

archiSTORM

architecture + design + art



+ ARCHITECTURE

7 x WORLD TRADE CENTER
SHOPPING-ARCHITECTURES

ENSEIGNER L'ARCHITECTURE EN FRANCE ?

+ DESIGN

VOITURES, CAISSES OU BAGNOLES ?

7,20 €

#38 septembre-octobre 009



CHEVAL VERSION MODERNE

Intersection n'est pas un magazine de poney ou de turf. Le cheval y est pourtant omniprésent, à écouter Yorgo Tloupas son créateur. L'individu, graphiste de formation, possède un solide fond de réflexion qui le pousse, en sus des logos, à créer des magazines, à les faire pousser conceptuellement et, assez intelligemment, à les revendre. Après *Crash*, il monte en 2004 *Intersection*, un magazine de voitures, ou plus précisément orienté vers les transports et la voiture en particulier. Avec comme idée d'ouvrir le domaine automobile à d'autres rapports que ceux promus par la presse spécialisée classique – c'est-à-dire par les groupes automobiles ? Mobilité et style. Style de vie. Rencontre autour de l'imaginaire automobile, du passage à l'électrique, du cheval, aussi.

Archistorm : *Qu'est-ce qui change dans l'automobile aujourd'hui par rapport au moment où vous avez créé votre magazine ? La révolution électrique est en cours. Quelle chose ne va-t-il pas nécessairement changer dans notre rapport à la voiture et au plaisir...*

Yorgo Tloupas : La chose intéressante à comprendre concerne ce que la voiture apporte ou pourquoi les gens peuvent être dingues de voiture, et celle à laquelle on assiste, c'est le transfert des sensations qui s'opère en ce moment. Avec l'électricité, des sensations disparaissent, les vibrations du moteur, de l'énergie, de la rotation des pistons, du bruit que ça peut libérer. Un mélange entre auditif et tactile. Mais cette disparition pure et simple prend désormais le dessus, ce qui veut dire que pour une même accélération, une voiture électrique paraîtra beaucoup plus rapide, parce qu'on ne ressentira plus cette puissance thermique. Cette constatation redessine assez simplement mais sûrement la perception de la vitesse et du plaisir automobile. Du coup, en termes de design, l'important va être ce que les nouvelles technologies vont nous permettre d'apporter. J'entends ici la façon dont elles vont nous autoriser à nous affranchir de beaucoup de principes qui étaient liés, au moteur à essence : la plateforme skate-board, le châssis motorisé. On devrait pouvoir donner d'autres formes à la voiture, le problème étant encore le volume des batteries. Bref l'électricité, en sus de la problématique environnementale, va nécessairement redessiner le plaisir automobile.

Que subsiste-t-il alors de cet imaginaire véhiculé par la voiture jusqu'à il y a peu ? Ce qui ne change pas, c'est la liberté que procure la voiture. La voiture reste un moyen de se déplacer librement alors qu'elle a énormément perdu de son efficacité. Aujourd'hui, pour aller d'un point à un autre, il est plus efficace de prendre l'avion, le scooter, la trottinette

ou de marcher... la voiture est rarement le moyen le plus rapide. Il y a de grandes chances que d'ici vingt ans, il n'y ait plus de voitures dans les centres-ville, hormis pour les livraisons.

Dans Intersection, le point de vue visuel est très développé. Quelles sont les voitures qui aujourd'hui peuvent retenir l'attention ?

Il y a des constructeurs que je trouve intéressants comme Aptera par exemple, qui est en train de sortir aux États-Unis. Le modèle qu'ils lancent en ce moment, la « 2de », est intéressant parce que son design est totalement basé sur l'aérodynamisme. Il est très efficace en termes de consommation. C'est un hybride. C'est une voiture adaptée à des marchés spécifiques. Les points de vue sont très « californiens » si l'on peut dire. Ce n'est pas pour rien, ils sont basés à San Diego.

Oui, mais une telle proposition même sur un marché spécifique peut-elle fonctionner aux États-Unis où l'image de la voiture c'est « puissance & grosse bagnole » ?

Les choses vont vite dans un secteur fondamentalement en crise. Il aurait été impensable il y a cinq ans que Hummer² ferme, hors c'est ce qui se passe. Ils sont tombés en désamour, c'est devenu un objet qui n'est plus assumable. Si Hummer coule, pourquoi pas la culture du gros pick-up ? En même temps, il y aura toujours au fin fond du Nebraska un fermier qui aura besoin de son pick-up. Mais il ne faut jamais sous-estimer la capacité des Américains à être du côté de l'audace. Un Californien n'aura aucun problème à prendre son Hummer et à sortir dans la rue, un Français beaucoup plus. Dès que c'est un peu excentrique, les Américains adorent !

Et en termes de design ?
L'Aptera a trois roues et passe outre cer-

taines réglementations. Dans le même genre, il y a un projet européen qui est assez intéressant, la Mindset, avec des roues très fines, pour des questions de poids, d'efficacité. Mais le problème de l'automobile, c'est l'autarcie aussi en termes de design. Jusqu'à il y a peu, tous les studios de design étaient situés dans les villes où sont basées les marques, Volkswagen à Wolfsburg, les Américains à Detroit au milieu de nulle part. Depuis quelques années, ils essaient enfin d'ouvrir des studios dans le centre des villes pour que les designers soient plus inspirés.

Et pour revenir à Intersection, à son positionnement, comment envisagez-vous la voiture ?

Aujourd'hui, on s'intéresse davantage à la mobilité, ce qui n'est pas forcément la voiture. On peut parler d'avions, de vélos. C'est un magazine sur les objets de transport, sur les objets qui ont un côté « cheval en version moderne ». Pourquoi le cheval ? Parce qu'il y a l'idée du partenaire de l'homme dans son déplacement. On étend notre champ de sujets, on a fait des numéros spécial bateau, spécial moto.

Se passe-t-il quelque chose d'intéressant en France ?

La France, ça paraît tout de suite médiocre. Peut-être Citroën, le projet Cactus. C'est une voiture presque moche, mais il faut oser. C'est comme la Twingo, il fallait oser, c'était un vrai acte de courage.

Propos recueillis par Cédric Maillart.

1. Voir image p. 91

2. Voir image p. 88