, of which there are some 430 examples afloat, and

should offer improved performance while retaining the virtues of good seakeeping and passagemaking comfort which have earned the yard its formidable reputation.

No lightweight at 12.7 tonnes, the 43 has a longer waterline than the 42 and a broader stern. As well as boosting offwind prowess, this makes more room for the aft cabin, which can be specified with either a three-berth layout or a king-sized double.

There is a large forward cabin with an ensuite heads/shower, a choice of saloon layouts and a large chart table and galley, all backed up by plenty of stowage for blue water cruising. Headroom has been increased over the 42, and the deck layout has also been substantially revamped.

The first boat to be launched can be seen at the Southampton Show next month. Price: £214,435

Enquiries: Transworld Yachts

Tel: 02380 456 069

www.hallberg-rassy.com

Curves in fashion

Here are two boats from different designers which – love them or loathe them – are the forerunners of a new approach to yacht styling.

The result of a collaboration between artist and architect Pierre Lallemand and yacht designer Gilles Vaton, the Ionic 39 is patently not your average cruiser-racer. She carries Gallic flair to an extreme seldom seen in yacht design. Her flush deck blends seamlessly into the stern, and her cockpit is

a shallow trench divided from the companionway. The hull, with its fine entry and powerful after sections, looks very slippery, and the unusual forward-canted keel carries all the ballast in a lead torpedo. The engine is located almost amidships to keep weight central. She displaces less than 6 tonnes and, with a triple-spreader fractional rig, should really fly off the wind.



Ionic 39

Down below, she has a fairly conventional (if basic) accommodation layout, with twin aft cabins and a large V-berth. She hasn't yet been launched so no price has been established.

Looking remarkably similar in concept, if not in detail, the Quentime 44 is a Groupe Finot design for the Italian Zeta Group. This centre-cockpit cruiser has more conservative underwater lines but shares the fine entry, broad stern philosophy; she is a two-couple

boat, with an immense aft cabin, a large double forward, and a huge saloon with seating for a dozen people.

On deck, there is a large sunbed abaft the cockpit, and a retractable stern platform. She is said to be capable of 10+ knots under power. There is as yet no British agent for either of these boats.

Enquiries: Pierre

Lallemand Tel: +32 2

538 7271

www.ionicyachts.com

The Zeta Group Tel:

+39 0535 92022, www.

zetagroupboats.com

Twin fins at last



Here's a turnabout for Hunter Boats, builder of a line of capable David Thomas-designed twin keel boats. Although fin keel options have been available for some time, most customers opt to stay with the twins. The reverse has been true for the company's latest boat, the popular Channel 31, which seemed to attract a different breed of owner. Until May only fin-keelers had been launched, but now the first twin-keeler is in the water, complete with Category A (Ocean) classification.

Enquiries: Hunter Boats Tel: 02380 452 177



Quentime 44

PREMIER ESSAI

L'Ionic 39

Genèse d'un nouveau constructeur belge de voiliers de luxe, de charme et de caractère



Il y a des endroits bien moins privilégiés pour découvrir un voilier que le vieux port de Cannes, face à l'imposante façade du Splendid, quand il fait 18° et plein soleil à la mi-décembre et qu'on a du mal à trouver une table à la terrasse du café Roma, sur la place De Gaulle. Et il y a aussi des voiliers bien moins agréables à découvrir dans les gammes conçues comme des produits de grande consommation qu'on propose aujourd'hui aux plaisanciers. Si tout est dit dans ces deux phrases, reste encore à vous expliquer pourquoi.

L'approche que peut avoir un passionné de voile pour le bateau de ses rêves doit rarement être aussi déterminée que celle de Pierre Lallemand, architecte belge de renom international. Je sais, en mettant le pied sur

le pont de « EOS », un Ionic 39', que mes semelles foulent 4 ans de recherches, de remises en question, de perfectionnements de chaque petit détail, de recommencements, d'aboutissements provisoires vers un but dont la

conception initiale était solidement ancrée dans le tête d'un passionné d'esthétique contemporaine, d'un joueur de choses parfaites et d'un fervent amateur de performances à la voile dans le plus pur respect de la mer.

C'est dans cet état d'esprit que Pierre Lallemand, las de chercher sur le marché existant le voilier de ses rêves, s'est pris à le dessiner et à soumettre ses esquisses à Gilles Vaton et à Frank de Rivoye. Le courant est fort

Des bateaux et du rêve

Imaginé par l'architecte designer belge Pierre Lallemand, en collaboration avec le marin Michel Desjoyeaux, ces voiliers uniques seront présentés en maquette sur les quais de **Bordeaux** pendant les festivités

Texte : **Jacky Sanudo**



La maquette de l'un des catamarans aux lignes incroyables conçus avec Michel Desjoyeaux

Photo Jean-François De Witte

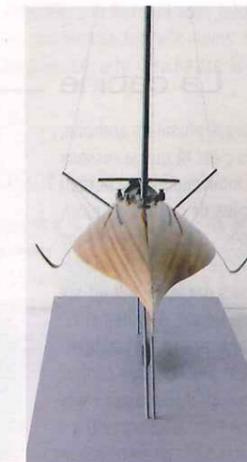
« J'ai toujours été émerveillé par les trirèmes, les drakkars et les superbes cathédrales de voiles qui fendaient l'écume portant nos rêves au-delà des horizons. » Ainsi parle Pierre Lallemand. Un poète ? Oui, en quelque sorte. Pourtant, son CV fait apparaître une condition d'architecte. Il est cofondateur du cabinet Art & Build Architect. Entre autres réalisations : la bibliothèque des sciences humaines de l'université libre de sa ville, Bruxelles, le musée de la Médecine de la capitale belge, la rénovation du Berlaymont, siège de la Commission européenne, et l'Agora du Conseil de l'Europe à Strasbourg. Formé à l'Académie royale des beaux-arts de Bruxelles, l'homme a d'autres cordes à son arc. Pour lui, c'est juste normal, une évidence.

Il est aussi designer, peintre, sculpteur, philosophe, écrivain. « Ces différents domaines de préoccupations s'enrichissent l'un l'autre. La peinture ou la sculpture sont des champs exploratoires de formes nouvelles s'appliquant à l'architecture. De leur côté, mes bicyclettes [NDLR : superbes objets qu'on vous invite à découvrir sur le site de l'auteur : pierrelallemand.com] sont construites de blocs de balsa récupérés dans un chantier naval. » Les formules sont réductrices, mais on dit de lui qu'il est « le designer du rêve » ou « le Philippe Starck belge ». Ses maquettes « objets d'architectures possibles » font partie des collections permanentes du musée d'Art moderne de San Francisco.

l Ionic 39 et trimarans

« Je n'ai pas eu de périodes voitures, vélos, luminaires urbains ou bâtiments. Mon quotidien est constitué de tous ces sujets, cela peut apparaître comme étant une gageure, paradoxalement pour moi c'est le même mécanisme de pensée qui s'applique à tous ces domaines. Seuls les paramètres de base changent. Le processus conceptuel est identique quel qu'en soit le sujet », poursuit Pierre Lallemand.

Chemin faisant, l'artiste protéiforme en est venu à s'intéresser au monde de la voile. Son implication a commencé en 1999 avec la conception de ce qui allait devenir l'Ionic 39, superbe gamme de voiliers de croisière.



Pierre Lallemand dessine des utopies flottantes sur socle à découvrir à Bordeaux dans des containers maritimes

Photos DR et Victor Gil

Suivront les très profilés Ionic 48 & 58. Et puis il y a eu la rencontre avec Michel Desjoyeaux, marin hors pair, seul double vainqueur du Vendée Globe, surnommé dans le milieu « le Professeur ». « Les relations qui me lient à Michel sont très singulières, et ce à plusieurs titres. Nos entrevues sont très aléatoires, mais à chacune de nos rencontres nous avons l'impression de nous être quittés la veille. Ce qui nous rapproche est, je crois, une curiosité enfantine où, ramassant un coquillage sur le sable, nous l'observons en y projetant tout un imaginaire. Il y a un parallèle entre la recherche conceptuelle et une traversée : le plaisir réside dans le voyage. »

l Dans des containers

De cette rencontre est née une collaboration. Elle s'est matérialisée dans la création d'une gamme de catamarans et de trimarans aux lignes incroyables (voir quelques exemples ci-contre). Ce sont des dessins et des maquettes sur socle (60 cm de large pour 1,20 m de haut) de ces travaux qui seront exposés dans un container sur les quais de la ville lors de Bordeaux fête le fleuve (1). Nul doute qu'elles feront de l'œil aux passants mais aussi aux skippeurs de la course la Solitaire du Figaro, qui en connaissent un rayon. L'artiste et le marin seront également au rendez-vous le dernier week-end de Bordeaux fête le fleuve pour échanger et présenter leurs « utopies flottantes ».

« Abstrait et passionnant » sont les qualificatifs trouvés par Richard Coconnier pour parler des œuvres de Pierre Lallemand. Le commissaire général de Bordeaux fête le fleuve s'est rendu dans l'atelier bruxellois de l'architecte et en est revenu conquies. Pour lui, il ne faisait aucun doute que les maquettes de bateaux devaient se trouver au cœur de la manifestation, qui se veut une invitation à l'aventure et à la rêverie sur la Garonne.

(1) Les utopies flottantes de Pierre Lallemand et de Michel Desjoyeaux seront un des volets de l'exposition intitulée « Les Containers de l'aventure ». Installés tout le long des quais, ces containers maritimes présenteront aussi les gardiens de phare, les naufrages avec Bordeaux pour port de départ ou de destination, les Basques des océans, l'aventure de la course la Solitaire du Figaro, les terre-neuvas, l'île Nouvelle et l'histoire du voilier « Vendredi 13 », actuellement restauré à Bordeaux.

L'INAUGURATION
EN IMAGES

Des milliers de visiteurs étaient présents hier, sur les quais, pour assister à la Parade des héros. PHOTOS LAURENT THEILLET



Inauguration gourmande de la manifestation par les élus et les organisateurs. Ici, Alain Juppé, son adjointe, Anne Waljyck, et Stephan Delaux, président de Bordeaux Grands Événements



Arrivée en musique et en couleurs du trois-mâts le « Marité » et des 43 bateaux de la Solitaire du Figaro

AU PROGRAMME DU WEEK-END

VILLAGE DE BORDEAUX FÊTE LE FLEUVE : face au ponton d'honneur. Présentation des skippeurs au public, samedi 27 mai, à 17 h 30.

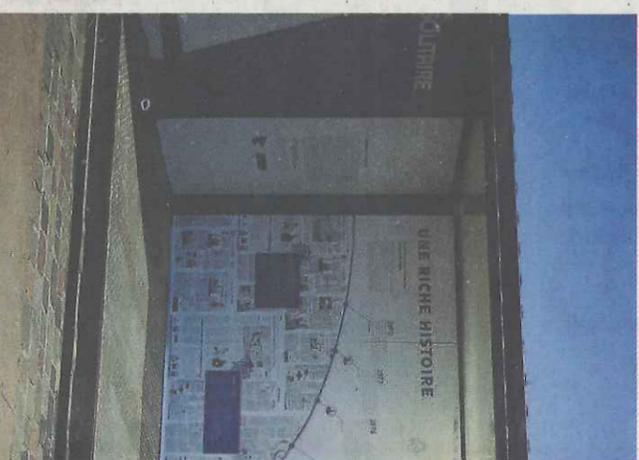
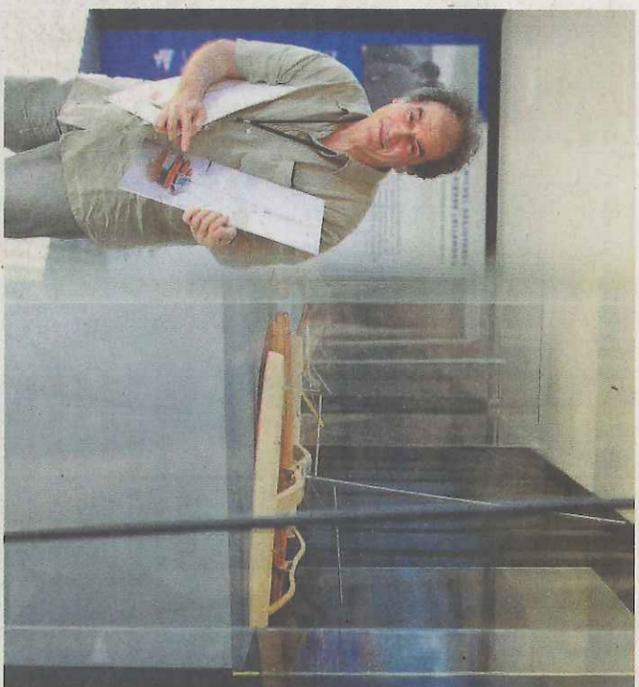
SUR LES QUAIS : face au ponton Jean-Jaures : parcours visuel « Les Containners de l'aventure » dans lesquels sont présentés neuf aventures liées au fleuve et à la navigation. Du 26 mai au 4 juin, de 11 heures à 20 heures. Fermé le 29 mai.

SUR LES QUINCONCES : concerts ce soir à 20h30 : Boulevard des Airs puis à 21h30 : James Blunt. Demain soir à 20h30 : Ours suivi à 21h15 de Texas.

VILLAGE GOURMAND : sur les quais, près de la place de Munich. Horaires Les 27 et 28 : de 11 à 23 heures.

SUR LA GARONNE : runs d'exhibition du pont de pierre au pont Chaban-Delmas : dimanche 28 mai de 9 h 45 à 10 h 45

ACCÈS : Il est conseillé aux automobilistes de se garer dans les parkings relais et d'emprunter les transports en commun (lignes B et C du tramway, les lignes de bus 1, 2, 3, 26, 29, 47 et 83. Le stationnement sera interdit aux abords des Quinconces. Les jours de concerts, le parking des allées de Chartrès sera fermé.



À chaque container, sa thématique, sa couleur et sa mise en scène mariant images, textes et vidéos. Pierre du Figaro, un autre consacré aux naufrages et grands désastres et enfin, Norbert Fradin, devant le container

EXPOSITION Entre expéditions, naufrages, récits et épopées, huit containers racontent la grande aventure maritime

BORDEAUX
FÊTE LE FLEUVE

STELLA DUBOURG
s.dubourg@sudouest.fr

Skippers, marins, pêcheurs, gabiers, gardiens de phare, aventuriers ou baroudeurs à avoir choisis comme terrain de découverte ou de dépassement les vastes océans ou tout simplement le fleuve ces derniers siècles. Toujours est-il que leurs histoires, leurs exploits et leurs découvertes ont alimenté la grande aventure maritime au départ ou à destination de Bordeaux ou de l'estuaire. C'est ce voyage au fil du temps que se proposent de faire vivre ou revivre Bordeaux Grands Événements et ses partenaires (Dossiers d'Aquitaine, Mémoire de Bordeaux, Smiddest, OC Sport Penn Duick). Ainsi, jusqu'au 4 juin, huit containers maritimes racontent les aventures liées au fleuve et à la navigation.

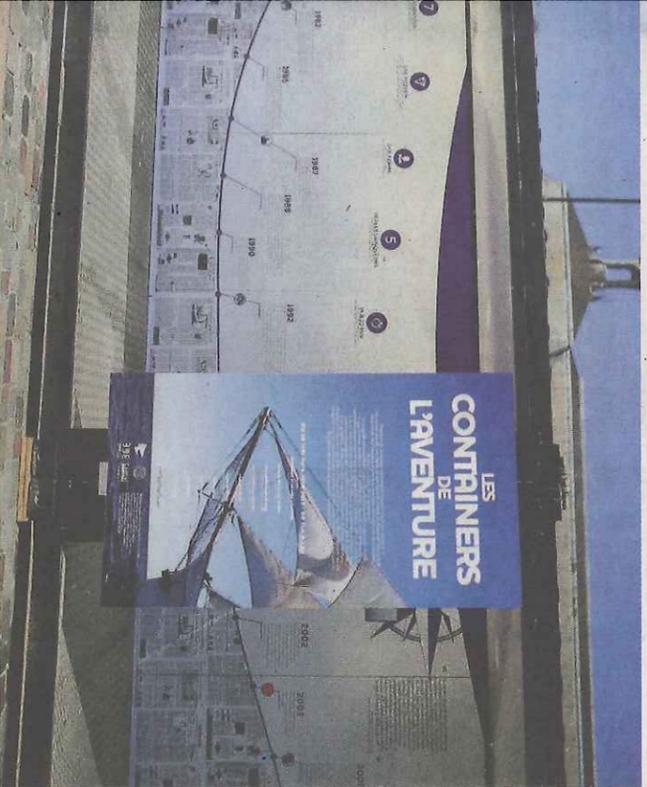
Naufrages et grands désastres
Dans un premier container, peut-

être l'un des plus captivants, on découvre, au fil des naufrages et des grands désastres, que l'aventure maritime est loin d'être un long fleuve tranquille. « Cette thématique est aussi une façon de revisiter la Garonne. On se rend compte qu'il y a eu des incidents très spectaculaires qui n'ont pas fait de morts et d'autres beaucoup moins impressionnants où il y a eu des centaines de tués », détaille Sonia Moumen, chargée de mission pour Bordeaux Grands Événements.

Incendie de la rade de Bordeaux le 28 septembre 1869, naufrage de « l'Afrique » en 1920, sunnammé le Titanic Français qui a fait 568 morts, explosion du « Pétroléa » amarré à l'escalade de la raffinerie de Blaye en 1892 qui a fait 17 morts ou plus récemment, le naufrage de la « Sorel Inna », cette péniche de tourisme fluvial qui a coulé en quelques minutes en septembre 2012, après avoir heurté un navire marchand au large du Bec d'Ambès. On lit en retournant son souffle le journal de bord d'un mois de dérive en mer et on se plonge dans l'histoire de « l'Atlantique », ce somptueux paquebot français parti de Pauillac avant de prendre feu dans la nuit du 4 janvier en 1933, entraînant la mort de 18 personnes.

Un autre container est dédié aux Basques. Logiquement habillé de rouge, on y découvre l'épopée « d'Illakano » au XV^e siècle, un oubli de l'histoire qui a pour tant terminé le tour du monde de Magellan. On en apprend un peu plus sur la longue tradition de la traînière, ce bateau dédié à la pêche au filet, et dont un

En route pour l'



Lallemand et ses utopies flottantes, le container dédié à la Solitaire qui aborde la folle aventure de « Vendredi 13 ». PHOTOS QUENTIN SAUNIER

aventure

exemplaire est présenté sur les quais et sur l'histoire de « San Juan », ce baleinier du XVII^e siècle actuellement reconstruit dans le chantier d'Albada.

De Cordouan à l'île Nouvelle

On navigue ensuite jusqu'au container suivant qui nous fait découvrir les utopies flottantes de l'architecte Pierre Lallemand et du navigateur Michel Desjoyaux. Une rencontre improbable entre deux rêveurs des mers qui se matérialise au travers de onze maquettes de bateaux en bois. « Ce sont des expérimentations. Nous avons mis en volume nos pensées, nos réflexions et nos interrogations. Sur ce trimaran par exemple, nous avons imaginé une capsule d'habitat qui laisse entrer la lumière », précise l'architecte.

Le vent nous porte ensuite vers un autre container dédié cette fois au phare de Cordouan, surnommé le phare de la démesure. « On parle de l'aventure de sa construction mais aussi de l'aventure humaine avec la vie d'un gardien de phare ». Juste à côté, la spatule blanche, cet emblématique oiseau échassier invite à découvrir l'histoire de l'île Nouvelle, une île apparue au XIX^e siècle, colonisée par l'homme avant de revenir à son état sauvage. Plus loin, on se plonge dans l'histoire de la grande pêche et l'aventure des Terres Neuves au départ de

Le pied marin

Pour ceux qui ont envie de se lancer dans l'aventure et de se jeter à l'eau, deux cubes géants complètent les containers de l'aventure. Le premier présente l'aventure de « l'Herminone », la frégate de La Fayette, ainsi que la campagne de recrutement des futurs gabiers bénévoles. L'autre fait un zoom sur Bordeaux fête le vin qui accueillera en 2018 la Tall Ships Regatta avec ses gréements d'exception. Là encore, un appel sera lancé aux apprentis matelots qui souhaitent participer à cette course à travers les mers qui les conduira de Liverpool à Dublin en passant par Bordeaux.

Bordeaux. Pêche à la morue mais pas seulement, l'exposition revient sur ces longues campagnes de pêche au large, les conditions difficiles de navigation, les techniques de pêche et les dangers de ce métier avec quelques textes sur la mort qui rôde.

Le parcours de découverte s'achève avec un immense container consacré à la Solitaire du Figaro et dans lequel une grande fresque en forme de vague dévoile les temps forts et les coups durs de cette course à la voile légendaire.



C'est la première fois que le morutier français en bois, le « Martité » vient à Bordeaux. Il sera visible sur les quais jusqu'au 4 juin. PHOTO LAURENT THELLET

Aujourd'hui seulement !

BONS D'ACHAT*
20%
AVEC LA CARTE

Sur les plantes

Pendant les travaux, on continue les promos !



BRICO SAINT-MÉDARD
E.Leclerc 

Rocade sortie N°8 ou 9

*Bons valables du 29 mai au 29 juin 2017



kommen: Bruno, der Skipper, ein sportlich schlanker, hoch gewachsener Franzose mit Dreitagebart im wettergeerbten Gesicht, und Pierre, Eigner der Ionic, international renommierter Designer und Architekt aus Brüssel, der uns mit freundlichen Augen mustert. Der Mistral soll im Laufe des Nachmittags auf Sturmstärke zulegen und noch weht es mit etwa sechs Windstärken, so erfahren wir. Also steigen wir erst einmal nur wenig mit der Betrachtung der ebenfalls ungewöhnlichen Einrichtung unter Deck auf und helfen beim Ablegen.

Riesenjolle

Kaum sind die Segel gesetzt, springt die Yacht temperamentvoll an und schon raschen wir unter 80 Quadratmeter Tuch aus federleichtem Laminat mit acht Knoten davon. Bei halbem Wind und einer Lage von etwa zehn Grad läuft die Ionic im kabbeligen Seegang unter Schutz des hängigen Landes wie auf Schienen. Am großen Ruderrad ist kaum Druck spürbar, und als wir mit dem Achterstag das Groß noch flacher und den Traveller auf der langen Schiene etwas weiter nach Lee trimmen, können wir es getrost loslassen – die Yacht hält allein Kurs.

Dann erreichen wir rauhen Seegang, etwa ein Meter hohe, brechenden Wellen. Aber das Boot bewegt sich kaum. Sein scharf geschnittener Bug durchschneidet die See wie Butter. Kräftige Böen von über 35 Knoten (Windstärke 8) pfeifen von den Hängen herab und lassen uns kurzzeitig auf 35 Grad überholen. Trotzdem nimmt der Ruderdruck nur unwesentlich zu, das Boot zeigt keinerlei Tendenz zum Ausbrechen.

Das Segeln auf dieser Riesenjolle macht großen Spaß: Mit

on fast die gesamte Breite einnimmt. Außergewöhnlich auch das Cockpitsill: Es umschließt wie ein niedriger, Schutzwall Cockpit und Niedergang. Und schließlich das außergewöhnlich breite Deck mit seinen sehr schmalen, schön verlegten Teakstäben ... Alle Details vereinen sich zu einem harmonischen Ganzen, wirken form-

Cockpitdesign: Riesenstandfläche hinter dem Ruder, bequemer Sitz auf dem Sill

vollendet wie aus einem Guss, sind klar und unkompliziert angeordnet – und machen große Lust aufs Segeln.

„Kommt an Bord, lasst uns gleich ablegen.“ Unbemerkte ist nun auch unsere Crew ange-



Skipper Bruno hält die Ionic 39 mit zwei Fingern auf Kurs. Die dreieckige Steuersäule bietet im Seegang perfekten Halt



Blick zu den beiden Vorschiffskojen. Durch die fehlenden Schotten und minimal gestalteten Elemente wirkt die Kajüte riesig



Praktisch: Der Tisch aus massivem Teak kann unter die Kojen geschoben werden, um mehr Bewegungsfreiheit zu schaffen



Navigationsecke mit fest eingebautem, witterungsbeständigem Laptop. Neben dem Niedergang der große Ölzeugschrank



Pantry, Kartentisch und fast alle Schapps lassen sich während des Segelns unter Abdeckungen aus Teak und Edelstahl verbergen

der Steuersäule als seitlichen Halt lässt sich die Yacht mit zwei Fingern steuern. Die Ionic rauscht nun raumschots mit neuem Knoten und begeisternder Leichtigkeit über den durcheinander laufenden, steilen Seegang dahin und nimmt kaum Spritzwasser über. Der Blick voraus ist vollkommen frei. Die Segel stehen makellos und sogar unter diesem Winddruck ist der Durchgang des Vorstags noch erstaunlich gering.

Dann ist plötzlich die Hafeneinfahrt von St. Tropez ganz

nah – Wende! Wie auf dem Teller dreht das Schiff in wenigen Sekunden durch den rauhen Seegang, verliert nur wenig Fahrt und zieht sofort wieder los. Doch mit einer Lage von ständig über 30 Grad wird nun das erste Reff fällig. Wir fieren zur Entlastung des Großsegels nur ein wenig die Schot auf, geben entsprechend Lose ins Fall, holen die Reffleine durch und schon rutscht das Tuch an den kugeligelagerten Rutschern nach unten und legt sich auf den Baum. Mit

etwa acht Knoten und einer Lage von 20 bis 25 Grad bei halbem Wind, trimmen wir das Boot auf maximale Höhe. Langsam sinkt nun die Nadel des Speedometers auf 6,5 Knoten, während das Groß im vorderen Bereich einzufallen beginnt. Wir fieren den Kompasskurs mit 260 Grad ab, wenden und wiederholen das Ganze auf dem anderen Bug: Mit der gleichen Fahrt sind es hier 315 Grad. Daraus ergibt sich ein Wendewinkel von 55 und damit eine Höhe von rund 28

Grad am Wind. Das sind die Werte eines Racers, mit mindestens sechs Mann auf der hohen Kante! Erklären lässt sich diese hervorragende Leistung mit der hohen Stabilität der Ionic. Erreicht wird sie durch den 2,67 Meter tief reichenden Bleikiel mit Bombe, dem relativ breiten Rumpf, leichten Karbonrigg mit Wanten aus Rod und leichtem Sandwich-Deck ohne Aufbau. Zum anderen tragen das gerade Vorstag, die große Streckung (Längen/