

mars-avril 2018

Voitures autonomes,
villes d'avenir

Design : dans les airs
et sur mers

Tout est dans
la présentation

i+D



De bonnes
connexions

BE AWAKE FOR THE FIRST TIME IN YOUR LIFE.

■ Waking up in a Hästens bed is an eye-opener about the value of perfect sleep.
■ It's built with the ultimate combination of nature's materials - together with tireless craftsmanship. You can't see it. But you'll definitely feel it. 24 hours a day.
www.hastens.com



THE WORLDWIDE CLASSIC

2000T

DEVELOPED TO PERFECTION

Hästens 
since 1852

VISIT HASTENS.COM/US TO FIND THE STORE NEAREST YOU.



Colara, No. 28049 hand knotted 70% silk 30% wool



W·STUDIO
Artistic Carpets

To The Trade
Door to door ground delivery across
mainland US and Canada

1330 Castlefield Ave., Toronto ON | wstudio.ca | 416-929-9290 | info@wstudio.ca

Pulling a room together just got easier.



With the industry's largest inventory of trend forward coordinating accessories, tailored service and support, and easy online order management, you can get exactly what your client needs, fast.

Sit back, relax and watch your sales soar.

HIGH POINT MARKET | SHOWPLACE 4100 | OPEN 8AM-8PM | SHOP EARLY — APRIL 13

ACCENT FURNITURE

BEDDING

LIGHTING

PILLOWS

RUGS

THROWS

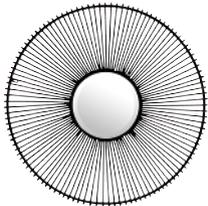
WALL DECOR

|

SURYA.COM



FEATURED RUG: D'Orsay DOR-1010



SURYA

Your vision. Our passion.

RESIDENTIAL | CONTRACT

mars-avril 2018

VOLUME 2, NUMÉRO 2

Le magazine des Designers
d'intérieur du Canada
et de l'American Society
of Interior Designers

16

À LA VITESSE DU CHANGEMENT

Écrans tactiles et autres outils de design numériques offrent le meilleur du passé et du futur, encourageant le retour de l'esquisse à la main et une communication interactive plus rapide avec les clients.

PAR ROBERT NIEMINEN



Photo : Joe Fletcher

32

DE GRANDE ENVERGURE

Forme et fonction doivent être en parfaite juxtaposition dans le design d'intérieur des yachts, jets et autres modes de transport de luxe privés.

PAR JESSE BRATTER



Image : Genster

26

FAIRE DES CORRESPONDANCES

Plus qu'un simple passage d'un point A à un point B, les plaques tournantes de transports rendent chaque voyage mémorable avec leur aménagement créatif et des commodités de qualité supérieure.

PAR BRIAN LIBBY



Photo : Morpholio



Image : March & White

38

DES RUES PLUS ATTRAYANTES

Les voitures sans conducteur devenant plus courantes, la planification et le design des villes du futur seront tout sauf conventionnels.

PAR LYDIA LEE

Let's make the
most beautiful rooms
under the sun.

Crate&Barrel
DESIGNTRADEPROGRAM

Interior designers, architects and home stagers—enjoy the perks of our Design Trade Program, including an exclusive discount at our family of brands. Sign up today at crateandbarrel.com/DesignTradeProgram.

mars-avril 2018

PHOTO DE COUVERTURE :
Charles Aydlett

44

PROFIL ICONIQUE : COLLIN BURRY

Designer pour les Apple, Pixar et Nokia, ainsi que l'aéroport international de San Francisco, Collin Burry respecte chaque environnement, tous les clients et les idées qui donnent à réfléchir.

PAR AMBROSE CLANCY



Photo : Rob Karosis

46

CHAQUE CHOSE À SA PLACE

Désencombrer, réduire ses possessions et maximiser l'espace sont des mots au goût du jour pour propriétaires et locataires. La clé du succès ? Des solutions de rangement pratiques et esthétiques.

PAR PAUL MAKOVSKY



Image : Danilo Agurtali

Rubriques

- 10 Bloc-générique
- 12 Vue intérieure
- 14 Le pouls du design : Detroit
- 22 Le design en chiffres
- 24 Collaborateurs
- 52 Ressources et annonceurs
- 54 À venir

EN COUVERTURE

Manhattan est plus connectée que jamais avec l'ajout d'une nouvelle ligne de métro et des stations modernes qui jalonnent son parcours.



FOR THE ENGLISH VERSION OF
THIS ISSUE, PLEASE VISIT

[http://digitaledition.iplusdmag.com/
iplusdmagazine/march_april_2018](http://digitaledition.iplusdmag.com/iplusdmagazine/march_april_2018)

Pure Freude
an Wasser



SMART DESIGN

GROHE Rapido SmartBox

GROHE GrohTherm SmartControl

With three outlets for a wider range of shower options, the GROHE Rapido SmartBox can take on the job where two rough-ins are normally needed. Which is a huge saving in time and money. www.grohe.us



Where your vision
feels right at home.



From pergolas and trellis, to planters,
arbors, and more, Walpole will meet your
custom design needs. Crafted in AZEK®
Call 800-343-6948 or visit walpoleoutdoors.com

80
years

Walpole Outdoors™

Servicing professionals and customers
directly nationwide since 1933

i+D

RÉDACTRICE EN CHEF

Jennifer Quail

ÉQUIPE DE RÉDACTION

Collaborateurs

Jesse Bratter, Ambrose Clancy,
Lydia Lee, Brian Libby,
Paul Makovsky, Robert Nieminen

Traduction

Sylvie Trudeau

Comité consultatif de rédaction

Kati Curtis, ASID, LEED AP,
Kati Curtis Design;
Ellen S. Fisher, ASID,
New York School of Interior Design;
Jason Kasper, BID, MFM, PIDIM, DIC,
IDEATE Design Consulting Inc.;
Reed Kroloff, joneskroloff;
Tim Pittman, Gensler;
Aandra Currie Shearer, IDIBC, DIC

DESIGN DE PUBLICATION

Gauthier Designers

Lisa Tremblay, présidente
Shawn Bedford, directeur de création
Élyse Levasseur, directrice artistique
Carole Levasseur, coordonnatrice de projet

PRODUCTION

Stamats Commercial Buildings Group

Stamats Communications, Inc.
T : 800.553.8878, x5025
Tony Dellamaria, président
Mike Stanley, éditeur
Tom Davies, directeur de publicité i+D
Candy Holub, directrice de la production
Linda K. Monroe, directrice de projet

PUBLICITÉ

Tom Davies, directeur publicité i+D
tom.davies@stamats.com
T : 319.861.5173
Sans frais : 800.553.8878, x5173
F : 319.364.4278

Commentaires : editor@iplusmag.com

AMERICAN SOCIETY OF INTERIOR DESIGNERS

1152 15th Street NW, Suite 910
Washington, D.C. 20005
T : 202.546.3480
F : 202.546.3240
www.asid.org

ASID – Président, conseil de direction

Tim Schelfe, FASID, CAPS

ASID – Président-directeur général

Randy W. Fiser, Hon. FASID

ASID – Vice-président, Communications

Joseph G. Cephas

DESIGNERS D'INTÉRIEUR DU CANADA

C536-43, av. Hanna
Toronto, Ontario M6K 1X1 Canada
T : 416.649.4425
F : 416.921.3660
www.idcanada.org

DIC – Président, conseil d'administration

Jason Kasper, BID, MFM, PIDIM, DIC

DIC – Directeur général

Tony Brenders

DIC – Gestionnaire principale, Communications

Vesna Plazacic

i+D (ISSN : 2575-7628 [imprimé]; 2575-7636 [en ligne, anglais]; 2575-7709 [en ligne, français]) Volume 2, numéro 2, mars-avril 2018. Droit d'auteur © 2018 par l'American Society of Interior Designers (ASID). Publié bimestriellement en janvier-février, mars-avril, mai-juin, juillet-août, septembre-octobre et novembre-décembre par Stamats Communications, inc., 615 Fifth Street SE, Cedar Rapids, Iowa 52401. L'obtention de i+D est un avantage offert aux membres de l'ASID et des Designers d'intérieur du Canada (DIC). Une portion des droits annuels d'adhésion des membres de l'ASID, d'une somme de 2,42 \$, est appliquée à l'abonnement à i+D. Bureaux de la rédaction : 1152 15th Street NW, Suite 910, Washington, D.C. 20005. Frais de poste pour périodiques payés à Washington, D.C., et autres bureaux de poste. MAÎTRE DE POSTE : Faire parvenir tout changement d'adresse à i+D, a/s de ASID Customer Service, 1152 15th Street NW, Suite 910, Washington, D.C. 20005.

La publication de publicités dans cette revue ne signifie nullement que l'ASID ou les DIC y adhèrent. L'ASID, les DIC et leur partenaire de publication se réservent le droit, à leur seule et entière discrétion, de rejeter en tout temps toute publicité présentée par quelque partie que ce soit. Les opinions exprimées dans cette publication ne sont pas nécessairement celles de l'ASID, des DIC, de leurs personnels respectifs ou de leur partenaire. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire par quelque moyen que ce soit, électronique ou mécanique, en tout ou en partie, le contenu de ce magazine sans avoir préalablement obtenu l'approbation écrite de l'ASID.



DESIGN + PERFORMANCE™

Design + Performance™ and Legendary Performance Fabrics are trademarks and Sunbrella is a registered trademark of Sunbrella, Inc.

LEGENDARY PERFORMANCE FABRICS™

SUNBRELLA.COM

FADE PROOF / EASY CARE / BLEACH CLEANABLE

Randy Fiser,
PDG de l'ASID
et Tony Brenders,
DG de IDC.
(Photo : Lindsay
Cephas)



MOUVEMENT VERS L'AVANT

Depuis le début des colonies, les humains se sont tournés vers les modes de transport comme moyen d'exploration et de progrès. Des vaisseaux qui allaient traverser les océans aux trains, métros, voitures et autres véhicules qui permettraient de relier les villes et les nations, réunissant les gens et élargissant les horizons.

L'importance que revêt le domaine du transport pour les designers actuels et futurs a des racines profondes. L'arrivée imminente des véhicules autonomes dans le marché soulève de nouvelles possibilités de design personnalisé. Et à mesure que ces véhicules feront leur chemin jusqu'à nos rues, nous assisterons à une meilleure efficacité des chaussées, ce qui ouvrira la voie à une grille repensée permettant de consacrer de plus grands espaces à la nature, aux modes de transport de remplacement et à l'interaction entre les humains. Les stationnements intérieurs seront recyclés pour servir à un objectif plus noble. Et les villes se définiront de plus en plus par la majesté de leurs plaques tournantes de transports qui raviront aussi bien les visiteurs que les gens du quartier.

Dans ce numéro, *i+D* plonge au cœur du sujet des transports et des nombreux moyens par lesquels les professionnels du design — des designers d'intérieur et architectes aux designers industriels et urbanistes — travaillent à entrer dans une nouvelle ère où efficacité

et sécurité vivent en harmonie avec des environnements durables et attrayants. Nous nous intéressons à l'usage en constante croissance des transports en commun et aux plaques tournantes qui font transiter les passagers et servent de destination en soi (« Faire des correspondances », p. 26), et nous explorons l'alliage de sécurité et de luxe qui entre dans la conception des yachts et jets privés (« De grande envergure », p. 32). Nous jetons aussi un coup d'œil aux villes de l'avenir, de celles qui sont conçues pour offrir moins d'embouteillages, une meilleure fonctionnalité et un environnement bâti adaptable (« Des rues plus attrayantes », p. 38). Et au-delà du transport, nous tournons notre regard vers le nouveau visage des présentations au client et de l'interaction avec celui-ci, vers la question du rangement efficace, et plus encore.

Déjà, les firmes de design participent aux conversations qui feront franchir à nos villes, ainsi qu'à notre manière de nous y déplacer, le pas vers l'avenir. La réflexion et les pratiques en matière de design engendrent un monde plus connecté qui réussit non seulement à mieux fonctionner, mais aussi à le faire d'une manière plus esthétique. ●

Randy W. Fiser
PDG



Tony Brenders
Directeur général





DESIGN
WITHIN
REACH

Le pouls
du design :
Detroit

On a planté 35 arbres
dans le cadre du
développement du site.
(Photo : Chris Miele)

COLLECTIVITÉ CRÉATIVE

COLLECTIONNANT LES PRIX DE DESIGN, SANS MENTIONNER QU'ELLE FAIT TOURNER LES TÊTES DANS SA VILLE NATALE, LA COLLECTIVITÉ TRUE NORTH À DETROIT A CRÉÉ UNE EXPÉRIENCE VISUELLE ET UN NOUVEAU MICRO-QUARTIER DANS CE QUI ÉTAIT UN COIN ABANDONNÉ DE LA VILLE.

Construit sur un terrain envahi par les mauvaises herbes et les déchets pendant près de deux décennies, le projet est le résultat de la puissance créative combinée de son promoteur Philip Kafka de Prince Concepts et d'EC3 : Edwin Chan comme architecte-concepteur et Studio Detroit comme architecte responsable du projet. Les dix unités Quonset qui composent True North sont inspirées de bunkers de la Seconde Guerre mondiale, mais intègrent des éléments de l'architecture moderne pour donner de l'ampleur aux structures. Les constructions à toiture cintrée de la collectivité peuvent paraître presque identiques de l'extérieur, mais proposent en réalité de multiples plans d'aménagement intérieur. Malgré tout, selon Prince Concepts, on a livré les bâtiments aux nouveaux locataires dans un état quasiment brut pour inspirer les résidents à créer une expérience vraiment personnalisée entre ces murs incomparables.

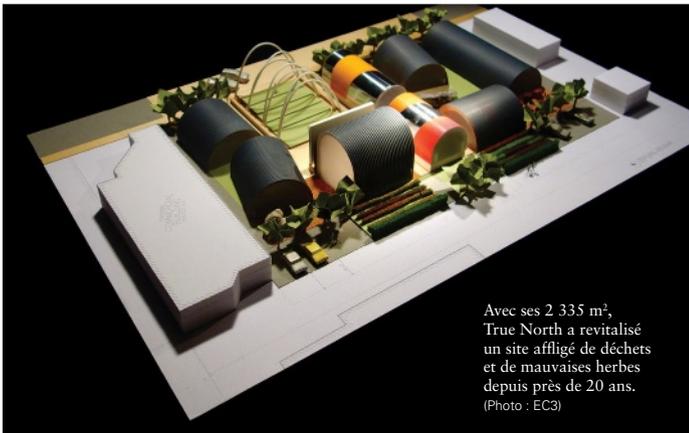
La majorité de ces structures sont consacrées à des lieux de vie ou de travail, mais le regroupement comporte aussi un centre de mieux-être, des lieux de rassemblement extérieurs et deux chambres d'hôtel de type appartement. Le projet se présente comme offrant un « lieu pour les gens qui se stimulent eux-mêmes », en parlant des habitations individuelles comme de laboratoires personnels pour ceux qui les habitent. True North a aussi ramené un bout de nature sur ce site de 2 335 m² en plantant 35 arbres au sein de la nouvelle collectivité. ●



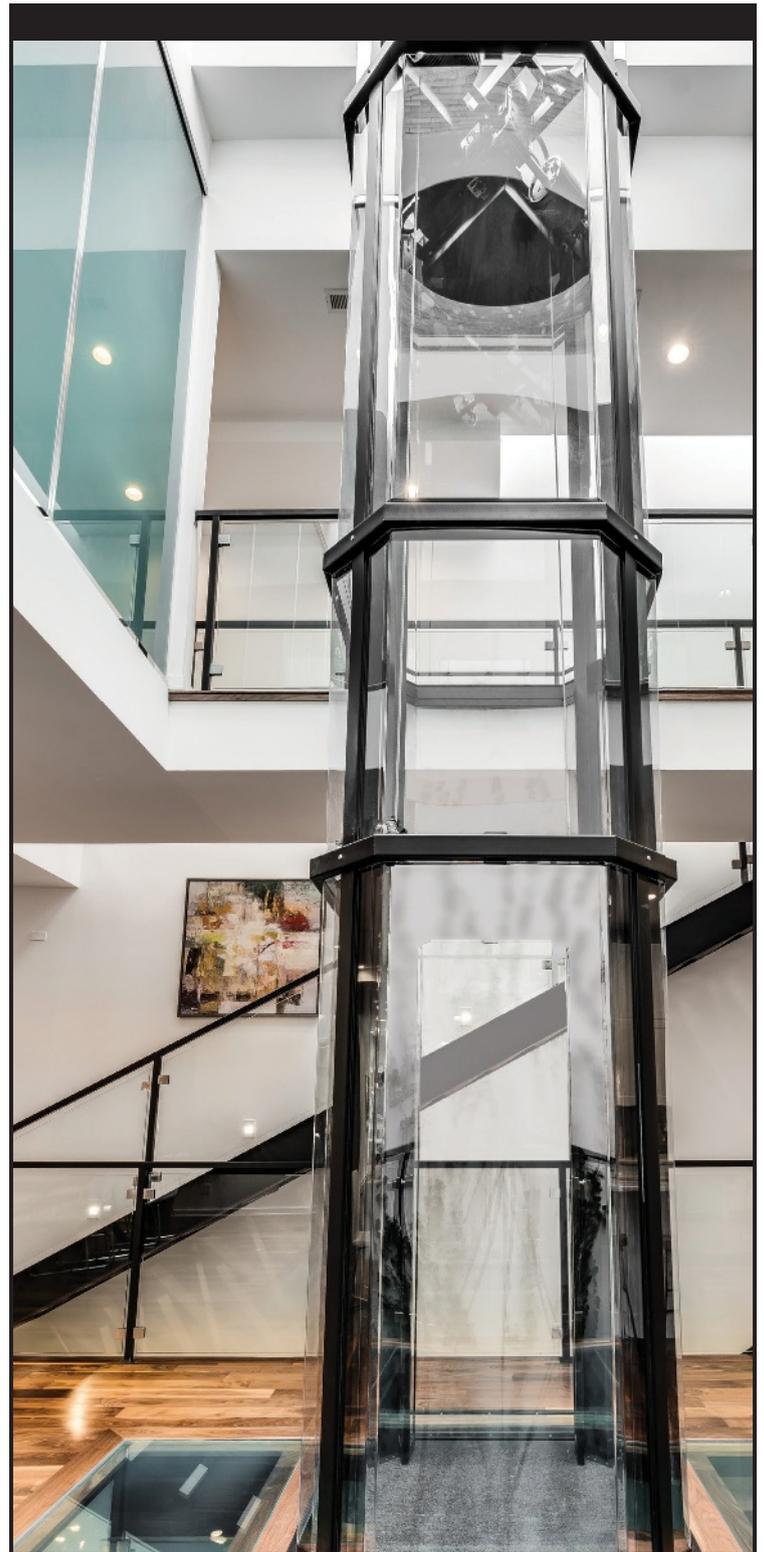
Des lieux de rassemblement paysagés font partie des aménagements de la collectivité.
(Photo : Chris Miele)



La variété d'une unité à l'autre permet le maximum de personnalisation.
(Photo : Chris Miele)



Avec ses 2 335 m², True North a revitalisé un site affligé de déchets et de mauvaises herbes depuis près de 20 ans.
(Photo : EC3)



WOW factor

Panoramic glass elevator with integrated hoistway delivers luxury to the next level. Simple, non-disruptive installation for new and existing residential spaces. Contact us to add Vuelift to your next project.

vuelift | residential elevators

 savaria

1.855.728.2742

savaria.com



Les outils numériques facilitent le partage des concepts et la communication avec les clients.
(Images : Morpholio)



À LA VITESSE DU CHANGEMENT

PAR ROBERT NIEMINEN

Les outils de conception numérique modifient la nature des présentations dans la salle de conférence et la salle de cours — tout en marquant, dans la foulée, un intérêt renouvelé pour les esquisses à la main.

DANS SON ARTICLE PHARE PARU EN 2012 DANS *THE NEW YORK TIMES*, LE REGRETTÉ MICHAEL GRAVES DÉPLORAIT LA DISPARITION DE L'ESQUISSE À LA MAIN DANS LES CERCLES DE L'ARCHITECTURE. Le célèbre architecte réfléchissait ainsi : « Qu'est-il arrivé à notre profession, et à notre art, pour entraîner la prétendue fin de notre moyen le plus puissant de conceptualiser et de représenter l'architecture ? »

Et sa conclusion : « Les ordinateurs, bien entendu. »

Déplorant la tendance chez les professionnels à compter presque exclusivement sur les logiciels pour concevoir et créer des présentations, Graves affirmait que, bien qu'il n'y eût rien d'intrinsèquement mauvais à les utiliser, ces logiciels ne pouvaient cependant pas constituer le seul outil d'un architecte. « L'architecture ne peut se dissocier du dessin, peu importe à quel point la technologie se développe de manière impressionnante. Les esquisses ne sont pas que des produits définitifs : elles font partie du processus de réflexion de la conception architecturale », écrivait-il.

Bien sûr, il avait raison — en partie. Les outils numériques de conception ont incroyablement évolué au cours des cinq à dix dernières années, et ils marquent, tant dans les salles de cours que dans les salles de conférence, une sorte de renaissance du dessin à la main, qui renforce le processus de design plutôt que le diminuer. Faisant écho aux remarques de Michael Graves, Anna Kenoff, cofondatrice de Morpholio, l'entreprise de développement d'applications pour créatifs, laisse entendre que « dessiner, c'est réfléchir » et que les outils numériques ne remplaceront jamais la nature tactile du travail de conception. Par contre, ils *peuvent* faciliter le partage des idées, la création de planches de présentation et la communication avec les clients.

À Ryerson, les futurs designers étudient les concepts d'anthropométrie et d'ergonomie pour dessiner à l'échelle des vues en plan et vues correspondantes en élévation d'une ou plusieurs personnes en action.

(Image : avec l'aimable autorisation d'Andrew Furman, Ryerson School of Interior Design)



Les étudiants de Ryerson utilisent la réalité virtuelle pour réimaginer un foyer de l'ère victorienne avec des éléments d'autres époques.

(Photo : avec l'aimable autorisation d'Andrew Furman, Ryerson School of Interior Design)

Les présentations sont plus informelles qu'avant.
De nombreux designers se servent désormais des outils en ligne pour présenter les concepts préliminaires à leurs clients afin de prendre une longueur d'avance.

Agilité et contraintes

« L'écran tactile est un cadeau fait aux créatifs, indique Anna Kenoff. Vous pouvez travailler plus intuitivement, vous pouvez utiliser vos mains, que ce soit pour dessiner ou simplement dans la manière de toucher, agrandir et déplacer vos images. Cela permet aux designers d'accéder de nouveau à cette grande part d'intuition qui existe entre la main et le cerveau. C'est pourquoi nous pensons que cette technologie particulière est une bénédiction pour les designers. »

Ce lien entre le cerveau et la main est essentiel pour comprendre la manière de communiquer sans utiliser un ordinateur, selon Ellen Cusick, designer d'intérieur, fondatrice d'EMC Interior Design et enseignante en design d'intérieur à l'Art Institute of Portland. « L'une des choses que je constate, lorsque mes étudiants préparent des présentations et effectuent le développement du design, est que je les dissuade d'aller à l'ordinateur parce que, bien souvent, leur degré de maîtrise de l'outil logiciel limite leur créativité », fait-elle remarquer. Lorsqu'ils n'arrivent pas à créer un mur incurvé dans un programme particulier de conception assistée, elle recommande à ses étudiants de prendre un crayon et du papier.

Anna Kenoff se rappelle qu'il y a 20 ans, la tendance dans les écoles de design était de renoncer à l'enseignement du dessin à la main et de passer directement au rendu à l'ordinateur — tendance qui s'inverse désormais grâce aux possibilités qu'offrent les écrans tactiles et de nouvelles interfaces de dessin qui ont abaissé le seuil d'accès à ces outils. « C'est beaucoup plus facile de faire des esquisses sur un iPad, fait-elle observer. Il existe un grand nombre d'outils pour vous aider. Par exemple, apprendre l'aquarelle est plutôt difficile, mais il est beaucoup plus aisé de le faire avec un iPad. Ainsi, les étudiants recommencent à accéder à cet art, et nous pensons qu'avec un pavé et un écran tactiles, se profile une forme de renaissance du dessin ; ils s'y intéressent parce que c'est de nouveau plus sympa. »

En clair, l'objectif de montrer aux étudiants à dessiner à la main n'est pas tant de développer des artistes que de cultiver la communication efficace des idées chez les futurs designers. « J'essaie de transmettre aux nouveaux étudiants que la raison pour laquelle nous dessinons n'est pas de devenir un illustrateur hors pair », explique Andrew Furman, professeur agrégé à la Ryerson School of Interior Design de Toronto. « Tout est une question de communication rapide, de communiquer l'illusion d'une forme — et le dessin est le moyen le plus vite d'y arriver. »



Photo : PAMEL WINTER / iStock ©2017 modulararts, Inc



If it's worth creating, it's worth protecting.

Not every insurance policy has the right level of protection for your business. That's why ASID, The Insurance Exchange, Inc., and The Hanover have partnered to offer an exclusive, cost-effective insurance program for ASID members, including:

- Professional Liability (Errors & Omissions)
- Business Owner's Policy
- Homeowners & Auto

► Contact us for a quote, or to learn more about the ASID Member insurance program.

800-346-1403 | www.ASIDinsurance.org



Les affaires du design Les présentations

Anna Kenoff,
Morpholio



Andrew Furman,
Ryerson School of
Interior Design

M. Furman indique qu'il encourage ses étudiants de premier cycle à visualiser un scénario avec un client réel, où ils doivent composer avec un problème qui requiert une solution sur-le-champ, sans utilisation d'un ordinateur. « L'esquisse à la main est l'outil le plus rapide pour communiquer l'essentiel, parce que la communication [visuelle] n'est en réalité rien de plus que donner à l'autre l'illusion de la forme ou d'un lieu, pour amener cette personne à saisir l'espace en trois dimensions, ou conceptuellement. C'est pourquoi une esquisse à la main est bien utile... rien de mieux que cette vitesse d'exécution pour exprimer ce que vous voulez communiquer rapidement », explique-t-il.

Une longueur d'avance

Quand vient le temps de convaincre un client, il est essentiel de saisir le moment opportun, selon Stephanie Dixon, cofondatrice de Wecora.com, une solution en ligne qui aide les designers à organiser et présenter leurs idées. « Lorsque les designers créent sur place une image pour leurs clients, ils peuvent les aider à visualiser les idées qu'ils essaient de leur proposer et ainsi les captiver et susciter leur enthousiasme, dit-elle. De plus, c'est une perte de temps de devoir rentrer au bureau pour regrouper les idées et les discussions; vous risquez ainsi de voir retomber cet enthousiasme. »

Grâce aux applications et outils innovants, comme Wecora et Morpholio, le processus de présentation n'a jamais été aussi efficace — ni aussi différent. Alors que dans le passé un professionnel du design devait effectuer une consultation initiale avec un client potentiel et consacrer un temps précieux à faire de la recherche et des achats pour créer une magnifique présentation détaillée, dans le monde d'aujourd'hui, selon Stephanie Dixon, cet ancien processus ne fonctionne plus, pour un certain nombre de raisons. Premièrement, grâce à des sites comme Pinterest et Houzz, les clients ont accès à tant d'idées qu'ils peuvent s'en inspirer et prendre une direction totalement différente de celle dont il avait été question au cours de la première consultation.

En outre, explique-t-elle, les présentations sont plus informelles qu'avant. Au lieu d'attendre de développer une présentation détaillée, de nombreux designers se servent désormais de ces outils en ligne pour présenter aux clients les concepts préliminaires afin de prendre une longueur d'avance. « Nous constatons que ces premières idées, même si elles sont informelles, permettent de faire avancer les choses; les designers devançant ainsi les clients, plutôt que voir le client pousser le projet et dicter ce qui doit se passer, ajoute-t-elle. Ainsi, cela permet réellement à ce professionnel de prendre les rênes, et cela valide la nécessité d'y avoir recours [à un professionnel] pour mener à bien le projet. »

Ellen Cusick convient que les clients se soucient moins du format utilisé pour proposer une idée — que ce soit une esquisse à la main ou numérique — mais qu'ils s'attendent à ce que les présentations de design soient bien réfléchies. « Je ne pense pas que les clients se préoccupent de savoir qu'une présentation est préparée à la main ou au moyen d'un quelconque logiciel. Je crois qu'ils veulent qu'elle soit complète et poussée; et si vous arrivez à le réaliser par des moyens numériques, c'est vraiment un plus de leur faire parvenir les dessins par courriel », dit-elle.

STAD

 **GRANDS
PRIX
DU DESIGN**



STAD won a 2017 Good Design Award by The Chicago Athenaeum: Museum of Architecture and Design. STAD has also received a prestigious 2018 Grand Prix du Design Award in the Office Furniture / Industrial Design category.

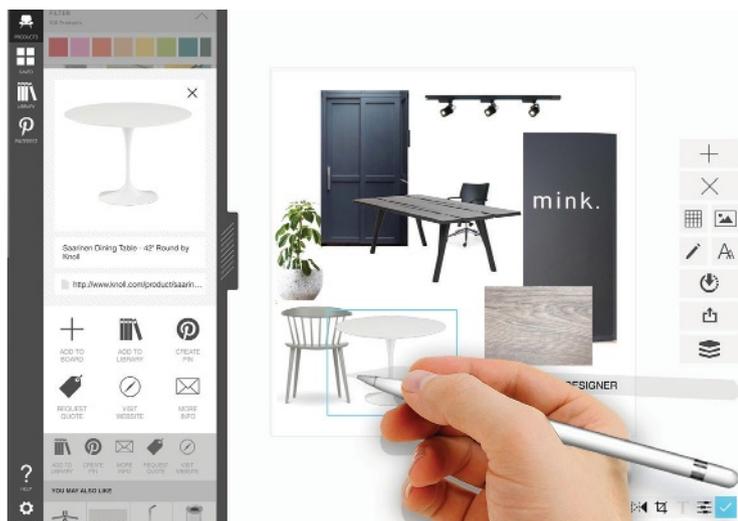
**GROUPE
LACASSE**

1 888 522-2773
www.groupelacasse.com

STAD
Office Furniture System

Les affaires du design

Les présentations



Le tableau de présentation de Morpholio combine une bibliothèque de produits à un ensemble d'outils et à la mobilité pour travailler ou effectuer une présentation n'importe où.
(Image : Morpholio)

En fin de compte, l'innovation technologique a bouleversé l'univers du design. Et les designers qui continuent de garder un grappin ferme sur le processus de design ne se rendent pas service, selon Stephanie Dixon. « Plus le processus est naturel et plus nous laissons le client exprimer ses idées, plus nous devenons un vent de fraîcheur dans la gestion de ces projets », déclare-t-elle. Mais cela ne doit pas devenir une proposition effrayante. Comme elle le fait remarquer, les clients engagent des designers pour une raison bien précise, car bien qu'ils aient leurs propres idées, il n'en reste pas moins qu'un professionnel demeure la seule personne en mesure de les rassembler et de leur donner forme dans les délais voulus.

« Les clients aussi peuvent avoir des idées géniales, et je crois que si nous acceptons ce nouveau type de processus de travail et nous y adhérons, plutôt que nous laisser démonter, et que nous travaillons avec nos clients, le résultat n'en sera que meilleur pour tous les intervenants au projet », conclut-elle. ●

ROBERT NIEMINEN

est un auteur indépendant et un collaborateur régulier de The Architect's Newspaper, retrofit et du magazine Retail Environments; il est aussi l'éditorialiste d'interiors+sources. Il a également contribué à l'écriture du livre The State of the Interior Design Profession (Fairchild, 2010), qui a été mis sur la liste des « 50 livres à lire et à posséder » de l'International Federation of Interior Architects/Designers.



DESIGN, QUALITY, FUNCTIONALITY, SUSTAINABILITY

Every ThinkGlass countertops are unique including several customized texture and thickness options.

THINKGLASS™

The world leader in innovative glass applications

ThinkGlass.com | 877 410-4527



MODERN
SLANT

SPRING 2018 COLLECTION

join today >

**OUR TO-THE-TRADE
LOYALTY PROGRAM**

The MG+BW Comfort Club offers you 30% - 35% savings every day, with exclusive access to special offers and services. Please contact a Signature Store near you for more details.

Mitchell Gold
+ Bob Williams

to-the-TRADE

800.789.5401 | MGBWHOME.COM

IN STOCK & SPECIAL ORDER UPHOLSTERY | TABLES & STORAGE | LIGHTING | RUGS | BED LINENS | ACCESSORIES | WALL ART | WINDOW TREATMENTS

ÉTAT DE L'INDUSTRIE

Dans le rapport 2018 *Interior Design Outlook and State of the Industry* publié par l'American Society of Interior Designers (ASID), les chercheurs ont examiné l'économie mondiale et celle des États-Unis, des points de données provenant de l'industrie du design d'intérieur, diverses tendances touchant l'industrie et l'orientation future de la profession. Le rapport adopte une vision systémique des portions de l'industrie et de la profession du design d'intérieur qui s'entrecroisent, et les met en perspective avec les implications en matière de design.

Subdivisé en sections comme les perspectives économiques de l'emploi, de l'inflation, de la construction ainsi que les tendances dans les affaires, sociales et dans l'industrie, le rapport 2018 *Outlook* approfondit des sujets connexes au design comme la progression continue de la technologie et le mouvement envers la santé et le bien-être. La recherche couvre le mouvement géographique de la génération Y et le passage à l'âge adulte de la génération Z, et les activités de construction dans les secteurs résidentiel, commercial et institutionnel. Ainsi que la manière dont l'intégration de la robotique, de l'intelligence artificielle, de la réalité virtuelle et de l'impression 3D révolutionnera les projets et les présentations de design et posera des problèmes environnementaux et sociaux que devront aussi résoudre les designers de demain.

Le rapport 2018 *Interior Design Outlook and State of the Industry* est offert gratuitement aux membres de l'ASID ou en vente sur asid.org/resources/research. ●

Les 5 principaux

secteurs qui emploient des designers d'intérieur

Segment de l'industrie	Nombres de designers d'intérieur à l'emploi	Pourcentage de l'emploi de l'industrie
Services de design spécialisé	20 120	14,7 %
Architecture, ingénierie et services connexes	10 170	0,7 %
Magasins de meubles	4 850	2,2 %
Construction résidentielle	2 300	0,3 %
Grossistes en mobilier et accessoires de maison	2 290	2,2 %

Source : Statistiques sur la profession des salariés, U.S. Bureau of Labor Statistics, mai 2016 (mises à jour en 2017), adaptées pour le rapport 2018 *Interior Design Outlook and State of the Industry*

Salle d'exposition Section publicitaire spéciale (en anglais seulement)



GROHE MINTA PULL-OUT KITCHEN FAUCET

The Minta Pull-Out Kitchen Faucet, featuring sleek architectural lines, is the perfect finishing touch for the contemporary kitchen. The Minta fuses the convenience of dual-spray with the elegant pull-out spout. Good looks are combined with functionality and the angled swivel spout design allows even the largest pot to be filled without difficulty. Visit GROHE.us

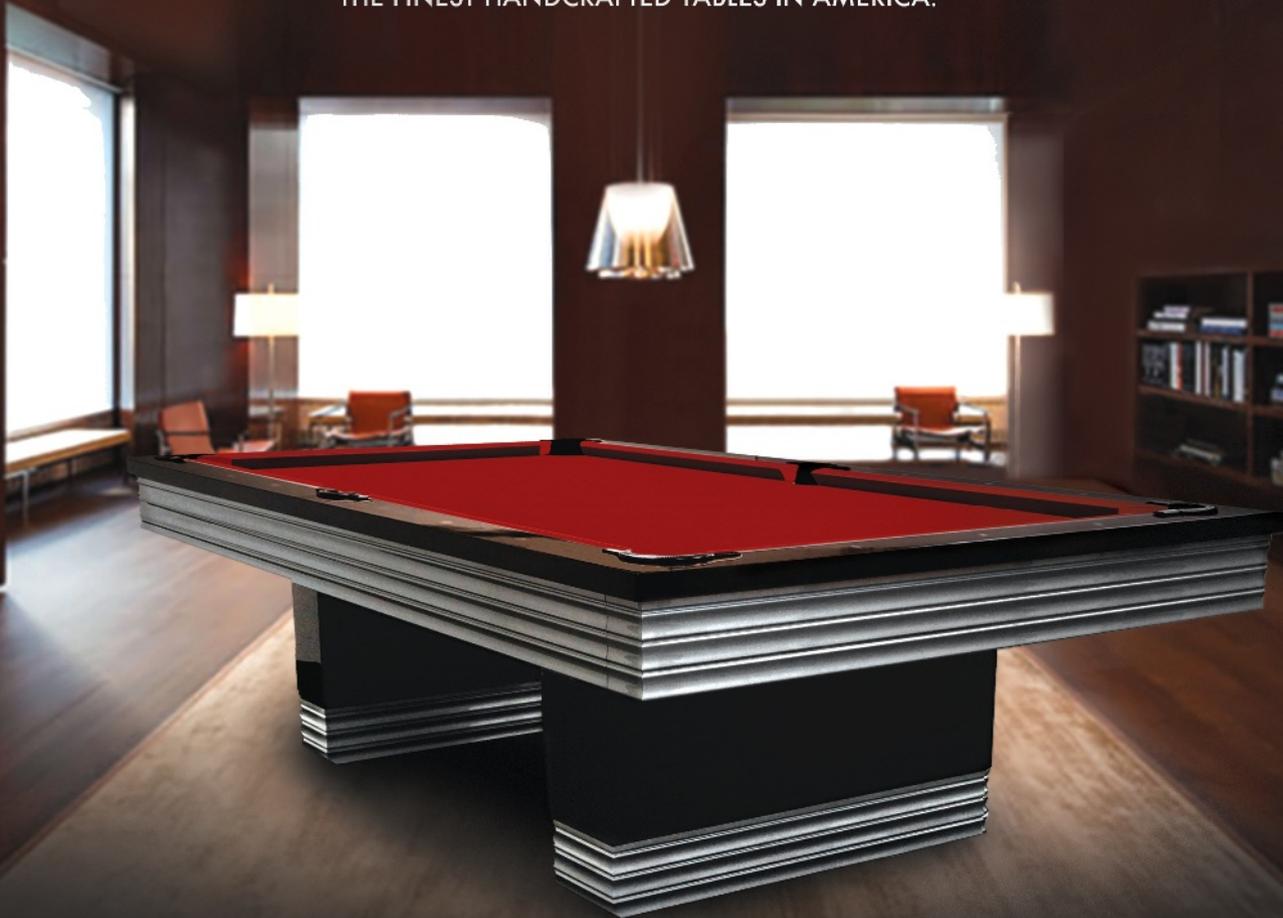


SURYA

With 60,000+ high-quality fashion-forward products, including rugs, textiles, lighting, wall décor, accent furniture, and decorative accents, Surya is the leading source for coordinating accessories for all lifestyles and budgets. Surya offers extensive in-stock inventory, as well as an array of custom options for unique projects. Designers enjoy exclusive pricing with no minimum order requirements, easy access to samples, and a dedicated team of accessories specialists. www.surya.com

FOUR CORNERS. NOT A SINGLE ONE CUT.

THE FINEST HANDCRAFTED TABLES IN AMERICA.



BLATT BILLIARDS

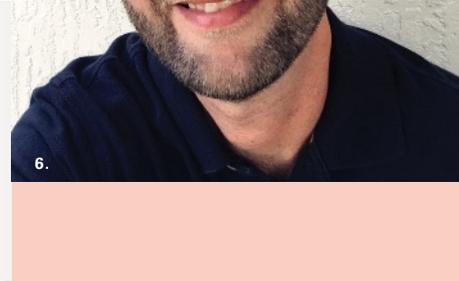
Since 1923

LET THE GAMES BEGIN.

blattbilliards.com

800-252-8855

info@blattbilliards.com



Collaborateurs

Destinations *illimitées*. Que ce soit en transitant physiquement par l'une des plaques tournantes de transports — notre article de couverture — ou en s'inspirant mentalement des sources dans ce numéro d'*i+D*, nos collaborateurs y retirent toujours une expérience sans bornes.

1. Brian Libby, *Faire des correspondances*

Au nombre de ses activités préférées, Brian adore voyager. Ainsi, la rédaction de l'article de couverture de ce numéro, et la description d'endroits exceptionnels en matière de transports sont particulièrement appropriées. Il souligne : « J'adore les vieilles gares, mais ma préférée est King's Cross à Londres, à cause de l'amalgame entre nouvelle et ancienne architectures. L'ajout de 2012 crée un nouveau quai de départs aussi moderne que bien d'autres constructions à Londres, néanmoins en fusion avec la structure d'origine de 1852. Et c'est plus fonctionnel que jamais, tout en étant un symbole puissant de regard tourné vers le futur en se souvenant du passé. » L'une des choses les plus impressionnantes dans cet article sur les carrefours de transports a été « l'attention accrue accordée aux passagers en quête d'une oasis de tranquillité avant leur voyage. Heureux de constater que je ne suis pas seul à détester être bombardé d'actualités à ma porte d'embarquement. »

2. Lydia Lee, *Des rues plus attrayantes*

« La quantité collective d'espace accordé aux voitures — routes et stationnements — est ahurissante », déclare Lydia en parlant de son article sur l'impact des voitures sans conducteur sur le design des villes de l'avenir. « Nous avons créé tout un casse-tête, mais cela signifie aussi que nous avons le potentiel de nous en sortir. » Bien qu'elle ait désormais un aperçu de cet avenir, Lydia espère que les carrefours de transit d'ici et de maintenant puissent offrir davantage. Sa liste de souhaits ? « Bien des aéroports ont des structures de jeu pour enfants, mais il serait chouette d'offrir tout près de l'équipement d'exercice pour que les parents puissent eux aussi se dégourdir pendant les escales », dit-elle.

3. Jesse Bratter, *De grande envergure*

La vue à vol d'oiseau sur les transports de luxe a été aussi amusante que surprenante pour Jesse, surtout « toutes ces choses auxquelles il faut penser pour aménager l'intérieur, le fait qu'un vaisseau des airs ou des mers soit en mouvement continuellement au cours de la vie de son propriétaire... vous pouvez concevoir votre espace tout en imaginant les aventures vers lesquelles il vous emmènera. » En réfléchissant à ses expériences de voyage et aux escales, elle se rappelle, « à ma première visite dans les toilettes de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, j'étais éblouie par les portes laquées rouges et fuchsia des compartiments. C'était le dernier endroit où je m'attendais à voir le jeu des contrastes à son meilleur, mais c'était là devant moi ! Il y a réellement des moments chicissimes partout où vous allez dans la Ville lumière. »

4. Ambrose Clancy, *Profil ICONique : Collin Burry*

De sa conversation avec le célèbre designer Collin Burry, Ambrose a trouvée intéressante l'idée qu'un « concept d'aménagement doit traiter avec respect les gens qui l'habiteront. » Il poursuit : « Si vous construisez un lieu dans le seul but de le rendre indestructible, vous ne respectez pas ceux qui l'utiliseront. Rendez les espaces intérieurs agréables et les utilisateurs en prendront soin. » Parmi les aménagements pour transports, Ambrose adore Grand Central Station à New York. « Le vaste hall vous remonte le moral dès que vous y entrez », dit-il, en ajoutant que d'autres gares devraient être aussi grandioses. Il aimerait y voir de « l'espace et encore de l'espace. Des instructions claires. Et des employés qui tirent fierté de leur travail. »

5. Paul Makovsky, *Chaque chose à sa place*

L'aéroport Schiphol à Amsterdam (un endroit extraordinaire, selon Paul) est conçu comme une ville, « avec de grands espaces comme un terrain de jeu pour enfants, une salle de méditation et mon préféré, une galerie de musée avec des œuvres du Rijksmuseum. Une oasis de calme où vous pouvez contempler les chefs-d'œuvre des maîtres hollandais sans quitter l'aéroport. » Il suggère que les carrefours de transports d'Amérique du Nord emboîtent le pas à Schiphol, « merveilleux endroit pour des collections. Les musées devraient apporter du contenu culturel aux gens, sans toujours les obliger à se déplacer. » En rédigeant son article sur le rangement, Paul a été surpris par la croissance des lieux d'entreposage : « Nous semblons tous conserver trop d'objets et avoir du mal à les laisser aller ! »

6. Robert Nieminen, *À la vitesse du changement*

Robert se souvient d'un voyage dans la vallée de Napa en 2016, lorsqu'il a atterri à l'aéroport international de San Francisco et expérimenté pour la deuxième fois le terminal T2 conçu par Gensler (aussi présenté dans « Faire des correspondances », p. 26), après avoir publié un article à son sujet. « Il est aussi frais et fluide qu'à son inauguration », dit-il. Il explique qu'en interviewant ses sources pour son article sur les présentations numériques, il était encouragé de « constater une renaissance de l'esquisse à la main, grâce à la technologie qui rend la transition entre le crayon, le papier et le format numérique plus facile que jamais. Même si les logiciels ont semblé remplacer le dessin à la main, au grand désarroi de vétérans de l'industrie... nous ne sommes plus prisonniers de propositions mutuellement exclusives, et je trouve inspirant de voir les deux s'harmoniser. » ●

Photo 1 : Valerie Smith / Photo 2 : Joi Kautz / Photo 3 : Charles Dundas-Shaw / Photo 4 : Kirk Condyles / Photo 5 : Paul Makovsky / Photo 6 : Robert Nieminen

NEOLITH®

SINTERED STONE



Flooring: Neolith IRON MOSS | Office Reception: 53.5W, New York (USA)

NEOLITH®: DESIGN, VERSATILITY, DURABILITY, SUSTAINABILITY.

Interior and exterior applications: Flooring, Cladding, Countertops, Furniture, Facades. Resistant to stains, scratches, chemicals, extreme temperatures and UV exposure. Light, 100% natural and recyclable. Maximum format, minimum thickness, different finishes. More than 50 selections available.



FM DISTRIBUTING: SF, Northern CA, LV, HI, WA, OR, ID, AK; GLOBAL GRANITE & MARBLE: IL, IN, KY, MO; HG STONES: NY, NJ; LA NOVA TILE: TX (Houston); MARBLE & GRANITE: CT, MA; MARVA MARBLE: VA, MD, NC, DC, WV, PA, DE, SC; OLLIN STONE: Southern CA; OMICRON GRANITE: FL, AL, LA, OH, TN (Nashville); PACIFIC SHORE STONES: AR, TX (Austin, San Antonio), TN (Memphis), OK; POMOGRANIT STONES: TX (Houston); STONE CENTER: GA; STONE DESIGN: IL, IN, WI; THE STONE COLLECTION: TX (Dallas, Fort Worth), CO, AZ, UT.

Faire des corresp

Une nouvelle génération de plaques tournantes de transports connaît une demande sans précédent, avec des intérieurs dynamiques qui nous invitent à relaxer, magasiner et nous restaurer, ainsi qu'à voyager

Nous voyageons en nombres sans précédent. Selon les statistiques du Département des transports des États-Unis, en 2017, les compagnies aériennes ont transporté le plus grand nombre de passagers de tous les temps. Amtrak et VIA Rail Canada ont aussi rapporté un achalandage record, tandis que les métros dans des villes telles New York, Washington D.C. et Toronto sont toujours bondés.

En parallèle, les passagers s'attendent à en obtenir davantage de ces carrefours de transports. La sécurité accrue entraîne des temps d'attente plus longs et les municipalités suspendent parfois leurs subventions aux aéroports et aux gares (même si l'achalandage augmente), de sorte que de plus en plus de carrefours de transports élargissent leur offre de boutiques et de restaurants. De plus,

les clients s'attendent à ce que les portes d'embarquement, les halls et les billetteries offrent une ambiance plus hospitalière. Et, avec tout cet investissement, les villes considèrent ces plaques tournantes comme des symboles de leur ambition civique, soit par une architecture flamboyante ou par l'évocation de paysages locaux.

Il n'existe pas qu'une seule formule de station de transit qui fonctionne, mais une visite des gares et aéroports de l'Amérique du Nord, nouveaux ou rénovés, révèle le fil conducteur de l'imagination et des agrandissements.

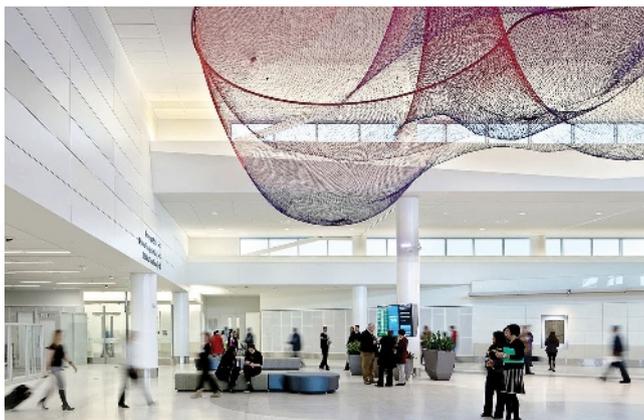
L'art est considéré comme un élément qui prend une part importante à l'expérience à l'aéroport international de San Francisco.
(Photo : Nic Lehoux)

Abundances



« Every Beating Second », l'installation de Janet Echelman au plafond de l'aéroport international de San Francisco, suscite chez les passants un sentiment d'émerveillement. (Photo : Bruce Damonte)

Faire des correspondances — par Brian Libby



Art et lumière

L'aéroport international de San Francisco (SFO) transporte ses passagers dans un avenir plus lumineux et plus vert, et les résultats portent leurs fruits, Skytrax le classant régulièrement parmi les meilleurs en Amérique. « Nous nous sommes dit que c'était un lieu où travailler, s'entraîner, magasiner et se restaurer, tout autant qu'un lieu où l'on prend l'avion », dit Jeff Henry, directeur du design d'intérieur et associé directeur chez Gensler, principal architecte de l'aéroport.

Non seulement l'aéroport SFO rénové propose-t-il une foule d'options de restauration biologique et locale, ainsi que des installations comme des salles de yoga ou d'habillement, mais il regorge aussi d'œuvres d'art. Avant même de pénétrer à l'intérieur de Terminal 2, « Air Over Under », œuvre de Norie Sato constituée de 120 panneaux de verre peints à la main formant la façade d'entrée, accueille les visiteurs. L'aéroport a même établi son propre musée, une première, qui offre des expositions en rotation un peu partout. « Ils ont fait office de pionniers en disant que l'art constitue une part importante de l'expérience », indique Jeff Henry. Dans Terminal 3, une mosaïque murale d'Amy Ellingson intitulée « Untitled (Large Variation) », éblouit les visiteurs avec sa cinétique. Et au Terminal 2, dans cette zone où l'on se ressaisit après avoir franchi la sécurité, les délicates couches superposées de filets translucides d'« Every Beating Second », une installation de Janet Echelman (ci-dessus), s'accrochent à trois puits de lumière. « Dans les aéroports, ajoute Jeff Henry, vous trouvez partout des moments Instagram ; c'est ce genre de choses que recherchent les passagers. »

Partout dans SFO, la lumière naturelle abonde, ce qui permet de réduire les appareils d'éclairage tout en faisant en sorte que les passagers se sentent moins confinés. Les plans du plafond ondulent pour faire place à une série de fenêtres à claire-voie, et l'éclairage électrique est adapté aux cycles circadiens, ce qui aide les voyageurs traversant différents fuseaux horaires à conserver un cycle sommeil-veille plus naturel. Les designers ont également adopté le vitrage dynamique, combiné à des filets d'ombrage extérieurs, pour régler la quantité de lumière et éliminer l'éblouissement. « C'est une question de trouver le juste équilibre », explique Ryan Fetters, associé principal chez Gensler.

Équilibre naturel

San Francisco a aussi pris un engagement important envers la durabilité, comme en témoigne Terminal 2, devenue la première aéro-gare certifiée LEED Or aux États-Unis. Un système de distribution d'air à faible vitesse réduit les charges de conditionnement de l'air de 20 pour cent. Ce qui « donne l'impression d'un environnement naturel », explique Ryan Fetters.

Aujourd'hui, les passagers recherchent des touches de nature dans les aéro-gares, et les designers emboîtent le pas. « Au débarquement ou en attente de votre vol, les plantes ont un effet apaisant », explique JOAnne Craft d'Ambius, consultante en paysages intérieurs ayant travaillé avec l'aéroport de Vancouver à divers agrandissements et rénovations.

Pour l'expansion de Pier D servant les voyageurs internationaux, l'aéroport de Vancouver fait bien plus que disperser des plantes en pots entre les portes d'embarquement et les halls. Nancy Stern, architecte en entreprise de l'aéroport, se rappelle que lors des séances de sensibilisation avant l'agrandissement, « la réaction de la collectivité était, "Nous vivons dans cette incroyable forêt pluviale. Ne pourriez-vous pas explorer cette piste ?" Nous nous en sommes inspirés. » Une grande idée est venue de Craig Richmond, PDG de l'aéroport. « Il a dit, "Pourquoi ne ferions-nous pas pousser des arbres de 10 mètres de hauteur dans l'aéro-gare ?" en me tendant une esquisse, évoque Nancy Stern. Il s'agissait d'un arbre dans un bac au beau milieu de l'édifice. Et il a ajouté, "Réalisez-le." »

Pier D comportera, entre les portes d'embarquement, une forêt miniature entourée de verre avec des arbres à maturité se déployant vers une ouverture dans le plafond. « Vous vous sentirez réellement comme si vous étiez sur la côte de l'île de Vancouver », fait remarquer Mme Sterns.

Mais recréer une forêt pluviale comme celle de la Colombie-Britannique, avec ses plantes indigènes, dans un aéroport au climat contrôlé n'est pas toujours possible — à l'extérieur de cet aménagement entouré de parois de verre. JOAnne Craft d'Ambius a donc choisi des plantes tropicales « dont la forme ressemble à des arbustes, des plantes basses et de grands arbres donnant l'illusion de feuillage de la canopée, dit-elle. Il n'est pas toujours possible d'implanter des arbres et des plantes indigènes à l'intérieur. Ils pourraient ne pas tolérer ces environnements. »



Dans l'aéro-gare internationale de l'aéroport de Vancouver, un aquarium divertit les passagers en attente de leur vol. (Photo : Vancouver International Airport)

Arrêt magasinage (et autres)

La prolifération de commerçants, et plus particulièrement d'entreprises locales, est sans doute la tendance la plus récente dans ces lieux de transit. Alors que les aéroports peuvent tirer parti de l'arrivée des passagers bien avant leur heure de vol pour les inciter à fréquenter restaurants et magasins, les gares des grandes villes comme la gare Union de Toronto, le carrefour ferroviaire le plus achalandé au Canada, constatent que leurs clients ne sont pas que des voyageurs, mais, de plus en plus, les gens qui vivent dans les environs.

« Des dizaines de nouveaux immeubles d'appartements poussent comme des champignons dans la cour arrière de la gare Union. Le centre de la ville est en train de devenir un lieu de vie », explique Alexander Josephson, partenaire de PARTISANS de Toronto, qui a conçu les intérieurs d'un projet souterrain de 81 millions de dollars sous le site immense de la gare Union dans le cadre d'une grande rénovation de 800 millions. « Du point de vue du design, la gare devient une destination, et non seulement un lieu de passage. »

Ce nouveau lieu de 15 340 m² mettra l'accent sur la nourriture, notamment des restaurants pour les voyageurs, mais aussi un marché avec boucherie et poissonnerie s'adressant aux résidents locaux. « C'est une tentative de créer une plateforme culturelle avec détaillants indépendants, qui deviendra en quelque sorte, un portrait de la ville », poursuit M. Josephson.

Mais PARTISANS et ses collaborateurs au projet de la gare Union, qui compte NORR Architects et Zeidler Partnership Architects, ont dû rendre invitant ce nouvel espace souterrain. L'équipe a créé, au lieu d'un plafond suspendu, une série de modules incurvés qui intègrent éclairage, haut-parleurs, gicleurs et CVC. « Vous obtenez des plafonds plus hauts et ouverts, loin de la banalité du placoplâtre, explique Pooya Baktash, partenaire de PARTISANS.



Reflétant la diversité et l'esprit de Toronto, les galeries de la gare Union comptent un amalgame éclectique de boutiques, restaurants, activités culturelles et autres.
(Image : PARTISANS)

« Du point de vue du design, [la gare Union de Toronto] devient une destination, et non seulement un lieu de passage. »

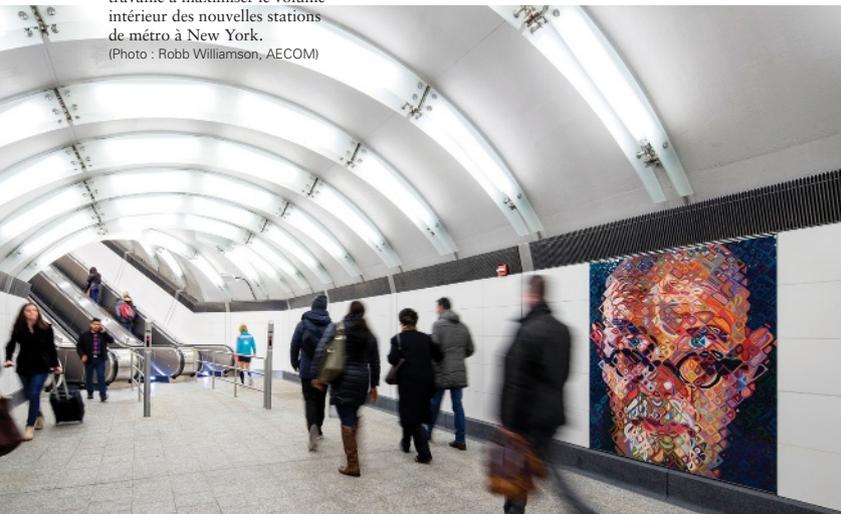
— ALEXANDER JOSEPHSON, PARTISANS

Symbole civique

À la gare Union de Toronto, les designers ont dû composer avec une structure historique de style beaux-arts construite vers 1927 et conçue par Ross and Macdonald, l'un des cabinets d'architectes les plus renommés du Canada au début du 20^e siècle. Sa façade de la rue Front compte 22 colonnes romaines massives, qui reflètent l'importance de la gare à titre de pierre angulaire de la société et la magnificence des déplacements en train.

Pourtant, cette opulente architecture de carrefour de transports n'est pas qu'une relique du passé. Des monuments contemporains, telle la station de transports du World Trade Center de Lower Manhattan, par l'architecte Santiago Calatrava et appelée Oculus, peuvent rivaliser avec les anciens bâtiments les plus tenaces, dans une ville qui en compte déjà beaucoup. Bien que controversé en raison de sa facture de près de 4 milliards, l'édifice constitue un contrepoint réjouissant au douloureux mémorial du 11 septembre situé de l'autre côté de la rue. Sous son immense verrière pointant vers le ciel et au cœur de ses opulentes surfaces de marbre blanc, Oculus permet aux usagers de tous les jours de « vivre une expérience architecturale susceptible de renouveler votre foi dans le potentiel des lieux publics de New York », a écrit Paul Goldberger, critique d'architecture.

Afin d'améliorer l'expérience des passagers, AECOM a travaillé à maximiser le volume intérieur des nouvelles stations de métro à New York.
(Photo : Robb Williamson, AECOM)



Orientation et circulation

Mis à part le symbolisme d'Oculus, les stations de métro ont des fins beaucoup plus pratiques, soit le déplacement efficace des gens d'un bout à l'autre de leur ville et dans leurs lieux souterrains. Pour la prolongation tant attendue du métro de New York le long de la deuxième avenue sur l'Upper East Side, les architectes d'AECOM ont voulu faciliter l'utilisation et réduire le sentiment de confinement.

« La principale différence entre les stations vieilles d'une centaine d'années et ces nouvelles stations est la tentative de maximiser les volumes pour éviter les espaces visuellement confinés », explique Kenneth Griffin, vice-président d'AECOM. « Nous avons ouvert au maximum la mezzanine au-dessus des quais. Une autre caractéristique est l'élimination de colonnes et de piliers. La circulation verticale est dimensionnée correctement pour rendre plus fluides et agréables les déplacements des passagers. »

Les designers ont cherché à réduire le bruit parfois abrasif du métro, grâce à une série de contrôles acoustiques tels que des panneaux de plafond absorbants. Ils ont également travaillé à rendre le métro plus accessible à tous, entre autres, aux malvoyants. « Là où nous avons au sol du granit gris et un mur en porcelaine blanche, nous avons inséré une bande de granit noir à la jonction entre les deux. Il faut être en mesure de distinguer l'intersection entre le plan du mur et le plan du plancher, indique Kenneth Griffin. Ce sont des subtilités, mais il s'agit d'un important bassin de gens. »

En fin de compte, c'est là la puissance des carrefours de transports. Idéalement, il faut que la présence soit unifiée et égalitaire : une architecture et des intérieurs fonctionnels consistent à mener les gens du point A au point B, mais, plus que jamais, l'on conçoit ces lieux de transition dans le but de rendre le voyage mémorable et agréable ; et ces endroits sont désormais de plus en plus fréquentés, même par les non-voyageurs. ●

BRIAN LIBBY

est journaliste, photographe et cinéaste primé. Ses articles ont paru dans The New York Times, The Wall Street Journal, The Atlantic, et Architectural Digest.

Des matériaux et des lieux



Place, la nouvelle génération de sièges pour lieux publics d'Arconas offre prises électriques et USB à chaque siège, de généreux accoudoirs, des porte-gobelets, de l'entreposage sous le siège et amplement d'espace personnel.

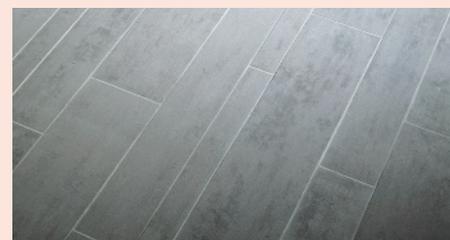
(Photo : Arconas)

Lorsqu'ils choisissent des surfaces pour les plaques tournantes de transports, les designers cherchent de plus en plus des matériaux naturels et des tons qui reflètent la géographie locale et offrent des motifs intéressants. « Lorsque les carreaux sont bien choisis, vous ne les remarquez pas. Mais vous vous sentez vraiment bien dans ce lieu », explique Stephen Brooke, vice-président aux ventes pour le fabricant de carreaux Mosa. « Dans chaque gamme, une palette passant des couleurs froides aux couleurs chaudes permet aux designers de combiner différentes collections. Vous pouvez utiliser une base neutre, avec des variations d'un carreau à un autre. » Les carreaux de Mosa sont colorés selon une méthode de pigments secs (plutôt qu'un revêtement) pour accentuer leurs variations individuelles.

Et on tend aussi vers une plus grande variation du côté du mobilier des stations de transit. « Dans les bureaux, on trouve cette idée de multiples types d'environnement adaptés à différentes façons de travailler. Je crois que ça se passe aussi dans les aéroports et gares de transit », mentionne Pablo Reich, premier vice-président chez le fabricant de sièges Arconas.

Les sièges Place, conçus pour les personnes qui travaillent, sont munis de prises USB et électriques (l'une des demandes les plus courantes) ainsi que d'un large accoudoir pour déposer ordinateur ou nourriture. Ces sièges, comme les tables hautes avec tabourets, constituent en eux-mêmes une zone plus tranquille, laissant aux familles et aux groupes les places des portes d'embarquement et aires de restauration. Arconas a aussi introduit des produits connexes, comme le Leaf Lamp Tree, un arbre synthétique fait de matière absorbant le son. « Lorsque vous devez attendre un certain temps avant votre départ, vous pouvez ne pas vous rendre directement à la porte d'embarquement, ajoute Pablo Reich. Il s'agit de créer des expériences différentes en divers lieux de l'aérogare. »

La collection Terra Maestricht de Mosa a été utilisée à la gare Union de Toronto.
(Photo : Mosa)



Beautifully Simple

Discover the easy-to-love Hayneedle Trade program.
Members receive 15-20% off all our furniture and décor.
No minimums. No tiers. Just effortless style and savings.

Join today at [hayneedle.com/trade/](https://www.hayneedle.com/trade/)

Sofa TOVF206, Pillows LLR1150, LLR1263, LLR1365, ST1312, Wall Art RENW2172, Lamp XMA6616.

hayneedle 
TRADE

Contact a Trade Expert | 866.223.8163

Par Jesse Bratter

De grand en

En dépit des contraintes exceptionnelles, les designers de moyens de transport de luxe comme les yachts et avions privés font la preuve qu'aménager ces vaisseaux des airs et des mers est tout un art



March & White voit les notions de plaisir, d'exploration et de bien-être comme la nouvelle direction en matière de design de superyachts.
(Image : March & White)

e nvergure

C'est déjà tout un exploit pour un designer de concrétiser la vision qu'ont les clients de leur maison. Saisir ce qu'ils ont en tête et en extraire comment ils veulent vivre dans ces lieux : où ils prendront leur petit déjeuner, s'attaqueront à leur paperasse ou s'occuperont du jardin, se réuniront avec amis et famille, et prendront quelques moments pour eux. Et cela, en ayant à l'esprit ce qu'ils aiment ou non, leurs couleurs et matières préférées, le travail de finition, le plan, le mobilier, les accessoires et tous ces détails personnalisés qui doivent s'harmoniser à l'architecture de la maison.

Mais que se passe-t-il lorsque ces lieux de vie sillonnent le ciel à 12000 mètres dans les airs ou qu'ils écument les mers à 50 nœuds tout en affrontant vents et orages ? Tout à coup, concevoir des intérieurs prend une tout autre dimension.



Des vagues d'inspiration

Ally Maloney, de Maloney Interiors, au Rhode Island, peut attester de la différence. Tonnage, codes et classifications ainsi que méthodes et matériaux de construction maritimes jouent un rôle essentiel dans chaque décision de design. Formée en design résidentiel et de yacht, et vivant dans cette plaque tournante de la navigation qu'est la Nouvelle-Angleterre, elle est parfaitement consciente des défis liés à la création d'un navire de luxe. « Sur un yacht, les boiseries se prolongent souvent sur les murs pour se transformer en mobilier, qui est généralement intégré à la structure de l'embarcation. Tout, de la menuiserie à l'ébénisterie, en passant par le mobilier et les équipements, doit être conçu pour s'adapter autant à des pièces plus petites qu'aux formes incurvées de la coque », dit-elle, en soulignant la nécessité d'avoir davantage recours au travail sur mesure que dans une maison de luxe. « Parmi d'autres éléments importants, on compte l'emplacement des barres d'appui, pour ces moments où le bateau se met à tanguer. Et tous les coins et arêtes du mobilier sont arrondis, afin d'éviter les blessures en cas de chute ou de perte d'équilibre. »

Sur les yachts où la température et l'humidité sont contrôlées, Ally Maloney utilise généreusement, pour les rideaux, les coussins et la literie, les textiles comme la soie, le coton et le satin, qui conviennent aux intérieurs résidentiels; mais elle se tourne vers les tissus synthétiques et les textiles pour extérieur traités contre les moisissures lorsque l'air est moins bien conditionné. Pour des boiseries qui répondent aux critères de forme et de fonction, le chêne blanc, le cèdre, l'acacia et l'eucalyptus, qui se comportent

bien en milieu maritime, sont d'autres choix tout aussi résistants que le traditionnel teck. Mais ce sont les nouvelles possibilités qui l'enthousiasment le plus. « Les fabricants de bateaux s'efforcent de plaire aux jeunes plaisanciers; ils adaptent donc l'esthétisme de leurs bateaux en épurant les lignes et en offrant des installations modernes à bord, explique Mme Maloney. Du côté des matériaux et des méthodes de construction, les avancées technologiques ouvrent la voie à de nouvelles tendances : designers et constructeurs utilisent davantage le verre structural, par exemple. Qui refuserait une paroi de fenêtres sur son yacht, pour profiter de la vue magnifique sur l'océan ? »

Elliot March et James White, cofondateurs de March & White, à Los Angeles, New York et Londres, sont tout aussi motivés à explorer les matériaux lorsqu'ils conçoivent sur mesure des superyachts. « Les artisans avec lesquels nous travaillons apportent une autre dimension à la qualité du projet et saisissent réellement nos concepts et notre créativité, dit James White. C'est une chose qui a influé sur notre travail résidentiel; nous sommes privilégiés de créer des lieux privés incroyables, et certaines des demeures que nous concevons exigent le même degré de détails, ce qui, sans contredit, change l'esthétique. De nombreux superyachts étaient jadis conçus comme des maisons flottantes, avec beaucoup de panneaux de bois sombre et des intérieurs sans rapport avec l'extérieur. Mais, en matière de yachts, la nouvelle génération de jeunes propriétaires s'intéresse davantage au plaisir, à l'exploration et au bien-être. Et nous pensons que les superyachts suivront la même direction — une ouverture envers des formes plus audacieuses et différentes, des vaisseaux d'exploration dotés d'intérieurs luxueux en harmonie avec l'extérieur et reflétant la notion de plaisir sur l'eau. » Comme ce pont supérieur se transformant en podium de défilé de mode qu'ils ont une fois conçu pour un client. « Nous avons développé une piscine pour longueurs qui se vide très vite, et dont le fond motorisé s'élève pour former la plate-forme, mentionne Elliot March. Un peu fou, mais beaucoup de plaisir à réaliser. »

Ce plaisir, toutefois, vient avec son lot de responsabilités. Outre les essais UV pour les placages de bois, les stricts règlements d'incendie pour tous les textiles et la planification de l'espace en pensant à la sécurité et à la visibilité des enfants, presque tout doit être fabriqué sur mesure et fixé de manière permanente. « En fait, dit James White, nous choisissons presque tout, de la vaisselle aux accessoires et œuvres d'art avant que le bateau quitte le chantier afin de pouvoir les intégrer complètement et les fixer. »

Et bien que March et White, qui sont aussi architectes, travaillent parfois à des intérieurs de 1 860 m² ou ceux de longs superyachts comme l'Al Lusail de 123 m, cette abondance d'espace ne signifie pas qu'on puisse le gaspiller. « Pour nous, l'espace dans un yacht est très précieux. Chaque solution de design, détail ou fini doit avoir son utilité, sans quoi, il ne devrait pas exister, souligne M. March. De plus, nous faisons en sorte que les matériaux utilisés soient les plus durables possible. Nous ne nous servons jamais de produits non durables provenant d'animaux. Et, pour certains de nos clients de cette jeune génération, la durabilité est souvent en tête de leurs priorités, ce qui est très encourageant pour l'avenir de l'industrie. »



Les intérieurs de yachts exigent des finis et matériaux inventifs qui pourront un jour s'appliquer aux intérieurs de résidences, hôtels et restaurants.
(Image : March & White)



LACAVA

LINEA ■ ELEGANZA ■ CUBE LACAVA.COM

Des intérieurs dans le vent

L'on serait porté à croire que, dans les jets privés qui fendent les airs, les contraintes de taille, de sécurité et de fonction réduisent les possibilités de travail sur mesure, mais les designers pourraient rétorquer que le simple fait que nous puissions voler leur donne des ailes à ce chapitre. La superficie qui, de 6 000 m², se réduit à 600 m² ou même 60 m² ouvre la porte à des solutions de design créatives.

Prenons par exemple AirJet Designs, avec des bureaux à Miami, Hong Kong, Toulouse, en France, et Montréal. Eux aussi doivent tenir compte du poids (placage de pierre *versus* pierre naturelle) et de la sécurité (dépressurisation, incendie, turbulences et atterrissage d'urgence, donc ni lustres en cristal ni arêtes vives), et fixer chaque pièce de mobilier à la carlingue de l'avion.

Pourtant, malgré tous ces obstacles, le luxe est la règle du jeu. « Notre défi est de tenir compte des règles de sécurité et de nous y conformer, tout en adoptant un processus de design se traduisant par un intérieur, qui, dans la mesure du possible, fera oublier aux passagers qu'ils sont dans un avion », affirme Jean-Pierre Alfano, fondateur et directeur créatif d'AirJet. « Nous pouvons intégrer bars, celliers, douches, saunas, miroirs intelligents et équipements de sport, et même un foyer électrique. Dans l'un de nos projets, on nous a demandé d'intégrer un aquarium à bord [d'un Airbus A320]. Nous avons donc conçu l'intérieur en fonction de l'aquarium, qui était au cœur du plan de circulation et situé au-dessus des ailes pour réduire les impacts de poids et d'équilibre. »

« J'ai remarqué plus récemment une demande accrue du côté des matériaux et techniques traditionnels, comme la marqueterie de paille, la nacre et la laque blanche incrustée de motifs décoratifs de bois ou de métal, poursuit-il. Sur le plancher, nous utilisons de la moquette de laine ou de soie, et même des panneaux de bois ou de pierre de différente nature aux motifs variés. »

Bombardier Avions d'affaires, avec des bureaux partout dans le monde, en connaît aussi un rayon ou deux (ou 7 000) sur la personnalisation. Son nouveau jet d'affaires Global 7000, que l'on peut aménager pour y accueillir jusqu'à 19 passagers, tient compte de tous les besoins que peut avoir un voyageur. C'est pourquoi l'entreprise a conçu quatre zones distinctes : une cuisine bien équipée, une salle à manger-salle de conférence de six places, un salon de divertissement haute technologie, et une cabine pour les vols de nuit — chacune équipée d'un système Wi Fi à la vitesse de l'éclair appelé Ka-band. « À chaque étape de cette expérience, nous désirons apporter à nos clients beauté et fonctionnalité afin



qu'ils sentent qu'on s'occupe bien d'eux. C'est là où un bon design peut vraiment faire la différence », affirme Tim Fagan, directeur du design industriel chez Bombardier, qui considère le Global 7000 comme un prolongement de la maison et du bureau de son propriétaire. « Chaque avion est personnalisé en fonction du client, au moyen d'un choix presque infini d'aménagements et de mobilier sur mesure. » De grandes fenêtres près de chaque siège, centrées sur la table, permettent des vues sans égales et laissent entrer un maximum de lumière naturelle.

« L'intention des propriétaires est vraiment ce qui dicte le plan d'aménagement de base, explique M. Fagan. Lors de la première réunion de spécification, la chose la plus importante est donc d'écouter et de comprendre comment l'avion s'adaptera à leur vie : où et quand voyagent-ils le plus souvent, qui sera à bord généralement, et quelle est la proportion de voyages d'affaires et personnels ? Cela nous permet ensuite de proposer certains plans d'aménagement de cabine qui conviendront le mieux à ces fonctions, pour poursuivre sur les goûts personnels en matière de tissus, couleurs et matériaux de finition — qui sont faits main par des artisans travaillant en collaboration étroite avec les designers et ingénieurs. »

Bien que la conception de véhicules de luxe comme les yachts et les jets privés soit assortie d'une foule de règlements et de restrictions, se tourner vers les airs ou les mers pourrait bien offrir une source d'inspiration des plus avant-gardistes. Comme le dit si bien James White. « Nous devons nous conformer à des règles très strictes en matière de poids, durabilité, sécurité et environnements extrêmes, fait-il remarquer. Mais nous pouvons aussi pousser les matériaux à leurs limites. Les intérieurs de yachts les plus créatifs sont ceux qui inventent des finis et des effets à la fine pointe de la recherche et du développement qui s'appliqueront plus tard aux intérieurs de résidences, d'hôtels et de restaurants. » ●

JESSE BRATTER
est auteure, rédactrice en chef et styliste, et elle vit dans le sud de la Floride. Elle contribue à Modern Luxury, 1stdibs, et aux publications Meredith, dont Beautiful Kitchens & Baths, Mediterranean Homes & Lifestyles et Country French. Elle était auparavant rédactrice pour Luxe Interiors + Design et le magazine Florida Design.

modern architectural lines



Presenting XtremeInterior Architectural Solutions, the newest venture from Tamlyn, a leader in the builder supply industry for over 40 years. This unique and diverse line of extruded aluminum trims was designed to enhance all practical aspects of drywall construction and transform it into a design medium that can make it the feature, the focus and the most impactful element of a well-designed space.



www.xtremeias.com 844.365.9462

Des rues plus attrayantes

Les véhicules autonomes : catalyseurs potentiels pour des villes plus habitables

Le premier endroit où arrivera le futur pourrait bien être ce site de 12 acres à Quayside, quartier riverain de Toronto. Développé comme banc d'essai des plus récentes idées en urbanisme par Sidewalk Labs, filiale d'Alphabet, société mère de Google, ce quartier sera en grande partie interdit aux voitures. Les gens s'y promèneront plutôt à vélo, à pied et au moyen de navettes autonomes ; des robots s'occuperont de la livraison des marchandises. La vision consiste à offrir des solutions suffisamment pratiques et plus abordables que la possession d'une voiture. C'est un plan où technologie, transports, aménagement urbain et design se donnent la main pour écrire l'histoire d'un avenir meilleur.

Environ 80 milliards de dollars ayant déjà été investis dans cette technologie, les véhicules autonomes (VA) sont susceptibles d'entraîner des changements foudroyants dans la manière de transporter les gens et les marchandises. Parmi les avantages anticipés, on compte une amélioration importante de la sécurité publique : on estime qu'en 2016, les accidents de voiture ont causé

4,6 millions de blessures et 40 000 décès aux États-Unis seulement. Et bien que le Canada connaisse une tendance à la baisse des blessures graves, la Base nationale de données sur les collisions de Transports Canada indique une très légère remontée — moins d'un demi-point de pourcentage — d'accidents mortels en 2015. Les VA pourraient aussi libérer une somme de productivité importante qui se perd actuellement en transit. Ils pourraient de plus permettre aux villes de récupérer une part substantielle de la superficie consacrée aux routes et stationnements pour en faire des endroits dynamiques où vivre et travailler. « Les villes exceptionnelles génèrent de la circulation ; mais la circulation ne génère pas de villes exceptionnelles, affirme la déclaration de politique officielle sur les véhicules automatisés de la National Association of City Transportation Officials (NACTO). « La technologie a le pouvoir d'aider les collectivités à réaliser à la fois leur vision pour le transport et celle de l'utilisation des terres, en reprenant de l'espace public aux bouchons, à la circulation et au stationnement.



Un nouveau stationnement — que l'on peut adapter à d'autres usages dans le futur — fait partie d'une rénovation au One Post Office Square dans le quartier financier de Boston.
(Image : Gensler)

Forces motrices

General Motors, Ford et BMW sont parmi les grands constructeurs automobiles qui prévoient d'offrir des voitures autonomes au cours des prochaines années. L'on s'attend à ce que GM soit le premier avec son VA Cruise électrique en 2019. Entre-temps, l'entreprise en démarrage de voitures auto-conduites Waymo a testé ses fourgonnettes à Phoenix et est sur le point de lancer un service de covoiturage sans conducteur pour le public. Toutefois, l'on s'entend pour dire qu'il faudra quelques décennies avant que les humains adoptent massivement les VA. « La bonne nouvelle est que nos villes auront un certain temps pour s'y préparer », dit Joshua Karlin-Resnick, associé principal chez Nelson/Nygaard, firme de consultation en transports. Déjà, les concepteurs de divers horizons collaborent sur les concepts les plus efficaces pour ces villes futuristes : de la nouvelle désignation des routes à la réappropriation des stationnements intérieurs.

Les bonzes du transport tirent maintenant la sonnette d'alarme, pour nous mettre en garde que notre dépendance à la voiture et les problèmes environnementaux afférents pourraient être pires avec l'arrivée des VA. « Si chacun possède son véhicule autonome et se fait emmener en ville du plus profond des banlieues, puis envoie sa voiture faire des courses toute la journée, il faut s'attendre à un avenir autonome, certes, mais très congestionné », explique Gerry Tierney, directeur associé chez Perkins+Will et codirecteur du Perkins+Will Mobility Lab. « Nous arrivons à une croisée des chemins où nous pouvons soit nous retrouver avec d'égoïstes versions mains libres du futur, soit partager les VA selon un modèle d'abonnement et les utiliser pour récupérer de l'espace public. En tant que designers, nous devons présenter cette vision aux gens. »

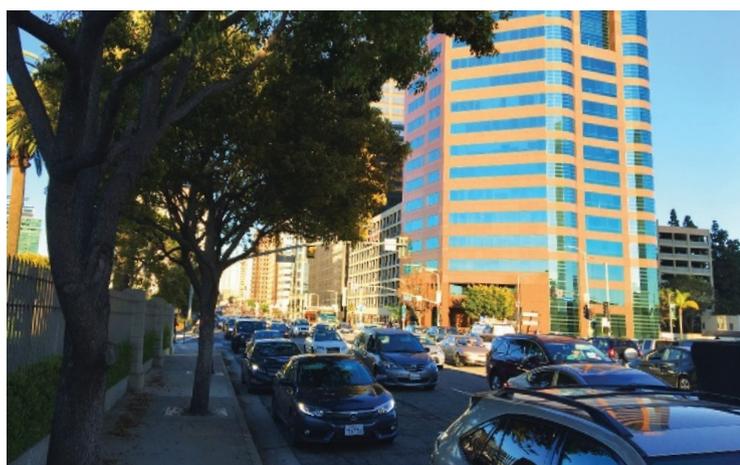
Les services de transports partagés Uber et Lyft ont lancé la discussion de politique publique, et ont déjà laissé leur marque dans la demande en stationnement dans les aéroports et les garages du centre-ville. L'espoir est de réduire la nécessité de posséder une voiture et de contribuer à résoudre le « problème des derniers kilomètres », le chaînon manquant entre le transport collectif et la destination finale. Cependant, dans une récente enquête de 4 000 utilisateurs effectuée par des chercheurs de UC Davis, on constate une réduction de 6 pour cent du transport en commun chez ceux qui utilisaient les services Uber ou Lyft, et que bon nombre de voyages n'auraient pas eu lieu si ces services n'existaient pas. Les auteurs de l'étude ont conclu qu'Uber et Lyft contribuaient probablement à augmenter, et non à réduire, la circulation dans la ville.

Les véhicules autonomes
pourraient aussi libérer une importante
somme de productivité qui se perd
actuellement en temps de transit.



Cette perturbation menaçante pourrait bien aider les urbanistes à faire valoir la cause de « rues complètes » et autres solutions de transports. « Nous discutons depuis des décennies de la nécessité de réduire les exigences de stationnement pour les promoteurs, développer plus de transports collectifs et instaurer une taxe à l'utilisation des routes », déclare David King, enseignant en urbanisme à l'université d'État de l'Arizona. « Aucune de ces politiques n'est réservée qu'aux véhicules automatisés, mais elles peuvent devenir des catalyseurs pour dicter ces changements. » Plus particulièrement, M. King soutient que le stationnement sur place est dépassé. « Il n'est pas nécessaire de proscrire le stationnement, mais nous devrions le dissocier du bâtiment lui-même. Les nouveaux stationnements devraient être construits selon des normes qui permettront de les convertir à un autre usage dans le futur », dit-il. Entre-temps, Seattle et San Francisco ont créé des déclarations de principe pour orienter les futures décisions politiques, et Los Angeles et Vancouver, en Colombie-Britannique, ont mis sur pied des centres d'innovation au sein de leurs services de transports pour mener leurs propres expériences.

Un concept pour le boulevard Wilshire à Los Angeles réinvente 10 voies de circulation routière en lieu multi-transit avec trottoirs plus larges, bancs publics, végétation, voies cyclables, voies réservées pour bus et voies pour véhicules autonomes partagés.
Ci-dessous : Le boulevard Wilshire actuel.
(Image et photo : Perkins+Will)



Reverdifier le paradis

La chanson de Joni Mitchell, « Big Yellow Taxi » voyait juste : une énorme superficie de terrain est asphaltée à des fins de stationnement. « Les gens ne se rendent pas compte de la prédominance de l'espace consacré aux voitures dans les villes, mentionne M. Karlin-Resnick. Un site Web nommé « What the Street?! » fait un recensement des superficies désignées pour les voitures, les trains et les vélos dans 23 villes. San Francisco, par exemple, est une ville de 7 milles carrés, où les deux tiers d'un mille sont consacrés au stationnement — de l'espace qui pourrait ostensiblement servir à des parcs, de grands espaces, plus d'habitations et autres.

Une statistique souvent citée veut que la voiture moyenne passe 95 pour cent de son temps stationnée contre seulement 5 pour cent d'utilisation. Kara Kockelman, professeure en ingénierie du transport à l'université du Texas à Austin, émet l'hypothèse que si le VA du futur était un véhicule de location toujours sur la route, il serait possible de réduire le stationnement d'autant que 90 pour cent. De plus, les VA pourraient faire une utilisation plus efficace du réseau routier existant, puisqu'il ne serait plus nécessaire de garder la même distance entre les voitures et les voies.

Pour aider les gens à visualiser les meilleurs scénarios possible, Lyft a mandaté Perkins+Will et Nelson/Nygaard pour imaginer une section du boulevard Wilshire à Los Angeles. Le concept comprend une voie pour les autobus autonomes et une autre pour les voitures autonomes, ainsi qu'un large trottoir paysagé et une voie cyclable protégée. Dans l'analyse de l'équipe de design, la version utopique serait de déplacer plus de deux fois plus de gens qu'actuellement, pour passer de 29 600 à 77 000 personnes à l'heure. « Il s'agit d'une rue où vous récupérez environ 40 pour cent de l'asphalte, et c'est en réalité plus efficace », indique M. Tierney. Le plan directeur pour un urbanisme autonome (Blueprint for Autonomous Urbanism) de NACTO suppose que les routes autres que les autoroutes devraient ne comporter qu'une seule voie dans chaque direction, et que l'on y limite la vitesse à 30 km/h.

Dans une culture du « prendre et déposer », les terre-pleins et abords des voies revêtent une grande importance. À court terme, San Francisco convertit certaines places de stationnement en zones de débarquement désignées pour Lyft et Uber afin d'empêcher les arrêts en double et dans les voies cyclables. À long terme, les villes pourraient gérer l'utilisation des bordures de voies en fonction des besoins réels à différentes périodes de la journée. « Quand il y a beaucoup plus de pressions dans la zone d'embarquement, comment nous assurer que ça ne devienne pas comme à l'aéroport? », demande J.F. Finn, III, associé principal du bureau de Boston de Gensler. « Les halls des immeubles vont eux aussi beaucoup changer puisque les gens seront en mode piéton et entrèrent par la porte d'entrée et non par le garage. »



Image : iStock.com/Jasusanz

Ouvrir la voie



Nous sommes en 1962 : Marilyn Monroe chante sa sensuelle interprétation du « Joyeux anniversaire » à JFK, les admirateurs de superhéros rencontrent le Spiderman de Marvel, John Glenn devient le premier Américain à tourner autour de la Terre et ABC diffuse sa première émission de télé en couleur — une série d'animation de Hanna-Barbera sur une famille qui vit 100 ans dans le futur. Les téléspectateurs regardent George Jetson traverser une ville flottante à bord de son véhicule volant qui se replie dans une mallette lorsqu'il arrive au bureau. La série *Les Jetson* est rapidement devenue, et le demeure à ce jour, une référence en matière de haute technologie dans les conversations de la culture pop. Et bien que vous ne soyez pas encore en mesure d'emmener vos enfants à l'école par la voie des airs ni de replier votre véhicule, la notion du déplacement d'un point A à un point B se transforme juste devant nos yeux.

Un cas d'espèce est le récent congrès CES à Las Vegas, animé par la Consumer Technology Association. Vanté comme la scène mondiale de l'innovation, ce salon a présenté à ses visiteurs les plus récents développements en intelligence artificielle, réalité augmentée et villes intelligentes. Ce n'est donc pas une surprise que la technologie des véhicules — et surtout les voitures auto-conduites — vole la vedette. Et parce que la manière de conduire (ou de ne pas conduire) des gens nous touche tous, des représentants du monde de l'automobile et même d'au-delà de la route se sont joints à la conversation : directeurs et enthousiastes du milieu, agents d'assurance, professionnels des TI et représentants des gouvernements.

Bien entendu, la technologie est à la pointe de cette avancée : les innovations abondent, tels l'équipement, les logiciels et les algorithmes de vision avancée d'AEye, qui agissent à titre d'yeux et de cortex visuel des véhicules autonomes, ou le système à quatre caméras QuadSight de Foresight Automotive Ltd qui détecte les obstacles nuit et jour dans tous types de conditions météo.

Avec la liberté de ne plus se préoccuper de la route, vient aussi celle d'innover en concevant les intérieurs de ces véhicules. BMW, par exemple, a dévoilé au CES une voiture-concept qui arbore un grand écran plat, et Rolls Royce, un prototype qui dispose non seulement d'un écran gigantesque à la place du volant, mais aussi d'un canapé plutôt qu'un siège de voiture habituel. Autrement dit, ces véhicules conceptuels imitent davantage un salon qu'une voiture traditionnelle. Sans l'obligation de tenir un volant, de passer les vitesses, ni d'appuyer sur l'accélérateur ou le frein, l'espace intérieur se libère pour d'autres configurations, et les passagers peuvent se concentrer sur le divertissement, le travail ou les réunions d'affaires, tout cela parce que vous n'avez pas besoin de garder les yeux sur la route. C'est la voiture qui le fait pour vous. Et le concept ne s'arrête pas au CES. Renault, par exemple, est fière de présenter SYMBIOZ, qui offre des fauteuils pivotants à 180°, trois modes de conduites et des couleurs, formes et matériaux faisant que la voiture devient un prolongement de la maison de son propriétaire. Et le modèle de recherche F 015 Luxury in Motion de Mercedes-Benz fait la preuve que les véhicules à auto-conduite ne sont pas qu'une question de technologie, mais plutôt qu'ils changeront entièrement notre manière de concevoir le transport, de simple moyen de se déplacer à des lieux de vie mobiles.

Toutes ces voitures-concept, bien entendu, offrent des lignes épurées et futuristes à l'intérieur et à l'extérieur qui rappellent la bien-aimée famille créée par Hanna-Barbera et ses véhicules volants. Cela peut sembler bien loin pour certains, mais, il y a plus d'une décennie, lorsque cette conversation a commencé, les voitures n'avaient pas encore les capacités de régulation de vitesse intelligente ni de système d'aide au changement ou au suivi de voie qui existent désormais. Nous ne sommes peut-être pas près de voler d'un feu vert à l'autre de sitôt, mais le futur est déjà là, et il estompe les frontières entre la maison et la route.

—JESSE BRATTER

Stratégies de garage

Les aménagements actuels des garages de stationnement commencent à refléter une incertitude quant à leur avenir. Bien qu'il soit difficile d'adapter les actuelles structures massives avec leurs plafonds bas et leurs rampes, il est possible de construire les nouvelles en pensant à la réutilisation adaptée.

Dans le district des affaires de Boston, par exemple, la firme Gensler travaille à la métamorphose d'un immeuble de bureaux appelé One Post Office Square qui comprend un nouveau stationnement intérieur. Les six niveaux seront tous plats et intégreront un système de levage automatique. Les trois niveaux au-dessus du sol sont conçus structurellement comme un seul étage de 7,3 m de hauteur ceint d'un rideau en verre sur deux côtés. Dans l'avenir, il sera possible d'enlever le système de levage et d'insérer une dalle de béton pour créer deux étages de bureaux de 3,7 m de hauteur. Quant aux trois niveaux en sous-sol, ils pourraient être dévolus à des utilisations ne requérant pas de lumière naturelle, notamment l'agriculture urbaine. Gensler a également proposé le Mod, un concept de garage avec planchers plats et un atrium central, que l'on pourrait réaménager au moyen de modules contenant services et infrastructures afin de créer des logements abordables.

Construire un garage à double fonction pourrait cependant ne pas se révéler viable économiquement. « Nos calculs indiquent que l'augmentation de la hauteur des plafonds ajoute 60 pour cent au coût, mentionne M. Tierney. Au lieu de quoi, vous pourriez construire un garage avec des matériaux réutilisables, comme le bois massif, puis le démonter plus tard. »

Alors que ces concepts d'avant-garde s'approchent de notre réalité, en tous les cas, les designers et les urbanistes ont la possibilité de réinventer le garage, les routes et le paysage urbain en pensant au plus grand bien de tous. « Nous devrions nous sentir habilités, affirme Joshua Karlin-Resnick. Nous avons la possibilité de renverser l'équation et de prendre des décisions de politiques fondées sur nos valeurs. » ●

LYDIA LEE
est établie dans la région de la baie de San Francisco et écrit principalement sur l'architecture et le design. Elle contribue à des publications spécialisées comme Architectural Record, Contract, et Metropolis.



LEED: A LEGACY

Leaders across the globe have made LEED the most widely used green building program in the world. Leave your legacy today.

#LEEDlegacy



usgbc.org/LEED

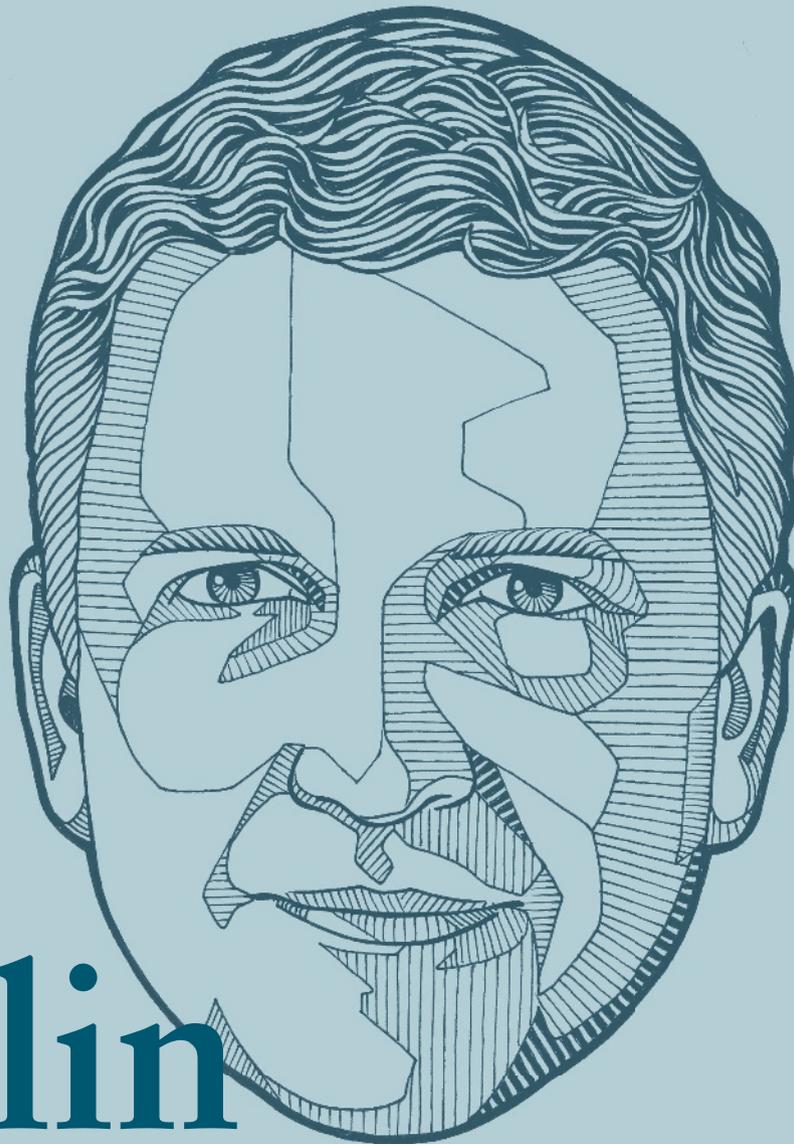


Profil ICONique

Si vous avez fréquenté un magasin Apple n'importe où dans le monde, vous connaissez le travail exceptionnel de Collin Burry, directeur du design et président de Gensler, agence d'architecture et de design établie à San Francisco. Il en va de même pour le design de Burry des autres marques internationales facilement reconnaissables que sont Samsung, E. & J. Gallo Winery, et Dolby. Son travail novateur a été reconnu par plus de 60 prestigieux prix de design et sa nomination au temple de la renommée d'Interior Design. Auteur publié dans diverses publications et plateformes médias, Burry, qui est aussi enseignant, transmet son expérience et son expertise au California College of the Arts et préside le conseil du Council for Interior Design Accreditation. L'une de ses réalisations phares a été la direction de l'équipe qui a repensé Terminal 2 à l'aéroport international de San Francisco, un projet de 383 millions sur 59 500 m² qui propose 12 restaurants et 9 boutiques parmi ses nombreuses commodités.

Né en Alberta, Collin Burry a grandi à Vancouver et est allé faire ses études plus au sud à l'université Woodbury de Los Angeles, où il a obtenu un baccalauréat en sciences du design d'intérieur. Il vit à San Francisco avec son partenaire Milko Encinas, professionnel de l'immobilier, et Frieda, leur chien de sauvetage.

i+D a parlé à Collin Burry depuis son bureau de San Francisco, d'où il a une vue panoramique sur l'East Bay.



Collin Burry

i+D : Quelle est la première chose que vous avez conçue ou construite ?

C. Burry : Je passais tous les étés sur la ferme de mes grands-parents quand j'étais enfant. Quand j'ai eu cinq ans, mon grand-père a pris des 2 x 6 et y a sculpté des blocs avec lesquels je jouais. Cela a cultivé mon imagination. Je devais fabriquer quelque chose. Et, à l'âge de 11 ans, j'ai commencé à faire des plans de maisons. J'avais un classeur à trois anneaux et je dessinais sur du papier ligné. Les maisons qui avaient des cours me fascinaient. Je ne sais pas pourquoi. Peut-être parce que je vivais dans des endroits où il faisait froid.

i+D : Quel a été votre premier emploi ?

C. Burry : J'ai travaillé pour mon père, à goudronner des toitures.

i+D : Vous en avez retiré de grands enseignements ?

C. Burry : J'ai découvert que je n'étais pas un ouvrier.

i+D : Fréquenter les aéroports, de nos jours, c'est comme pénétrer dans le neuvième cercle de l'enfer. Mais cela n'a pas toujours été ainsi. Que s'est-il passé ?

C. Burry : Le grand tournant a été le 11 septembre. Avant ça, la sécurité n'était pas lourde comme maintenant, et la peur et l'anxiété n'y régnaient pas. Les compagnies aériennes avaient également du mal à joindre les deux bouts — aucune d'elles ne s'en tirait très bien, et c'était une course vers le bas.

i+D : Donc, vous n'êtes pas parti à la recherche de défis lorsque vous avez conçu une nouvelle aile d'aéroport ?

C. Burry : Ce qui est bien de Terminal 2, c'est que le client était un visionnaire — John Marin, le directeur de l'aéroport — qui disait qu'il voulait ramener la joie de vivre à l'expérience des passagers, parce que c'était devenu si horrible. Nous avons donc décidé qu'il n'y avait aucune raison pour empêcher que les clients aient accès à de la nourriture saine et à un endroit pour remplir d'eau filtrée leur propre bouteille au lieu de l'acheter. Il devrait y avoir des endroits où, en rentrant chez vous, vous pouvez attraper une bouteille de vin et un poulet grillé à rapporter à la maison. Nous voulions aussi traiter l'ensemble de la zone d'attente comme la section tapis rouge d'un salon d'affaires, avec des sièges confortables, notamment des chaises œuf, et redonner au voyage l'ambiance de l'accueil. Les toilettes s'apparentent à celles d'hôtels 5 étoiles, et non à ces horribles lieux institutionnels construits en ne songeant qu'à les rendre indestructibles, ce qui transmet aux passagers le message que vous ne les croyez pas capables de faire attention à ce lieu.

i+D : Ce message se fait sentir haut et fort dans la plupart des lieux publics.

C. Burry : Le design ne devrait jamais être en fonction du plus bas. Il faut tirer vers le haut. Si vous respectez les gens, si vous n'êtes pas condescendant, ils vont prendre soin de leur environnement.

i+D : J'ai entendu dire qu'il y avait une « zone de ressaisissement » à l'aéroport. Ça ressemble à une classe de répit à l'école.

C. Burry : C'est juste après la sécurité; un endroit confortable et digne où vous pouvez vous rhabiller et vous ressaisir après avoir franchi la sécurité.

i+D : Avez vous déjà perdu un contrat parce que vous refusiez d'accepter les idées d'un client ?

C. Burry : Heureusement, non. Les clients sont presque toujours une source incroyable d'inspiration. Mais vous n'allez pas chez votre médecin pour lui dire comment vous diagnostiquer. Chez Apple, par exemple, en concevant les bureaux de vente au détail, j'ai pris conscience que ces gens avaient conçu certains des objets les plus beaux du monde. Mais les designers doivent être des leaders, des guides, et gagner la confiance du client.

i+D : L'avenir des villes semble lié aux transports, avec ses changements au cours des ans, faits pour les trains, puis les voitures, pour arriver à l'aéroport ou le quitter. Qu'y aura-t-il ensuite ?

C. Burry : Regardez la génération du nouveau millénaire, nombreux sont ceux qui affirment ne pas vouloir posséder de voiture ni, dans certains cas, de maison. Mais ils veulent pouvoir se déplacer.

i+D : Le transport public, alors, devient essentiel, et les villes deviennent plus vertes ?

C. Burry : Je l'espère. L'utopie de la banlieue dépendante de la voiture s'est révélée être un cauchemar pour beaucoup de gens. Les États-Unis sont si loin derrière, dans le domaine du transport en commun. La première fois que je suis allé en Chine, en 2000, il n'y avait pas de métro. J'y suis retourné l'année d'après, il y avait une ligne de métro. Et encore une année plus tard, il y en avait 12. La vraie révolution est la voiture sans conducteur. À San Francisco, nous les voyons à l'essai partout dans la ville, à notre grand désarroi, parce que parfois, elles s'arrêtent au beau milieu d'une intersection. La voiture ne se conduit pas bien, mais elle encore à l'apprentissage.

i+D : De quelle manière les voitures autonomes modifient-elles le paysage urbain ?

C. Burry : Il n'est plus vraiment nécessaire de construire des rues plus grandes et plus larges. L'efficacité d'une voiture sans conducteur est cinq fois supérieure à celle des humains.

i+D : Ce qui signifie plus d'espaces verts ?

C. Burry : Potentiellement, oui. Et comme les gens utilisent de plus en plus Uber ou Lyft, pensez à la réaffectation des aires de stationnement et du garage de votre maison.

i+D : Quel objet avez-vous toujours avec vous ?

C. Burry : Aucun objet en particulier. Mes souvenirs. Mais j'ai un problème avec les œuvres d'art.

i+D : De la difficulté à vous en défaire ?

C. Burry : Oui. Des photos et certains tableaux. Collages, médias mixtes. Artistes qui repoussent les limites. Un peu comme un cas de « plus c'est bizarre mieux c'est ».

i+D : Qu'est-ce qui vous élève ?

C. Burry : Les gens. Ma mère m'a appris que chacun apporte au monde quelque chose d'unique. Et l'enseignement et le mentorat m'apportent aussi beaucoup.

i+D : Qu'est-ce qui cloche avec le design, aujourd'hui ?

C. Burry : Le design vit un grand moment. On est plus conscients, et le design est plus valorisé que jamais. Mais c'est une arme à deux tranchants, parce que, par exemple, les gens veulent voir ce que nous faisons à la télévision ou sur les médias sociaux. L'inconvénient c'est qu'il y a une génération de designers qui ne réfléchissent pas et qui ne font que copier des idées. C'est une spirale de la mort. Les clients vont voir les entrepreneurs, leur montrent quelque chose en ligne et leur disent, « Construisez ceci. » Il incombe à chacun de nous de continuer à se mettre au défi pour être original. Il n'y a aucun mal à s'inspirer de l'art contemporain ou d'autres gens pour résoudre des problèmes, mais nous devons être vigilants. Dans cette ère d'information omniprésente, les gens oublient et franchissent certaines limites.

i+D : Lorsque vous vous réveillez le matin, combien de temps s'écoule-t-il avant que vous ne vous mettiez à penser au travail ?

C. Burry : (En riant) Ça dépend des jours. Je m'efforce de conserver un équilibre entre travail et vie privée... mais ça ne fonctionne pas toujours. Quand je suis à la maison, je suis à la maison. J'essaie de mettre mon téléphone de côté. J'essaie. ●

AMBROSE CLANCY
est rédacteur en chef du
Shelter Island Reporter
et romancier, auteur
documentaire et journaliste.
Ses articles ont paru dans GQ,
The Washington Post, et le
Los Angeles Times.

Par Paul Makovsky

Chaque cho



se à sa place

Les solutions de rangement devraient faire partie de tout plan d'aménagement

Il faut bien l'admettre, gens de l'Amérique du Nord : nous sommes en train de couler sous les objets. Selon le *Los Angeles Times*, le foyer américain moyen compte 300 000 articles. Et alors que 25 pour cent des gens qui possèdent un garage à deux places ne peuvent pas y garer leurs voitures, seuls 32 pour cent ont l'espace nécessaire pour un véhicule. En outre, un Américain sur dix loue un entrepôt — le segment à la plus forte croissance de l'industrie de l'immobilier commercial au cours des quatre dernières décennies. Au Canada, Storage Vault Canada, une de ces entreprises d'entreposage, a connu en une seule année une croissance de revenus de 150 pour cent — passant de 11,1 millions de dollars en 2015 à 27,8 millions en 2016. Ça fait beaucoup d'objets.

Heureusement, un mouvement qui a vu le jour ces dernières années lance l'idée du « désencombrement ». Les nouveaux gourous de l'organisation nous enseignent à accepter que nous accumulons trop de choses.

Prenez Marie Kondo, par exemple. Cette renommée consultante japonaise en nettoyage et auteure du succès de librairie *La magie du rangement* s'affaire à insuffler une « étincelle de joie » dans la vie quotidienne de ses clients au moyen de sa méthode KonMari. Cette pratique enseigne aux gens à reconnaître et ne conserver que ces possessions essentielles qui déclenchent un lien émotionnel (et à se débarrasser des autres). Si cela ne suffit pas pour vous, vous pouvez essayer d'autres concepts tel le « rangement de la mort suédois », une approche rationnelle et dénuée de sentiment qui consiste principalement à nous occuper de nos possessions bien avant de mourir. Il faut se poser la question : Est-ce que quelqu'un que je connais sera plus heureux si je conserve ceci ?

Chaque centimètre est optimisé, et l'élégance des électros se reflète dans les lignes épurées des armoires de cet aménagement de cuisine conçu par Robin Baron.
(Photo : Rob Karosis)

Sortir des normes

Plus que jamais, les propriétaires cherchent à maximiser l'espace dont ils disposent, explique Erin Hardy, directrice nationale du design chez California Closets. « Cette tendance notable encourage les consommateurs à repenser la typique "penderie" et à songer à aménager salle d'habillage, coiffeuse, bureau et penderie tout-en-un », dit-elle. Elle note aussi une tendance à transformer la chambre d'amis en pièce multifonctionnelle qui devient chambre-studio de yoga-bureau. Et qui force l'industrie immobilière à accommoder l'évolution des besoins des familles. « Les consommateurs sont enthousiastes de voir l'espace qu'ils gagnent en se dotant de rangement sur mesure intelligent, bien pensé et esthétique », mentionne-t-elle.

« Des jeunes professionnels aux membres de la famille, nouveaux retraités et experts en design, tous cherchent des moyens plus judicieux de maximiser leur temps et leur espace », ajoute Samantha Hochman, stratège en contenu chez transFORM Home, une entreprise qui conçoit, fabrique et installe des solutions de rangement sur mesure. « Les propriétaires sont à l'affût d'un système qui convient à leurs habitudes tout en rehaussant leur quotidien. » On voit désormais le rangement sur mesure comme un incontournable pour tirer parti de l'espace, alors qu'on le considérait comme un luxe ou une idée après coup. Les propriétaires ne veulent plus d'un système universel « taille unique ». « Ils s'inspirent plutôt des concepts de pointe et de produits de partout dans le monde, dit-elle. Tout est une question d'esthétique, de sentiment et de fonctions dans leur contexte habituel. »



Les pièces auxiliaires comme les garages deviennent des prolongements des espaces de vie — avec solutions de travail et de rangement organisés. (Photo : transFORM Home)

Pour arriver à un environnement net et dégagé, la designer Robin Baron privilégie l'approche consistant à construire du rangement dans tout ce qu'elle peut. Cela élimine ainsi beaucoup de meubles de rangement dans une pièce ou une maison. « Bien sûr, il en restera toujours quelques-uns, reconnaît-elle. Mais il s'agit de construire des solutions de rangement afin d'obtenir un environnement plus net et plus minimaliste. Il faut donc choisir ce que vous allez y mettre, de sorte que les rangements que vous trouverez, fabriquerez ou construirez contiendront ce dont vous avez besoin. » Mme Baron compte beaucoup sur la collaboration ; elle travaille donc avec des entreprises en rangement et des organisateurs professionnels. « Je conçois les placards en tandem avec une entreprise spécialisée, car j'aime beaucoup les tenues et les accessoires », explique-t-elle en soulignant la nécessité d'avoir un tiroir bien pensé pour ranger les bijoux, par exemple. « Quoi de pire qu'une boîte à bijoux, ou ne pas avoir de place pour les ranger ? Dans les tiroirs à bijoux, j'utilise des divisions en acrylique, au lieu de bois... Lorsque vous ouvrez le tiroir, vous les voyez ainsi tous à la fois et pouvez décider quoi porter », dit-elle. En résumé, chaque chose a son chez-soi. Robin Baron arrive chez son client avec un organisateur qui l'aide à faire le tri, éliminer et découvrir les vrais besoins — ce qu'il faut laisser aller, et comment organiser ce qui reste. Elle croit que moins votre esprit est encombré par ce que vous devez ranger (parce que c'est déjà bien organisé), plus facile est votre vie.

Le rangement, au bon moment

Pour Mme Baron, le rôle du rangement vient en jeu très tôt dans le processus de design. Lorsqu'elle commence à penser au plan de mobilier, elle a déjà discuté avec les clients pour comprendre comment ils vivent et quels sont leurs besoins. « Je fais construire beaucoup d'éléments ; le rangement occupe une grande place dans la manière dont je planifie l'espace... J'essaie d'intégrer plus de rangement et de trouver pour les gens des moyens d'organiser leurs affaires », dit-elle.

Quand placards et autres zones sont pleins à craquer, les gens jettent rapidement le blâme sur l'étroitesse des lieux. « Mais ils ne se rendent pas compte qu'il y a une énorme différence entre pas assez d'espace et une utilisation inefficace, déclare Samantha Hochman. Tout le monde rêve d'une grande penderie, mais en réalité, il faut travailler avec ce que vous avez. Un merveilleux design ne devrait pas se mesurer en superficie, mais en qualité. » Avec les bons matériaux, finis, caractéristiques et accessoires, vous pouvez aisément transformer un petit placard en aménagement répondant aux besoins des clients et adapté à leur mode de vie.

Et si le rangement est important dans tout plan d'aménagement, son apparence est tout aussi importante, même s'il est derrière des portes closes. « En ouvrant la porte de la penderie, ce que vous voyez devrait correspondre à la pièce où elle se trouve, dit Mme Baron. Les finis s'agencent toujours au reste de la pièce [ou des environs], dans mes propositions. » Si une penderie est assez grande pour qu'on puisse la visiter, elle y ajoute de jolis éclairages, pas nécessairement coûteux, mais qui lui donnent l'apparence d'une pièce. « Lorsque vous entrez dans une penderie, cela fait partie de votre expérience d'être chez vous, et vous devriez donc vous y sentir aussi bien qu'ailleurs dans la maison », explique-t-elle.

MAMAGREEN

www.mamagreen.com



Showroom : William Kruzel - 312 953 3557
william@mamagreenoutdoor.com

Retail inquiries : Justin Riegler - 415 323 8101
justin@mamagreenoutdoor.com



 [mamagreen_furniture](https://www.instagram.com/mamagreen_furniture)

 [mamagreenfurniture](https://www.facebook.com/mamagreenfurniture)

 [mamagreen](https://www.linkedin.com/company/mamagreen)

Zones à problèmes atypiques

Il n'y a pas que la maison ou l'appartement où l'on devrait s'occuper du rangement. Même le garage le plus humble mérite notre attention. « Lorsque vous sortez de la voiture ou allez chercher quelque chose dans le deuxième réfrigérateur, vous ne voulez pas vous dire, "Beurk, je déteste cet endroit" », dit Robin Baron. C'est pourquoi elle s'assure que le plancher, peint ou non, est cohérent avec les pièces adjacentes et utilise des systèmes de rangement pour garage, ou une collection moins chère de l'une des entreprises de placards. « Encore une fois, chaque chose a sa place, même dans un atelier, explique-t-elle. Pas besoin de beaux lustres, mais mettez-y de jolies choses qui reflètent l'apparence générale de la maison. »

Selon Robin Baron, les espaces extérieurs sont bien un endroit où les bonnes solutions de rangement font défaut. « Je réalise actuellement pour certains clients à New York et Long Island des terrasses dans de nouveaux immeubles de copropriétés. Leur plus importante demande est, outre le fait qu'ils désirent une magnifique terrasse, du rangement... garder les housses de mobilier à l'extérieur, un endroit pour ranger les coussins... de sorte que je dois imaginer des moyens, car les choix sont rares pour l'instant. » ●

*« Plus les lieux sont petits,
plus il est essentiel d'être organisé
et d'utiliser chaque centimètre carré.
Vous avez simplement moins
d'options quand c'est petit. »*

— ROBIN BARON, ROBIN BARON DESIGN

PAUL MAKOVSKY
est vice-président du design au magazine Metropolis, où il écrit sur l'architecture et le design à toutes les échelles. L'année dernière, il a passé trois mois à installer des rayonnages sur mesure pour sa bibliothèque de plus de 4 500 livres sur l'architecture et le design.



Dans cette chambre principale conçue par Robin Baron, le rangement sur mesure reflète et complète la touche luxueuse du mobilier et des textiles.
(Photo : Rob Karosis)

De nombreux consommateurs, ajoute-t-elle, croient que les merveilleux systèmes de penderie sont réservés à ceux dont le budget est aussi grand que la maison. En réalité, un excellent système est tout aussi important pour quelqu'un qui vit dans un lieu plus petit. « En fait, c'est *plus* important, dit-elle. Plus les lieux sont petits, plus il est essentiel d'être organisé et d'utiliser chaque centimètre carré. Vous avez simplement moins d'options quand c'est petit. »

Ce qui signifie que chaque meuble devrait pouvoir contenir quelque chose de manière intelligente. Il ne s'agit pas d'y entasser des choses, mais de voir comment bien les y ranger. Est-ce mieux dans un tiroir ou derrière une porte ? Robin Baron recommande aux clients à petit budget et petite maison des endroits comme The Container Store, dont le système elfa organise aussi bien que les solutions haut de gamme. « Se réveiller le matin en sachant où sont toutes vos choses parce qu'elles sont organisées et que tout est là lorsque vous ouvrez les tiroirs : bijoux, chaussettes, et le reste, change votre manière d'aborder la journée et de vous sentir par la suite », dit Mme Baron.

« Si le garage est son antre à lui, les placards sont le domaine des clientes. Elles désirent que leur penderie soit aussi belle que les autres pièces de la maison, et pouvoir la faire visiter comme une nouvelle cuisine », souligne Erin Hogue, vice-présidente des penderies personnalisées à The Container Store. « Mais l'aspect le plus important d'une penderie est que son aménagement maximise l'espace et la fonction. Les clients veulent aussi un grand choix de finis et pouvoir personnaliser l'apparence et la couleur de tout endroit de la maison. Les finis de bois clair sont extrêmement populaires en ce moment. Leur utilisation dans les placards égaye les lieux et contribue à la visibilité, car ceux-ci ne sont pas toujours bien éclairés. »

THE LEADERSHIP EXPERIENCE

PRESENTED BY AMERICAN SOCIETY OF INTERIOR DESIGNERS 

JULY 19-21, 2018
WASHINGTON MARRIOTT MARQUIS
WASHINGTON, D.C.



The Leadership Experience: Presented by ASID (EXP) is the ultimate event for design professionals of all experience levels and areas of expertise. EXP puts the spotlight on you, focusing on the idea that when you are your best self, you can successfully lead others.

EXP turns the traditional conference on its head. You will get to know Washington, D.C. through curated design tours, health and wellness activities, and peer-to-peer networking events, all carefully designed to spark your personal creativity, growth, and self-improvement.



Learn to Lead with Authenticity

Through the results of an initial leadership skills assessment, you will create a customized curriculum that addresses your personal and professional goals. Learn to Lead Yourself, Lead Your Team, and Lead Your Firm.



Gain New Perspectives

Design industry leaders, as well as experts in business, leadership, policy, and media will guide you to advance in your career and become a strong leader.



Expand Your Circle

EXP is the place to engage with peers, thought leaders, and industry experts to broaden your network.



CALIFORNIA CLOSETS*

LEARN MORE AND REGISTER
AT LEADERSHIP.ASID.ORG

Register before **April 23** to receive
special early bird pricing

Ressources et annonceurs

RESSOURCES

Section Page

Le poulx du design :

Detroit — 14
EC3: Edwin Chan
www.ec3.us
Prince Concepts
www.princeconcepts.com
Studio Detroit
www.studio-detroit.com
True North, Detroit
www.truenorthdetroit.com

Les affaires du design :

Les présentations — 16
EMC Interior Design LLC
www.emc-id.com
Houzz
www.houzz.com
Morpholio
www.morpholioapps.com
Pinterest
www.pinterest.com
Ryerson School of Interior Design
www.rsid.ryerson.ca
The Art Institute of Portland
www.artinstitute.edu/portland
The New York Times
www.nytimes.com
Wecora.com
www.wecora.com

Le design en chiffres :

État de l'industrie — 22
American Society of Interior
Designers (ASID)
www.asid.org

Faire des

correspondances — 26
AECOM
www.aecom.com
Ambius
www.ambius.com
Amtrak
www.amtrak.com
Arconas
www.arconas.com
Gensler
www.gensler.com
LEED-U.S. Green Building Council
www.usgbc.org/leed
Mosa USA
www.mosa.com/en-us

National September 11
Memorial & Museum
www.911memorial.org
NORR Architects
www.norr.com/global
PARTISANS
www.partisanprojects.com
San Francisco
International Airport
www.flysfo.com
Skytrax
www.airlinequality.com
U.S. Department of Transportation
www.transportation.gov
Union Station, Toronto
www.torontounion.ca
Vancouver International Airport
www.yvr.ca
Via Rail Canada
www.viarail.ca
World Trade Center
Transportation Hub-Oculus
www.panynj.gov/wtccprogress/
transportation-hub.html
Zeidler-Zeidler
Partnership Architects
www.zeidler.com

De grande envergure

— 32
AirJet Designs
www.airjet-designs.com
Bombardier Business Aircraft
www.bombardier.com/en/
aerospace/business-aircraft.html
Maloney Interiors
www.maloneyinteriors.com
March & White
www.marchandwhite.com

Des rues plus

attrayantes — 38
ABC
www.abc.go.com
AEye
www.aeye.ai
Alphabet
www.abc.xyz

Arizona State University
www.asu.edu
BMW
www.bmw.com
Consumer Technology Association
www.cta.tech
Ford
www.ford.com
Foresight Automotive Ltd.-
Foresight Autonomous
Holdings Ltd.
www.foresightauto.com
General Motors
www.gm.com
Gensler
www.gensler.com
Google
www.google.com
Groupe Renault
www.group.renault.com/en
Hanna-Barbera Studios
www.bcd.com/cartoons/
Hanna-Barbera_Studios
Lyft
www.lyft.com
Marvel
www.marvel.com
Mercedes-Benz
www.mbusa.com
National Association of City
Transportation Officials (NACTO)
www.nacto.org
Nelson/Nygaard
www.nelsonnygaard.com
Perkins+Will
www.perkinswill.com
Perkins+Will Mobility Lab
http://research.perkinswill.com/
labs/mobility
Rolls-Royce
www.rolls-roycemotorcars.com/
en-GB/home.html
Sidewalk Labs
www.sidewalklabs.com
The University of Texas at Austin
www.utexas.edu
Uber
www.uber.com

UC Davis
www.ucdavis.edu
Waymo
www.waymo.com

Profil ICONIQUE :

Collin Burry — 44
Apple
www.apple.com
California College of the Arts
www.cca.edu
Council for Interior Design
Accreditation
www.accredit-id.org
Dolby Laboratories, Inc.
www.dolby.com
E. & J. Gallo Winery
www.gallo.com
Gensler
www.gensler.com
Interior Design
www.interiordesign.net
Samsung
www.samsung.com
San Francisco
International Airport
www.flysfo.com
Woodbury University
www.woodbury.edu

Chaque chose à sa place

— 46
California Closets
www.californiaclosets.com
KonMari Media Inc.
www.konmari.com
Los Angeles Times
www.latimes.com
Robin Baron Design
www.robinbarondesign.com
StorageVault Canada
www.storagevaultcanada.com
The Container Store
www.containerstore.com
transFORM Home
www.transformhome.com

À venir :

Faites vos jeux — 54
Bellagio
www.bellagio.com

ANNONCEURS

Annonceur/site Internet Page

ASID—The Leadership Experience — 51
www.leadership.asid.org

Blatt Billiards — 23
www.blattbilliards.com

Crate and Barrel — 7
www.crateandbarrel.com/DesignTradeProgram

Design Within Reach — 13
www.dwr.com

GROHE — 9, 22
www.grohe.us

Groupe Lacasse — 19
www.groupe-lacasse.com

Hästens — CV2
www.hastens.com/us

Hayneedle — 31
www.hayneedle.com/trade

IDC—Value of Design Thinking Conference — 53
www.idcanada.org

LACAVA — 35
www.lacava.com

LIXIL Water Technology Americas — 9, 22
www.grohe.us

MAMAGREEN — 49
www.mamagreen.com

Mitchell Gold + Bob Williams — 21
www.mgbwhome.com

modularArts — 17
www.modulararts.com

Neolith by theSIZE — 25
www.neolith.com

Savaria — 15
www.savaria.com

Sunbrella — 11
www.sunbrella.com
www.glenraven.com

Surya — 4-5, 22
www.surya.com

**TAMLYN—
XtremeInterior Architectural Solutions** — 37
www.xtremeias.com

The Container Store — CV4
www.containerstore.com/trade-program

The Insurance Exchange — 18
www.ASIDInsurance.org
www.TIE-inc.com

ThinkGlass — 20
www.thinkglass.com

U.S. Green Building Council — 43
www.usgbc.org

Ultrafabrics — CV3
www.ultrafabricsinc.com

Walpole Outdoors — 10
www.walpoleoutdoors.com

W STUDIO — 3
www.wstudio.ca

PROFESSIONNELS MENTIONNÉS DANS CE NUMÉRO

Jean-Pierre Alfano,
AirJet Designs
Pooya Baktash, B.Arch, M.Arch,
PARTISANS
Robin Baron, ASID,
Robin Baron Design
Stephen Brooke,
Mosa
Collin Burry, FIIDA, LEED AP,
Gensler
Santiago Calatrava,
Santiago Calatrava
Architects & Engineers
JOAnne Craft,
Ambius
Ellen Cusick, ASID, IIDA, NCIDQ,
EMC Interior Design and
The Art Institute of Portland
Stephanie Dixon,
Wecora.com

Janet Echelman, sculptor and artist
Amy Ellingson, artist
Tim Fagan,
Bombardier Business Aircraft
Ryan Fетters, Gensler
J.F. Finn, III, AIA, LEED AP BD+C,
Gensler
Andrew Furman, M.Arch, BAA,
ARIDO, IDEC, NCIDQ,
Ryerson School of Interior Design
Paul Goldberger,
author and critic
Michael Graves, FAIA,
Michael Graves
Architecture & Design
Kenneth Griffin,
AECOM
Erin Hardy,
California Closets

Jeff Henry, CID,
Gensler
Samantha Hochman,
transFORM Home
Erin Hogue,
The Container Store
Alexander Josephson, M.Arch,
PARTISANS
Philip Kafka,
Prince Concepts
Joshua Karlin-Resnick,
Nelson/Nygaard
Anna Kenoff,
Morpholio
David King,
Arizona State University
Kara Kockelman,
The University of Texas at Austin
Marie Kondo,
KonMari Media Inc.

Ally Maloney, ASID, RIBA,
Maloney Interiors
Elliot March, ARB, RIBA,
March & White
Pablo Reich,
Arconas
Craig Richmond,
Vancouver International Airport
Norie Sato, artist
Nancy Stern,
Vancouver International Airport
Gerry Tierney, AIA, LEED AP,
Perkins+Will and
Perkins+Will Mobility Lab
James White, ARB, RIBA,
March & White

Value of Design Thinking

Design Symposium
Sept. 16 – 19, 2018
Toronto, Ontario, Canada

This fall, join Interior Designers of Canada (IDC) for one of North America's most uplifting and inspiring educational design symposiums showcasing the true value of design.

Design thinking is a creative, solution-based method that encourages a culture that values curiosity and disruptive innovation, and is driven by three core beliefs:

EMPATHY – establishing a deep understanding of human needs

INVENTION – discovering new possibilities

ITERATION – using the first solutions only as stepping stones to a better one

With **Knoll** as presenting partner, the three-day conference offers:

- Seminars and Workshops
- Industry Sales Professional Training Course
- PROpel Emerging Professionals Program
- Value of Design Awards and Gala
- Conference Breakfast • Guided Design Tours
- Panel Discussions • Keynote Speakers

In-depth program details will be announced soon!

Visit idcanada.org for more info

For available sponsorship opportunities and programming information, contact:
Barbora Krsiakova, Marketing Manager 416.649.4438 bkrsiakova@idcanada.org
Vesna Plazacic, Senior Communications Manager 416.649.4429 vplazacic@idcanada.org



Le Conservatoire, au Bellagio de Las Vegas, est devenu une attraction à part entière. Les grands étalages changent tout au long de l'année et offrent une expérience immersive dans les murs de l'hôtel.
(Photos : Kelly McKeon ; KellyCreative ; KellyImages)

FAITES VOS JEUX

Le design de casinos constitue une étude multidimensionnelle sur le comportement humain, la réaction sensorielle, les environnements inventifs et les solutions créatives tant pour les besoins de tous les jours que pour les besoins extraordinaires. Les designers de ces types de lieux, longtemps considérés comme des endroits pour s'évader et se divertir, sont de plus en plus appelés à créer aussi des intérieurs permettant de prendre quelques moments de répit et de détente : restaurants qui transportent les clients en d'autres temps et lieux, spas transformationnels et éléments de la nature qui permettent de se couper de la frénésie des planchers de jeux sont tous devenus des éléments requis dans les établissements d'aujourd'hui.

Dans le numéro de mai-juin, *i+D* enquêtera sur la multitude de manières qu'ont les designers de travailler dans ces endroits, créant confort et commodité, sécurité, émois et mobilisation à chaque détour et, bien entendu, de concevoir des lieux qui feront jouer les clients jusqu'au petit matin. ●



Touch the Future™



JOSH + ULTRAFABRICS

Ultimate softness and unbeatable strength. Sensorial grains and innovative textures. Naturally animal-free and easy to tailor in any application. Born in the cross-section of Japanese craftsmanship and technological pioneering, Ultrafabrics is function and beauty in perfect harmony.

Great design is visionary, never compromises, and goes beyond the Now. For my projects, I only work with materials that go there with me.

Josh Garcia, Designer

ultrafabricsinc.com





For those who
can see both
the big picture
AND the details.

We're excited to announce our new Trade Program for Interior Designers, Architects and Organizers. Get exclusive everyday discounts across our entire line of custom closets and organization products, track your purchases and take advantage of expert project support. Join today at [containerstore.com/trade-program](https://www.containerstore.com/trade-program).

NEW

TRADE PROGRAM

The Container Store®