

be ready to go beyond the boundaries of a sort of prepared serious game<sup>10</sup>, in which it would be impossible to have the program evolve or to multiply the number of feedback loops. The code of this software should be accessible, that is, it should be free software because of the need to desacralize computing (a hard science) and to train the mostly non-scientifically trained designers and artists.

The second reason for having recourse to free software (and not just open source software which can be closed again) is that the generation of big data by firms which are exploiting the gold mine of human pollinating interaction<sup>11</sup> has whetted the appetite for a new trade in data. In the case of proprietary software, even supposing that the issues of respecting individuals' personal data and private lives are solved, these data are destined to become more and more expensive and thus less and less accessible.

#### From Low Cost to Design and Vice Versa?

The swinging of the pendulum between low cost and process design represents an increasingly visible relationship in a civilization of the immaterial or relational which nevertheless must not be allowed to obscure an asymmetry. The low cost model is based upon a predatory harnessing of positive externalities (particularly network externalities) and collective intelligence which is largely apparent outside the market relationships in the contribution or pollinization economy. This is a predatory harnessing in the sense that the

low cost model provides only very partial returns on general social productivity in the shape of lower prices. More often than not, it is contents itself with taking advantage of the situation by placing itself at a favourable point along the chain of value in order to harness more than it returns. Process design reconstitutes the positive externalities it consumes and becomes the source of new positive externalities. It corresponds to a phenomenon of net non-monetary enrichment. Lean production and low cost produce monetary enrichment for private actors, but their result in terms of the net enrichment of society is much less obvious insofar as, although they produce positive externalities for certain economic actors, they consume positive externalities while burdening society with the production costs of these elements and generating negative externalities which are all the more effectively hidden as low cost products and services affect a larger spectrum than traditional commercial goods.

Translation by Nigel Briggs

<sup>10</sup> A serious game is a computer game (Sim City, for example) which has educational aims.

<sup>11</sup> We refer the reader to our contribution "Du 'design capitalism' au capitalisme cognitif, art et industrie, nouveaux liens,

nouvelles tensions", in Bernard Stiegler ed., *Le Design de nos existences à l'époque de l'innovation ascendante*, Paris, Centre Pompidou, Centre de recherche et d'innovation, Fayard, Coll. Mille et une nuits, pp. 43-60, Paris, 2008.

# Low Cost : le nouveau fonctionnalisme ?

Marc Monjou<sup>△</sup>

△ Marc Monjou Philosophe et sémioticien de formation, membre du Centre de recherches sémiotiques (CeReS - EA 3648), Marc Monjou est professeur à l'École supérieure d'art et design de Saint-Étienne, où il co-dirige le Post-diplôme Design & Recherche et assure la direction éditoriale de la revue *Azimuts* depuis 2010.

<sup>1</sup> Cf. É. Combe 2010 et 2011 et ici même Y. Moulier Boutang.

<sup>2</sup> En témoigne le rapport commandé par Luc Chatel en 2007, alors secrétaire d'État chargé de la consommation, au très libéral Charles Beigbeder, fondateur de Poweo — premier fournisseur privé d'énergie (Cf. Beigbeder 2010).

Phénomène apparu vers 1970 aux États-unis dans les secteurs de l'aéronautique civile et de la grande distribution alimentaire (avec Skytrain et Wal-Mart), le *low cost* s'est peu à peu constitué en un véritable modèle économique alternatif, troublant les figures que la société de consommation avait su imposer dans les pays industrialisés dès les années 1950. Aujourd'hui, parce qu'il incarne la promesse d'une forme de consommation renouvelée, le *low cost* fait partie des préoccupations des économistes<sup>1</sup> et des décideurs politiques qui le comptent au rang des possibles leviers stratégiques de la tant attendue « nouvelle croissance<sup>2</sup> ».

On comprend aisément l'intérêt que l'économiste peut porter à la description du *low cost*, de ses rapports avec la production en général et avec le design en particulier ; il apparaît avec un peu moins d'évidence que le sujet regarde aussi le théoricien du design, qu'il soit historien, philosophe ou sémioticien. Pourtant, nous voudrions montrer ici que *mutatis mutandis* et en dépit des spécificités propres à l'époque contemporaine, le *low cost* réactive nombre de questions soulevées et débattues dès la naissance du design moderne. 1-Question d'abord de la vocation politique et culturelle du design et de sa diffusion plus ou moins massive. 2-Question ensuite d'une certaine économie des formes propre à la modernité, mais qu'il serait imprudent de cantonner au seul chapitre de l'esthétique. 3-Question sociale aussi, qui engage les conditions matérielles de la production ainsi que les modalités organisationnelles qu'elle suppose dans les pays dits émergents, tout comme dans les pays depuis longtemps industrialisés, ceux-ci dépendant désormais très largement de ceux-là. 4-Question géo-politique et stratégique encore, corollaire immédiat de la précédente. 5-Question éthique et/ou idéologique enfin, laquelle n'en finit pas, depuis l'origine, de tarauder le design et les designers en tant qu'opérateurs culturels, économiques et peut-être aussi... politiques.

## Le paradigme *low cost* (négation et position)

Contrairement à ce que semble indiquer la lettre, et bien que le *low cost* induise presque toujours une baisse des prix, on ne saurait définir le *low cost* par le seul recours aux « prix bas ».

En effet, l'expression *low cost* désigne un concept économique élaboré, qui recouvre un modèle dont la complexité dépasse de loin le simple discount. Comme l'explique l'économiste Emmanuel Combe (2011), le *low cost* se distingue du *low fare* et du *low price*, une politique de prix bas en tant que telle ne suffisant pas à configurer durablement une nouvelle forme d'économie : promotions, soldes, déstockages et autres rabais auxquels se livrent à l'occasion — et depuis longtemps — les sociétés d'économie conventionnelle n'en font pas pour autant des sociétés *low cost*.

Négativement encore, le *low cost* ne doit pas non plus être confondu avec les modèles de distribution *hard discount* (connus surtout dans le secteur alimentaire), que caractérise une politique de prix très agressive fondée sur un nombre très limité de produits distribués dans des espaces restreints, ni avec le *soft discount* qui propose un plus grand nombre de produits que le *hard*, tout en réservant une plus grande place aux marques de référence<sup>3</sup>.

Selon les économistes du *low cost* et toujours dans le même sens, on aurait tort d'associer systématiquement le *low cost* aux méthodes d'*outsourcing* ou d'*offshoring* qui — pour les définir grossièrement — consistent dans la délocalisation de la production des biens ou des services vers des régions du monde où le coût humain et/ou matériel du travail est moindre : certes, la délocalisation peut être l'un des leviers de l'économie *low cost* mais elle n'en constitue assurément pas le ressort unique ni principal. Par exemple, les compagnies aériennes *low cost* opèrent « chez nous » avec des avions conçus et produits en Europe et aux États-Unis ; de même dans le secteur automobile explique E. Combe, où l'on constate que « la plupart des constructeurs sont implantés dans les pays de l'Est sans pour autant produire des voitures *low cost* » (Combe 2011, p. 83).

Enfin et pour en terminer avec les anti-modèles, on pourrait être tenté de considérer le *low cost* comme une pure expression des méthodes du management contemporain, néo-fordien et héritier en ligne directe du rationalisme appliqué à la production<sup>4</sup>, qui calcule, dégraisse et réduit tout dans le travail et au-delà (*lean management*, *lean manufacturing*, *lean production*<sup>5</sup>).

3 Les enseignes de *hard discount* voient le jour dans les années 1960, avec Norma (1962) ou Lidl (1973). Concernant le *soft discount*, Ed (Casino) voit le jour en 1978 et Leader Price (Casino) en 1989. Lire par exemple sur ce point Combe 2011, pp. 70-3.

4 On impute souvent l'effort de rationalisation du travail à Ford (1908 : la Ford T) et Taylor (1911 : *The principles of scientific management*), qui l'ont respectivement mise en œuvre et théorisée. Rappelons néanmoins que M. Thonet, l'une des icônes consacrées du design, faisant figure de pionnier, s'est illustré dès les années 1840 par le haut degré de rationalisation des processus de production de ses chaises. Cf. Buchwald, 1967 et Vegesack *et al.*, 1986.

5 L'anglais « lean » signifie « maigre ».

6 Nous renvoyons le lecteur aux publications d'Emmanuel Combe mentionnées dans les repères bibliographiques figurant en fin d'article.

7 Berline familiale lancée par Renault Dacia en 2005 et d'abord destinée à la clientèle des pays d'Europe de l'Est, à un prix défiant toute concurrence.

8 Cf. Beigbeder 2010, p. 62 et suivantes.

Or l'organisation rationnelle du travail ne structure pas plus l'économie *low cost* qu'elle ne structure les autres modèles en vigueur dans nos sociétés, depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle au moins.

Finalement, quelles positions le *low cost* occupe-t-il dans ce réseau de négations ? Et en quoi peut-il bien regarder de près la théorie du design ? Comme le montre E. Combe, loin de se caractériser exclusivement par le prix, le modèle *low cost* procède à une requalification des produits et des services : « toute production à bas coût ne saurait être assimilée à du *low cost* si elle ne s'accompagne pas simultanément d'une démarche de *redéfinition* du produit dans le sens d'une *simplification* » (Combe 2011, p. 4-7, nous soulignons). Alors même qu'on l'attendait sur le terrain de la seule valeur économique, on aperçoit que le modèle *low cost* suppose et défend ce que l'on pourrait appeler très généralement une « théorie de l'objet » dont les concepts cardinaux (simplicité, simplification, fonctionnalité, essence, nécessité, propriété primaire / propriété secondaire, superfluité, accessoire, besoin minimal et minimalisme, etc.) échappent pour une bonne part aux catégories de la seule analyse économique. Avant d'en proposer l'examen et la critique, voyons quels sont les traits principaux du paradigme *low cost*. Pour cela, Nous nous référerons ici largement à E. Combe dont les nombreux ouvrages et articles proposent une définition aussi claire que détaillée du modèle<sup>6</sup>. « Le *low cost* est d'abord un modèle qui part des besoins du consommateur, pour les redéfinir dans le sens d'une simplification à l'extrême. Chaque produit et service sont repensés pour être « mis à nu », « découpés », « dépouillés » de leurs fonctions annexes jusqu'à n'en retenir que le cœur, c'est-à-dire la fonction essentielle, celle qui satisfait un besoin minimal. À cet égard, le *low cost* peut être appréhendé comme un retour à la fonctionnalité des produits, fonctionnalité dont les producteurs se sont progressivement éloignés au cours du temps, en multipliant les options et accessoires. » (Combe 2011, p. 5-6)

L'automobile *low cost* trahirait parfaitement ce retour aux formes et aux fonctions supposément authentiques : « la Logan écrit E. Combe, marque d'une certaine manière le retour aux origines de l'automobile, avec une réhabilitation des notions de fiabilité et de simplicité d'usage »<sup>7</sup> (*ibid.*).

Corollaire immédiat de cette analytique de l'objet, qui discrimine le nécessaire et le contingent, le primaire et le secondaire, l'essentiel et l'inessentiel : le report des attributs jugés seconds

dans la classe des options (évidemment payantes). Par exemple, réduite à sa plus simple expression, une automobile est *un objet permettant de se déplacer en respect des normes de sécurité et de fiabilité en vigueur*, les valeurs qu'on pourrait dire « esthétiques » ou relatives à l'expérience sensible de la pratique automobile (plaisir des formes et/ou de la conduite, confort, euphorie du paraître, etc.) étant reléguées au rang d'options de second niveau.

Ainsi le modèle *low cost* (voir schéma p. 46) se présente-t-il comme une chaîne logique i) qui repose sur une théorie de l'objet et des pratiques que celui-ci engage *a minima*; ii) qui procède par catégorisation à la distribution des propriétés ou attributs des objets en deux classes (au moins) : essentiel vs accessoire, défaut vs option; iii) qui implique conséquemment un coût de production et un prix moindres; iv) qui enfin, selon la finesse et la pertinence de la redéfinition de l'objet ou du service, selon les économies d'échelles réalisées et selon les stratégies commerciales, peut aboutir à une modification des pratiques elles-mêmes par une hausse des volumes, hausse par exemple visible aujourd'hui dans l'aéronautique civile — où l'on voit émerger de nouveaux types de pratiques professionnelles et touristiques<sup>8</sup>, phénomène comparable à la révolution culturelle initiée par la démocratisation de l'automobile dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle<sup>9</sup>.

### Le parti-pris des choses simples

Bien que le concept lui-même ne soit à notre connaissance jamais expressément requis par les théoriciens du *low cost*, et malgré la difficulté d'évaluer *a priori* la pertinence et la justesse d'une telle filiation, il est tenant de voir dans le *low cost* une forme renouvelée du fonctionnalisme<sup>10</sup>. Tentation dangereuse objectera-t-on, car le fonctionnalisme est un concept équivoque, aux contours mal dessinés et qui, s'agissant de décrire un phénomène contemporain comme l'économie *low cost* dans ses rapports avec le design, risque de confiner à l'anachronisme. Un concept éculé dira-t-on aussi, à force d'avoir servi trop et trop longtemps les historiens de tous poils, et qu'on accuse même d'avoir conduit l'histoire du design dans des chemins qui ne mènent nulle part. Bref, un concept qui a fini par lasser. Qu'importe? Les liens semblent ici tellement évidents que les ignorer nous priverait d'une hypothèse.

Hypothèse faible d'abord, et sans doute stérile car la plus verbeuse : parce qu'il opère un travail de réduction des produits

9 Voir sur ce point l'histoire des modèles dits économiques : la Ford T aux États-Unis (1908), de la Wolswagen Käfer en Allemagne (1938), de la Traban en RDA (1957), de la 2CV Citroën (1948) ou des Renault 4CV (1945) et 4L (1961) en France.

10 L'absence du concept de fonctionnalisme chez les économistes du *low cost* peut en partie s'expliquer par des raisons de culture scientifique, le fonctionnalisme désignant dans le champs des sciences économiques et sociales une théorie qui tend à expliquer les phénomènes par leur fonction (Cf. Malinowski, Parson, Merton).

11 Il ne nous semble pas utile ici de distinguer entre design et architecture, « design » étant à comprendre ici comme le terme générique incluant (sauf mention) la pratique architecturale.

12 Voir plus loin le cas d'Henry van de Velde, lequel a théorisé la doctrine fonctionnaliste sans que son œuvre soit assignable de manière évidente au style fonctionnaliste.

13 Lire sur ce point Reyner Banham, *Théorie et design à l'ère industrielle* (p. 389), où l'auteur renvoie à la lettre de Le Corbusier à Alberto Sartoris, à propos de ses *Elementi dell'architettura funzionale* (1932) : « plutôt que le terme rationnel, employez celui de fonctionnel ».

à leur *fonction primitive*, le *low cost* peut légitimement se réclamer d'un fonctionnalisme « littéral », qui comme tous les « ismes » se limite à substantiver un certain primat — accordé ici à la fonction —, au détriment d'un reste non défini, sans plus de motifs ni grand rendement théorique non plus. Passons donc sur ce fonctionnalisme-ci, dont les raisons sont seulement grammaticales.

Outre une simple possibilité grammaticale, le fonctionnalisme en design<sup>11</sup> décrit aussi et surtout i) un style, un mouvement, une esthétique — tenons ces termes pour équivalents, et ii) une doctrine ou théorie. Le premier ensemble ne recouvre pas toujours strictement le second, les représentants du style n'ayant pas toujours théorisé le fonctionnalisme et inversement<sup>12</sup>.

Au risque de malmener quelque peu les finesses des historiens, on peut grossièrement considérer que dans le champ du design, le terme « fonctionnalisme » désigne un style (le style moderne), et peut même servir par métonymie à qualifier l'esprit du mouvement moderne. Néanmoins et paradoxalement, en tant que mouvement principalement défini par une esthétique (géométrisme, épure, économie du trait et de la forme, etc.), le fonctionnalisme n'entretient en général avec le concept de fonction que des rapports accidentels et assez lointains, parfois même inexistants, certains inspireurs ou représentants du fonctionnalisme et/ou du mouvement moderne s'attachant principalement à telles propriétés plastiques, d'autres à tels principes constructifs, d'autres encore à tels matériaux engagés dans la conception (le béton), ou à telle configuration technique (la machine), etc. En d'autres termes, par effet de halo, le terme « fonctionnalisme » qui a pu désigner et embrasser un grand nombre de réalisations, constitue une catégorie aux frontières mal définies et qui recouvrent elles-mêmes les limites d'autres territoires stylistiques pas mieux définis et d'extension tantôt moindre (des écoles), tantôt plus grande, comme le « style international », le « rationalisme » ou le « modernisme<sup>13</sup> ».

Quant à la théorie ou doctrine fonctionnaliste *stricto sensu*, dont la surface est de très faible extension, elle ne constitue ni le socle théorique unique, ni la ressource plastique et formelle exclusive de l'esthétique fonctionnaliste et encore moins du mouvement moderne; mais elle a sans aucun doute contribué à leur construction et à leurs développements.

Bien qu'elle n'ait jamais fait l'objet d'aucune caractérisation unifiée, la doctrine fonctionnaliste se présente sous la forme



d'une théorie de l'objet postulant l'existence d'un noyau substantiel de traits ou propriétés premières qui constituent la structure essentielle de l'objet. Et quoi qu'il en soit des possibles inflexions de la doctrine (pragmatique, esthétique et stylistique, économique, historique ou idéologique), il reste que le modèle de rationalité qu'elle mobilise est d'origine géométrique puisqu'elle procède par analyse ou résolution (du complexe au simple). À ce titre, même si les historiens du design situent assez justement son émergence à la fin du 19<sup>e</sup> siècle ou au début du 20<sup>e</sup> siècle, elle est la continuation du rationalisme du XVII<sup>e</sup> siècle — celui de Descartes (*Regulæ*), Hobbes (*Leviathan* et *Elements*) et Spinoza (*Éthique*) — continuation tardive et même crépusculaire, puisque en design, les lueurs de la modernité éclatent alors que le déclin des Lumières<sup>14</sup> s'annonce<sup>15</sup>. Naturalisme, éternité, perfection, etc., on retrouve dans les plus pures expressions du fonctionnalisme tous les attributs du rationalisme classique.

C'est le cas notamment chez Henry van de Velde (1863-1957), qui a eu partie liée avec presque tous les mouvements qui ont contribué à instaurer la modernité en design. Proche du mouvement Arts & Crafts et très inspiré par Ruskin, co-fondateur de l'Art Nouveau belge, fondateur et directeur de l'école de Weimar (où s'installe Gropius en 1919 sur ses recommandations pour fonder le premier Bauhaus), membre actif du Deutscher Werkbund, fondateur et directeur de l'école de La Cambre, Van de Velde s'est illustré par ses réalisations architecturales et surtout par ses textes théoriques, lesquels ont largement influencé ses contemporains<sup>16</sup>. Dans un texte de 1925 où il commente les réalisations montrées la même année à Paris lors de la grande exposition des arts décoratifs et industriels, l'auteur propose une définition rétrospective et synthétique de ce qu'on a pu appeler le « style moderne », définition certes radicale mais qu'on peut juger typique de l'esprit d'alors. Nous nous permettons ici d'insister quelque peu sur ce texte où van de Velde noue étroitement le fonctionnalisme à la rationalité moderne<sup>17</sup>.

Van de Velde y énonce clairement le principe fonctionnaliste : « la forme est le résultat à la fois le plus normal et le plus merveilleux de la plus adéquate adaptation de l'usage qu'on attend d'elle<sup>18</sup> ». Énoncé comme tel, le principe est proche de ses premières formulations, chez Sullivan par exemple, où le fonctionnalisme n'était encore qu'une vague maxime de la construction. Or van de Velde y ajoute un volet stylistique, les formes supposées

14 À dessein, nous donnons ici une extension très large à la notion de « Lumières », tenue pour qualifier la Modernité à très grands traits : du début du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la moitié du XX<sup>e</sup> siècle, et même au-delà, le structuralisme pouvant être perçu comme l'une de ses terminaisons.

15 Cf. par exemple M. Foucault : *Dits et Écrits*, « Structuralisme et poststructuralisme » (n° 330), Gallimard Quarto, tome II, p. 1162 ; Lyotard Jean-François (1979), *La condition postmoderne*, Minuit, 1979. Lire aussi Latour : « Qu'est-ce qu'un style non moderne ? », in Catherine Grenier (sous la direction de) *La parenthèse du moderne*. Actes du colloque, 21-22 mai 2004, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 2005, pp. 31-46.

16 Ploegaerts L., Puttemans P. (1986), *L'œuvre architecturale de Henry van de Velde*, PUL, Laval, 1986.

17 Henry van de Velde, *Le Style moderne*. Contribution de la France. « Introduction par Henry van de Velde. » Paris : Librairie des Arts Décoratifs, 1925, 8 p., sans pagination. Également publié en allemand sous le titre *Der Neue Stil in Frankreich*. (Vorn von Henry van de Velde). « Der moderne Stil in Frankreich », in *Form*, 7, 1959, pp. 9-15.

18 Introduction à *Le Style moderne*.

19 Même si nous ne partageons pas toutes ses conclusions quant à la « parenthèse moderne », Bruno Latour parvient au même constat touchant l'inscription du fonctionnalisme dans le projet du rationalisme occidental classique. Lire par exemple « Qu'est-ce qu'un style non moderne ? », à propos du Bauhaus : « Nous retrouvons là de nouveau, comme avec Descartes, cette formidable ambiguïté du modernisme. Le Bauhaus lutte pour un style tout à fait paradoxal, puisqu'il réutilise le modèle de l'avant-garde, de la lutte contre la décoration, celui de la rupture radicale, celui du recommencement absolu, au moment même où les objets commencent à perdre leur qualité de ce qui procure la certitude et commencent à devenir matière à contention... Le Bauhaus offre un exemple admirable de la difficulté des modernistes à être contemporains

d'eux-mêmes : leur obsession pour la rupture avec le passé les oblige à donner la forme d'objets indiscutables à des choses qui ont plutôt la forme (car il s'agit bien de forme) de réseaux controversés. Le modernisme tourne le dos au temps. Mais pas du tout parce qu'il est tourné vers le futur... non, parce qu'il est obsédé par le passé avec lequel il entretient une relation malade et qu'exprime admirablement la notion pourtant si importante d'émancipation. Or si cette logique d'émancipation a fonctionné pendant un certain temps [...], nous trouvons aujourd'hui dans les ruines du modernisme. »

20 Cf. la phrase fameuse de Spinoza : « Il est de la nature de la raison de percevoir les choses sous une certaine sorte d'éternité / De natura rationis est res sub quadam æternitatis specie percipere » (*Éthique*, II 44 cor.).

le fonctionnalisme ne peut pas même être dit « moderne », ce qui reviendrait à le saisir du point de vue d'une histoire qui n'a en droit aucune prise sur lui. « Forme et modernité répète van de Velde, sont deux termes qui s'excluent, parce que la forme est éternelle [...]. Le temps ne compte pour rien, les formes les plus anciennes naissent modernes, ou plus exactement ni les unes ni les autres n'ont d'âge. [...] Le besoin qui a provoqué sa naissance peut être nouveau, particulier à notre époque, mais elle est le résultat précis et spontané d'une stricte conception rationnelle de l'objet » (*ibid.*). Un peu plus haut, et au risque de susciter chez lui quelque doute, nous proposons au lecteur de voir dans le fonctionnalisme un héritier direct du rationalisme classique<sup>19</sup>, dont l'un des fantasmes les plus tenaces a été de prétendre pouvoir percevoir les choses *sub specie æternitatis*<sup>20</sup>. Ces derniers rappels lui auront peut-être permis de lever ses soupçons.

dérivée de l'adéquation à la fonction affranchant toutes le même air de famille (pureté et radicalité), qui donne ses contours au style moderne : « il s'ensuivra que cette forme accusera d'emblée les traits les plus frappants de la grande famille qui se perpétue depuis l'aurore de l'humanité jusqu'à nos jours : celle des formes pures et radicales [...] Toutes ces formes sont les grandes sœurs de celles du marteau, de la lame ou de la hache en silex, des premiers rasoirs de l'âge du bronze, des socs en bois ou en fer, des brouettes, des pelles et des instruments de musique les plus anciens. » (*ibid.*). Pour van de Velde, parce qu'il procède d'une loi rationnelle, une et toujours la même et par définition exempte de toute détermination historique, idéologique ou culturelle, et contrairement à ce que semble même indiquer le discours fautif des principaux promoteurs du style dit « moderne », le fonctionnalisme avec ses formes dites « modernes » n'a en vérité rien d'un style qui viendrait s'ajouter à la longue succession des styles historiques, fût-ce même pour la clore. Mieux : à strictement parler,

Qu'on le considère comme une simple « cause occasionnelle », à la manière de van de Velde dans la dernière phrase citée, ou comme une condition historique déterminante, le fond sur lequel émergent les théories fonctionnalistes primitives (Sullivan, Loos, van de Velde, Le Corbusier, etc.) permet d'en saisir la singularité historique ; à ce titre, la pureté et l'économie que prônent ces théories sont sans doute relatives au foisonnement et à la confusion stylistiques qui ont marqué la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Toutefois, quoi qu'il puisse en être de ce fond — l'ornement chez Loos, le décor chez Le Corbusier —, les théories fonctionnalistes s'accordent toutes sur l'existence (...peut-être fantasmée) d'un degré zéro de l'objet, degré neutre ou naturel, à la fois seuil et plafond, défini en qualité par son niveau d'adéquation à sa fonction<sup>21</sup>. Ce degré zéro qui s'exprime diversement chez les auteurs (le nécessaire chez Loos, les outils primitifs chez van de Velde, les besoins types chez Le Corbusier, etc.), définit la perfection naturelle des objets, toute valeur s'écartant de ce terme neutre étant suspectée de folklore et de corruption — avec plus ou moins de vigueur et de tolérance.

On ne peut pas ne pas remarquer combien, dans son principe même, la définition du modèle *low cost* emprunte au fonctionnalisme primitif dont nous venons de rappeler les grands traits. Selon les promoteurs du *low cost*, tout se passe comme si le besoin des consommateurs était une donnée naturelle que le processus de simplification doit permettre de manifester. Pendant de ce (supposé) besoin minimal du consommateur, la fonction essentielle des objets (leur « cœur ») est obtenue par réduction et discrimination des fonctions annexes, reléguées à la périphérie. L'emprunt aux principes fonctionnalistes dépasse ici la seule « théorie des propriétés », puisque le processus de simplification *low cost* se présente par surcroît comme une quête de l'authenticité perdue, comme une redécouverte des racines et des origines de la conception. Les remarques d'E. Combe en témoignent, pour qui — rappelons-le — « le *low cost* peut être appréhendé comme un retour à la fonctionnalité des produits, fonctionnalité dont les producteurs se sont progressivement éloignés au cours du temps, en multipliant les options et accessoires. [...] La Logan marque d'une certaine manière le retour aux origines de l'automobile, avec une réhabilitation des notions de fiabilité et de simplicité d'usage ». (Combe 2011, p.5-6). Ici, sans forcément inscrire son argument dans un effort de compréhension historique,

21 Voir par exemple Loos : la critique de l'ornement ; Le Corbusier : les besoins types.

22 Cf. *Le système des objets*, Paris, Tel/Gallimard, 1968, p.159 et suiv. : « Aberrance fonctionnelle : le gadget ».

23 Dans ce volume, le designer Éric Jourdan (p.133) semble douter de la pertinence du recours au fonctionnalisme pour qualifier le design *low cost*, au motif que le décoratif ne caractérise pas la production contemporaine. Il ne semble pas déraisonnable cependant de voir dans la gadgétisation l'analogie contemporain du décoratif pris pour cible par les premiers fonctionnalistes.

24 Lire par exemple le texte d'Ernst Kállai : « Dix ans d'existence au Bauhaus » in J. Aron, *Anthologie du Bauhaus*, Paris, Devillez, 2002, où l'auteur ironise sur le devenir du « style bauhaus ».

25 Cf. Combe (2011), chap.6, pp.97-99 : « aucun consommateur ne sera disposé à payer moins cher un billet d'avion, dès lors qu'il est informé que la compagnie aérienne est notoirement dangereuse. Nous retrouvons ici la notion de "qualité non

négociable" pour le consommateur » ; et p.100 : « Le choix de la consommation *low cost* peut s'interpréter comme un refus de la surqualité imposée et inutile, au-delà d'un certain niveau de qualité minimal, non négociable : pourquoi payer pour des caractéristiques non essentielles, des options non souhaitées ? En offrant des produits toujours plus sophistiqués, les producteurs ont peut-être oublié que, au-delà d'un niveau minimal, la qualité ne constituait pas une fin en soi. » ; cf. aussi Combe 2011 : 4<sup>e</sup> idée reçue : « le débat sur la qualité repose sur un présupposé qui mérite d'être questionné : plus de qualité serait toujours désirable pour le consommateur. En réalité, deux composantes de la qualité doivent être distinguées : la qualité non négociable, qui ne fait l'objet d'aucun arbitrage avec le prix et la qualité accessoire. S'il simplifie le produit, le *low cost* ne touche pas à la qualité non négociable. »

offre aussi accessible qu'acceptable, et parce qu'il veut redéfinir les objets ou services sur la base d'un ensemble de propriétés « non négociables<sup>25</sup> », propriétés dont la reconnaissance n'exige aucune dispute et sur lesquelles il y a un accord unanime, trait typique de la modernité en design. Ces propriétés « non négociables » nous semblent déterminantes pour comprendre l'esprit du *low cost*, en ce sens qu'elles définissent à la fois un lieu commun, un espace partageable et — aussi inattendu soit-il à propos du *low cost* — une zone franche de toute bataille commerciale. Pour qui refuse de réduire le design à un club chic où un petit nombre de créateurs continueraient de dessiner l'environnement matériel d'un petit groupe de clients, cette question du commun, du partage de l'accès à un environnement matériel acceptable

Combe suscite une homologie : l'épuration et la simplification imposées par le *low cost* seraient relatives à ce qu'à la suite de Baudrillard<sup>22</sup>, on pourrait appeler la « gadgétisation » typique d'une grande partie de la production de masse de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle<sup>23</sup>, de même que l'inflation décorative de la fin du 19<sup>e</sup> siècle a pu motiver l'émergence du fonctionnalisme primitif au début du XX<sup>e</sup> siècle.

### Low cost, design et modernité

Très tôt, la philosophie fonctionnaliste s'est convertie en un style<sup>24</sup>, dont les plus belles expressions sont aujourd'hui réservées à une élite économique et culturelle, seule en mesure d'en estimer la valeur. Et dans la conversion, le fonctionnalisme a renié sa filiation au grand projet moderniste lui-même supposé réaliser l'idéal des Lumières (avec les formes d'universel qu'elles avaient imaginées), reniement que la post-modernité a encouragé et cultivé (e.g. : Asger Jorn, Peter Blake). Paradoxalement, il semble que le *low cost* cherche à réaliser cet idéal sur de nouveaux frais, parce qu'il veut proposer à tous une

est cruciale. Inutile donc de chercher plus loin la — très réelle — dimension politique du design.

Il est de bon ton de situer le design du côté d'un prétendu humanisme, nécessairement bienveillant. Pionnier confortable, William Morris est le recours ordinaire de tous les esprits coupables qui se cherchent une origine moralement tolérable. Sans doute l'universel de l'Internationale est-il moins sauvage que celui de la mondialisation... Quoi qu'il en soit, le design contemporain actualise-t-il vraiment l'héritage qu'il revendique ? S'il a jamais existé, qu'est devenu le projet d'un design de qualité pour tous<sup>26</sup> ? Est-il même encore souhaité et possible ? Et qui ce « tous » est-il en fait supposé comprendre ou exclure ? S'arrête-t-il aux frontières de l'Europe ? À celles des pays occidentaux ? Inclut-il les économies dites émergentes ? À sa manière, avec ses limites, mais sans ambages, le *low cost* répond à ces questions. Dans le domaine du mobilier et de l'aménagement intérieur, le phénomène Ikea en est la parfaite illustration, qui veut proposer partout et pour tous des objets standard, qui contribuent peu à peu à façonner une nouvelle culture matérielle.

Il n'est pas question ici de faire l'éloge de la médiocrité ni la promotion des multinationales *low cost*, ni encore moins de sombrer dans la nostalgie d'une modernité dont l'existence même est controversée. Du reste, les limites du modèle *low cost* sont nombreuses. Limites idéologiques et philosophiques d'abord, puisque la naturalisation des besoins postulée dans le programme du *low cost* est au mieux un fantasme métaphysique aussi grossier qu'a pu l'être le fonctionnalisme primitif (qui peut dire de quoi nous avons réellement besoin ?), au pire une stratégie rhétorique destinée à persuader les consommateurs qu'ils peuvent consommer encore plus et à moindre frais. Limites culturelles aussi, puisqu'en imposant ses standards, le *low cost* installe un nouveau règne du même et précipite la disparition de la culture — laquelle suppose le divers comme sa condition d'existence. Limites éthiques encore : puisque la naturalisation du désir opérée par l'économie *low cost* (besoin d'une voiture, besoin de prendre l'avion, etc.) peut être vue comme un énième tentative de captation des énergies libidinales (Stiegler<sup>27</sup>). Limites écologiques aussi, car le programme du *low cost* vise à étendre universellement des biens et des services que seuls la technique, le luxe, l'opulence de l'occident ont rendus possibles, sans évaluer le potentiel écologique d'une telle extension, ni pouvoir promettre la pérennité

26 Voir ici même, le texte où R. Kinross se réfère à une forme de « design engagé non dogmatique » ; voir aussi sa critique des éditions d'art et tirages limités.

27 Cf. *Réenchâter le monde*, Paris, Champs/Flammarion, 2008.

du modèle. Limites politiques et stratégiques enfin, puisque le *low cost* est l'une des nombreuses expressions de la guerre à laquelle se livrent les grandes puissances pour continuer d'exister dans un environnement mondialisé. Pas d'éloge donc, mais l'intention de relever les formes de vie propres à la culture de masse contemporaine et de mesurer leur compatibilité avec les valeurs d'un héritage philosophique (celui des Lumières) qu'il serait idiot et dangereux de refuser, héritage seul capable de sauver le design de sa dissolution définitive dans un système économique aveugle, lui-même oublieux de ses origines. Avec et à cause de toutes ces limites, par les débats et les résistances qu'il suscite, par les mutations culturelles qu'il engendre et parce qu'il partage l'essentiel de ses principes avec le fonctionnalisme, le *low cost* nous oblige à repenser la prétendue vocation démocratique du design et à l'assumer vraiment. Et même si l'idée d'un design *low cost* n'est à ce jour qu'une hypothèse, on peut croire qu'elle a de beaux jours devant elle, à condition toutefois que les acteurs du design eux-mêmes la considèrent sans mépris et autrement que comme un design pour les pauvres (...ou pour les autres), renouant ainsi avec le meilleur du programme moderne (trop moderne ?) : promouvoir sans nostalgie un environnement matériel acceptable pour tous, en s'obligeant d'en prévenir les dérives absolutistes et les effets de kitsch.

### Références bibliographiques

- Baudrillard Jean (1968) : *Le système des objets*, Paris, Tel/Gallimard, 1968.
- Beigbeder Charles (2007) : *Le low cost, un levier pour le pouvoir d'achat*, Rapport pour le Ministère de l'Économie et des Finances, 2007.
- Buchwald Hans H. : *Form from Process. The Thonet chair*, Carpenter Center for the Visual arts, Cambridge Mass. 1967.
- Combe Emmanuel (2010) : « Le low cost, au service du consommateur », *Économie & Management*, n°134, 2010.
- Combe Emmanuel (2010b) : « Mais qui a vraiment peur du low cost ? », *Concurrences*, n°1, 2010.
- Combe Emmanuel (2011) : *Le low cost*, La Découverte, coll. « Repères », janvier 2011.
- Combe Emmanuel (2011b) : *Le low cost : anatomie et perspectives d'un modèle*, Collection Prospective et entreprise, numéro 15, Mars 2011.
- Combe Emmanuel (2011c) : Cinq idées reçues sur le « low cost », in *Constructif*, n°28 - Février 2011.
- Credoc (2005) : « Faut-il avoir peur du hard discount ? », *Consommation et modes de vie*, n°188.
- Fay B. et Reynaud S. (2009) : *No low cost*, Paris, Éditions du moment, 2009.
- Foucault Michel (1979) : *Dits et Écrits*, « Structuralisme et poststructuralisme » (n°330), Gallimard Quarto, tome II, p.1162.
- Lyotard Jean-François (1979), *La condition postmoderne*, Minuit, 1979.
- Gazzi M. et Narduzzi E. (2006) : *La fin des classes moyennes. Ou l'avènement de la société low-cost*, Paris, Liana Levi, 2006.



— Kállai Ernst: « Dix ans d'existence au Bauhaus » in J. Aron, *Anthologie du Bauhaus*, Paris, Devillez, 2002.  
 — Latour Bruno (2004): « Qu'est-ce qu'un style non-moderne ? » in Catherine Grenier (sous la direction de): *La parenthèse du moderne*. Actes du colloque, 21 - 22 mai 2004, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 2005, pp. 31 - 46.  
 — Neuvy Flavien, dir. (2010): *Observatoire Cetelem, Automobile: la lowcost attitude ?*, 2010.  
 — Ploegaerts L., Puttemans P. (1986): *L'œuvre architecturale de Henry van de Velde*, PUL, Laval, 1986.  
 — Reyner Banham (1960): *Théorie et design à l'ère industrielle*, HXX, Restitutions, Orléans, 2009.  
 — Rocca Alessandro (2010): *Low cost, low tech*, Actes Sud, 2010.  
 — Rupp N.G. Et Sayanak T. (2008): « Do low cost carriers provide low quality service ? », *Revista de Analisis Economico*, n°1, p. 3 - 20.  
 — Spinoza B.: *Éthique*, trad. Bernard Pautrat, Seuil, 1988.

— Stiegler B. (2008): *Réenchanter le monde*, Paris, Champs/Flammarion, 2008.  
 — Sullivan Louis (1892): « Ornament in architecture », in *The Enginerring Magazine*, August 1892.  
 — Tréguen J.-P. Et Muller R. (2010) *Low-Cost attitude*, Paris, La Factory 2010.  
 — Van de Velde Henry (1925): *Le Style moderne. Contribution de la France*. « Introduction par Henri Van de Velde. » Paris: Librairie des Arts Décoratifs, 1925, 8 p., sans pagination. Également publié en allemand sous le titre *Der Neue Stil in Frankreich*. (Vorn von henri Van de Velde). « Der moderne Stil in Frankreich », in *Form*, 7, 1959, pp. 9 - 15.  
 — Vegesack Alexander (von), Mayer Marie-Claire, Bascou Marc (1986): *L'Industrie Thonet. De la création artisanale à la production en série: le mobilier en bois courbé*. Les dossiers du Musée d'Orsay, Paris 1986.

# Low Cost: the New Functionalism?

Marc Monjou<sup>△</sup>

The low cost phenomenon appeared in the United States around 1970 in the civil aviation and mass market food sectors (with firms such as Skytrain and Wal-Mart). Since then, it has progressively become an alternative economic model upsetting the figures which the consumer society had imposed in the industrialized countries from the 1950s. Today, since it embodies the promise of a renewed form of consumption, the low cost phenomenon has become one of the concerns of both economists<sup>1</sup> and political decision-makers who have added it to the list of possible strategic levers for the long-awaited “new growth”<sup>2</sup>.

It is easy to understand an economist's interest in the description of the low cost phenomenon and its relationships with production in general and design in particular. It is a little less obvious that the phenomenon also concerns the design theoretician, whether historian, philosopher or semiotician. Nevertheless, we would like to demonstrate that, *mutatis mutandis* and despite the specificities of the contemporary period, the low cost phenomenon re-activates numerous issues which have been raised and debated from the birth of modern design: i) the issue of the political and cultural vocation of design; ii) the issue of a certain economy of forms which is specific to modernity but which it would be unwise to restrict merely to the area of aesthetics; iii) the social issue regarding the material conditions of production as well as the organizational modalities it supposes in the so-called emerging countries and in the long-industrialized countries, given that nowadays they depend largely upon each other; iv) the geo-political and strategic issue, a corollary of the preceding point; v) the ethnic and/or ideological issue which, from the outset, has been perpetually gnawing at design and designers as cultural, economic and, perhaps, also political operators.

## The low cost paradigm (negation and position)

Contrary to its literal interpretation and despite the fact that low cost almost always involves a lowering

of prices, low cost cannot be defined solely by the recourse to the notion of low prices. Low cost refers to an elaborate economic concept which covers a model of a complexity which far exceeds the notion of discount. As the economist Emmanuel Combe (2011) explained, low cost is distinct from low fare and low price. A low-price policy as such is insufficient to durably configure a new economic form. For a long time, whenever it has suited them, conventional firms have used special offers, sales, clearances and other price reductions but this does not make them low cost firms for all that.

Negatively: low cost should not be confused with hard discount models (as found above all in the food sector), which are characterized by a highly aggressive price policy based on a very limited number of products sold in restricted spaces. Nor should low cost be confused with the soft discount model which offers a wider range of products than the hard discount model while simultaneously reserving more space for reference brands<sup>3</sup>.

<sup>△</sup> Marc Monjou  
 Philosopher and semiotician, member of the CeReS (Centre de recherches sémiotiques – EA 3648), he is a professeur and head of research at the École supérieure d'art et design de Saint-Étienne, where he manages the Post-degree Design & Research and the design research journal *Azimuts*, 2010.

he was the *Secrétaire d'État chargé de la consommation* (minister for consumption). The elaboration of the report was entrusted to the very liberal Charles Beigbeder, the founder of Poweo—the first private energy provider in France (see Beigbeder 2010).

<sup>3</sup> The hard discount chains appeared from the 1960s, with Norma (1962) or Lidl (1973). As far as the soft discount chains are concerned, Ed (Casino) appeared in 1978 and Leader Price (Casino) in 1989. On this point, see Combe 2011, pp. 70 - 3, for example.

<sup>1</sup> See E. Combe 2010 and 2011 as well as Y. Moulrier Boutang in this issue.

<sup>2</sup> This can be illustrated by the report ordered by Luc Chatel in 2007 when

## La logique du modèle low cost (Combe, 2011, p.6)

The logic of the low cost model (Combe, 2011, p.6)



### Redéfinition des besoins des consommateurs

Redefinition of the needs of the consumers



### Simplification des produits / optionalisation des attributs

Simplification of products / optionalization of attributes



### Baisse des coûts de production

Reduction of production costs



### Baisse des prix

Reduction of prices



### Hausse des volumes

Increase in volumes

According to economists specializing in the low cost phenomenon, it would be wrong to systematically associate low cost with out-sourcing or off-shoring methods which—to define them coarsely—consist in relocating the production of goods and services in regions of the world in which the cost of labour and/or materials is lower. There is no doubt that relocating production can be one of the levers of the low cost economy but this is neither its sole nor its principal driving force. For example, low cost airlines operate “at home” with aircraft conceived and produced in Europe or the United States. Similarly, as E. Combe has explained, it can be seen in the automobile industry that “most manufacturers have established [factories] in the countries of Eastern [Europe] without producing low cost automobiles for all that” (Combe 2011, p. 83).

To finish with the anti-models, one could be tempted to consider low cost as a pure expression of neo-Fordian contemporary management methods directly inherited from the rationalism applied to production<sup>4</sup>, calculating, trimming and reducing everything in work and beyond as epitomized in lean management, lean manufacturing and lean production. However, the rational organization of work no more structures the low cost model than it does the other models which have existed in our societies from at least the 18<sup>th</sup> century.

Finally, which positions does the low cost phenomenon occupy in this network of negations? How can it closely concern design theory? As E. Combe has demonstrated, far from being exclusively characterized by price, the low cost phenomenon undertakes a re-qualification of products and services: “no reduced cost production can be seen as low cost unless it is also accompanied by a process of product redefinition oriented towards simplification” (Combe 2011, pp. 4 - 7, our emphasis). Contrary to our expectations, economic value is not the sole arena for the low cost model. This model supposes and defends what could be called—in very general terms—a “theory of the object” the cardinal concepts of which—simplicity, simplification, functionality, essence, necessity, primary/secondary properties, superfluity, accessory, minimal need and minimalism, etc.—largely evade the categories of economic analysis in isolation. Before proceeding to the examination and critique of the low cost paradigm, let us look at its main features. In this, we shall rely heavily on E. Combe’s books and articles which propose a clear and detailed definition of the low cost model<sup>5</sup>. “Low cost is first of all a model which starts with the needs of the consumer to redefine them

towards an extreme simplification. Each product and service is re-thought so as to be ‘denuded’, ‘pared’ and ‘stripped’ of its ancillary functions until only the core remains, that is the essential function, which satisfies a minimal need. In this respect, low cost can be apprehended as a return to the functionality of products, a functionality which, over time, producers have progressively moved away from, by multiplying options and accessories.” (Combe 2011, pp. 5 - 6)

The low cost automobile perfectly illustrates this return to the supposedly authentic forms and functions: “The Logan”, E. Combe writes, “marks, after a fashion, the return to the origins of the automobile with a rehabilitation of the notions of reliability and simplicity of use”<sup>6</sup> (ibid.).

This analytics of the object, which discriminates between the necessary and the incidental, the primary and the secondary, the essential and the non essential, has as its immediate consequence the transfer of the attributes which are judged secondary to the realm of the option (extra-cost, obviously). For example, if an automobile is reduced to its most simple formulation, it becomes an object enabling one to move from A to B while respecting the applicable norms of safety and reliability. Values which could be called “aesthetic” or those related to the sensory experience of driving (pleasure derived from forms and/or driving, comfort, the euphoria of appearances, etc) are relegated to the secondary option level.

Therefore, the low cost model (see figure p. 46) can be presented as a logical chain. i) This logical chain is founded upon a theory of the object and the practices it engages *a minima*. ii) It proceeds by categorization to the distribution of properties and attributes into (at least) two classes—essential versus accessory, default versus option. iii) Consequently it implies lower production costs and prices. iv) Finally, depending upon the pertinence of the redefinition of the object or service and according to the economies of scale realized and the commercial strategies deployed, this logical chain can lead to a modification of the practices themselves through an increase in volumes—as can be seen in today’s civil aviation—or to the emergence of new professional or tourist practices<sup>7</sup>, a phenomenon which is comparable to the cultural revolution initiated by the democratization of the automobile in the first half of the 20<sup>th</sup> century<sup>8</sup>.

#### The deliberate choice of simple things

Although, to the best of our knowledge, the concept has never been explicitly employed by the theoreticians

of low cost, and despite the difficulty of evaluating *a priori* the pertinence and accuracy of such a link, it is tempting to see in the low cost phenomenon a renewed form of functionalism<sup>9</sup>. It could be objected that this is a dangerous temptation since functionalism is an equivocal and poorly delimited concept which might well restrict analysis to the anachronistic if it is applied to the description of a contemporary phenomenon such as the low cost economy and its relationships with design. It might also be considered to be an overused concept which has been employed too often and far too long by historians of every variety. It has even been accused of leading the history of design down blind alleys. In short, it is a concept which has out-stayed its welcome. So what? The links seem to be so obvious that to ignore them would deprive us of a hypothesis.

First, a weak hypothesis, and doubtless a sterile one since it is the most verbose: because the low cost model works to reduce products to their primitive function, it can legitimately claim to belong to “literal” functionalism, which, like all—isms, is limited to substantivizing a certain primacy—given in this instance to the function—to the detriment of a non-defined remainder, without providing more motives or greater theoretical yields for that matter. We shall not concern ourselves with this functionalism and its entirely grammatical justifications.

Besides a mere grammatical possibility, functionalism in design<sup>10</sup> principally describes i) a style, a movement, an aesthetic—let us accept these terms as equivalents—and ii) a doctrine or theory. The first set of terms does not always strictly coincide with the second, since representatives of style have not always theorized functionalism and *vice versa*<sup>11</sup>.

At the risk of mistreating the finer distinctions of historians, we could consider—roughly speaking—that in the field of design, the term “functionalism” designates a style (the Modern Style), and can even be used metonymically to qualify the spirit of the Modern Movement. Nevertheless and paradoxically, as a movement which was principally defined by an aesthetic (geometrism, clean lines, an economy of features and forms, etc), functionalism is generally only linked to the concept of the function through accidental and quite distant—sometimes even non existent—relationships. Certain inspirers or representatives of functionalism and/or the Modern Movement were principally attached to certain plastic properties, others to certain constructive principles and others to certain materials involved in the conception (concrete)

or to certain technical configurations (machines) etc. In other words, through a halo effect, the term “functionalism”, which has designated and included a large number of realizations, constitutes a category with ill-defined borders which overlap with the boundaries of other stylistic territories, which are no better defined—some smaller (schools) others larger such as “International Style”, “Rationalism” or “Modernism”<sup>12</sup>.

4 The effort to rationalize work is often attributed to Ford (1908: the Ford Model T) and Taylor (1911: *The principles of scientific management*), who respectively implemented and theorized it. We should remember, however, that one of the consecrated icons of design, M. Thonet, was a pioneer in this area. As early as the 1840s he achieved a high level of rationalization in the production processes of his chairs. See Buchwald, 1967 and Vegesack *et al.*, 1986.

5 We refer readers to the publications of Emmanuel Combe mentioned in the bibliography at the end of this article.

6 A family saloon launched by Renault Dacia in 2005. The Logan was initially destined for customers in the Eastern European market and was very competitively priced.

7 See Beigbeder 2010, p. 62 ff.

8 For this point, see the history of the so-called economical models: the Ford Model T in the United States (1908), the Volkswagen Käfer in Germany (1938), the Trabant in East Germany (1957), the Citroën 2CV (1948) or the Renault 4CV (1945) and 4L (1961) in France.

9 The absence of the concept of functionalism in the writings of the economists specializing in low cost can be partially explained by scientific culture since, in economics and the social sciences, functionalism designates a theory which tends to explain phenomena using their functions (See Malinowski, Parsons, Merton).

10 In this instance, it does not seem useful to distinguish between design and architecture. Here, “design” should be understood as the generic term which includes architectural practices (unless otherwise stated).

11 See the lines devoted to Henry van de Velde later in this article. He theorized the functionalist doctrine although his work is not self-evidently functionalist in style.

12 On this point, we refer the reader to Reyner Banham, *Theorie and Design at the First Machine Age* (p. 320), in which the author refers to the letter from Le Corbusier to Alberto Sartoris, concerning his *Elementi dell’architettura funzionale* (1932) in which the former addressed the following imperative to the latter: “Instead of Rational say *Functional*.”



As for the functionalist theory or doctrine *stricto sensu*, which covers a very small area, it constitutes neither the sole theoretical foundation nor the exclusive plastic and formal resource of the functionalist aesthetic let alone the Modern Movement. However, it undoubtedly contributed to their construction and development.

Although the functionalist doctrine has never been given a single characterization, it has been presented in the form of a theory of the object which postulates the existence of a substantial core of prime features or properties which constitute the essential structure of the object. No matter what possible inflexions—pragmatic, aesthetic and stylistic, economic, historical or ideological—the doctrine might be subjected to, the fact remains that the rational model employed has its origins in geometry since it proceeds by analysis or resolution (from the complex to the simple). For this reason, even if—quite rightly—the historians of design place its emergence at the end of the 19<sup>th</sup> century or the beginning of the 20<sup>th</sup> century, design is the continuation of 17<sup>th</sup> century rationalism—the rationalism of Descartes (*Regulæ*), Hobbes (*Leviathan* and *Elements*) and Spinoza (*Ethics*). It is a late even crepuscular continuation since, in design, the first rays of modernity were shining while the Enlightenment<sup>13</sup> was about to go into decline<sup>14</sup>. Naturalism, eternity, perfection, etc., that is, all the attributes of classical rationalism, are to be found in the purist expressions of functionalism.

This is particularly the case in the work of Henry van de Velde (1863 - 1957), who was involved in almost every movement which contributed to establishing modernity in design. He was close to the Arts & Crafts movement and was strongly influenced by Ruskin, he was co-founder of Belgian Art Nouveau, he founded and directed the Weimar School (where—following his recommendation—Gropius settled in 1919 to found the first Bauhaus), he was an active member of the Deutscher Werkbund, and founded and directed the La Cambre school. Van de Velde became famous for his architectural realizations and above all for his theoretical writings, which were widely influential among his contemporaries<sup>15</sup>. In a text from 1925, in which he commented on the exhibits at that year's Paris *Exposition des Arts Décoratifs et Industriels*, van de Velde proposed a retrospective and synthetic definition of what had been called the "Modern Style". This was certainly a radical definition although it can be deemed typical of the spirit of the time. We consider it worthwhile to devote some space to this text in which van

de Velde bound functionalism to modern rationality<sup>16</sup>.

In this text, van de Velde clearly stated the functionalist principle: "*the form is both the most normal and the most marvellous result of the most adequate adaptation to the use expected from it*"<sup>17</sup>. Thus stated, the principle is close to its initial formulations—by Sullivan, for example—in which functionalism was still only a vague maxim of the construction. However, van de Velde added a stylistic element since forms, which were supposed to be derived from the adaptation to the function, displayed the same family resemblance (purity and radicality) which gave the Modern Style its outline: "*it will follow that this form will instantly show the most striking features of the larger family which has been perpetuated since the dawn of humanity until our times: those [features] of pure and radical forms [ . . . ] All these forms are the elder sisters of the hammer, the flint blade or axe, the first razors of the Bronze Age, wooden or iron ploughshares, wheelbarrows, shovels and the most ancient musical instruments*" (*ibid.*). Van de Velde saw himself as applying a rational law, which is one and always the same and by definition exempt from any historical, ideological or cultural determination. Consequently, contradicting what the faulty discourse of the main promoters of the so-called Modern Style would seem to indicate, van de Velde considered that functionalism with its so-called "modern" forms was, in truth, not one more style which would be added to the succession of historical styles, not even to mark the end of this succession. Better still: strictly speaking, functionalism could not even be called "modern", since this boils down to apprehending functionalism from the point of view of a history which by rights has no power over it. Van de Velde insisted: "*Form and modernity are two terms which exclude each other because form is eternal [ . . . ]. Time counts for nothing, the most ancient forms are born modern, or more exactly neither one nor the other has an age. [ . . . ] The need which provoked its birth can be new, specific to our time, but it [the form] is the precise and spontaneous result of a strictly rational conception of the object*" (*ibid.*). A little earlier in this article, and at the risk of casting doubt in the readers' minds, we suggested that functionalism could be seen as the direct descendant of Classical rationalism<sup>18</sup>, one the most tenacious fantasies of which has been the claim to be able to perceive things *sub specie æternitatis*<sup>19</sup>. The above lines might have enabled readers to dissipate their suspicions.

Whether considered as an "*occasional cause*" along the lines of the previous quote from van de Velde or as a determining historical condition, the background against which primitive functionalist theories

(Sullivan, Loos, van de Velde, Le Corbusier, etc.) emerged enables the apprehension of its historic singularity. In this respect, the purity and economy advocated by these theories were undoubtedly set against the stylistic profusion and confusion which marked the second half of the 19<sup>th</sup> century. Nevertheless, whatever the nature of this background—the ornament for Loos, the *décor* for Le Corbusier—the functionalist theories all agree on the existence (in fantasy, perhaps) of a degree zero of the object, a neutral or natural degree, which constitutes both the minimum and the maximum and is defined qualitatively in terms of its level of adequation to the function<sup>20</sup>. This degree zero is diversely expressed—the necessary for Loos, the primitive tools for van de Velde, standard needs for Le Corbusier, etc—and defines the natural perfection of objects. Any value which might stray from this neutral term is suspected of being folklore or corruption—with a greater or lesser degree of vigour and tolerance.

It is impossible not to notice to what extent, in its very principle, the definition of the low cost model borrows from the primitive functionalism we have just outlined. According to the promoters of low cost,

13 Here we have deliberately given a very broad scope to the notion of the "The Enlightenment" used to depict Modernity in large brush strokes—from the early 17th century to the mid 20th century and even beyond. Structuralism can be perceived as one of its offshoots.

14 See, for example, M. Foucault: *Dits et Ecrits*, "Structuralisme et post-structuralisme" (n°330), Gallimard Quarto, tome II, p. 1162; Lyotard Jean-François (1979), *La condition postmoderne*, Minuit, 1979. See also Latour: "Qu'est-ce qu'un style non moderne?", in Catherine Grenier (ed.) *La parenthèse du moderne*. Actes du colloque, 21 - 22 mai 2004, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 2005, pp. 31 - 46.

15 Ploegaerts L., Puttemans P. (1986), *L'œuvre*

*architecturale de Henry van de Velde*, PUL, Laval, 1986.

16 Henry van de Velde, *Le Style moderne*. *Contribution de la France*. "Introduction par Henri Van de Velde." Paris: Librairie des Arts Décoratifs, 1925, 8 pages, without page numbers. Also published in German under the title, *Der Neue Stil in Frankreich*. (Vorn von Henri Van de Velde). "Der moderne Stil in Frankreich", in *Form*, 7, 1959, pp. 9 - 15.

17 Introduction to *Le Style moderne*.

18 Even if we do not share all his conclusions regarding the "*modern parenthesis*", Bruno Latour reaches the same finding about the place of functionalism in the project of Classical Western rationalism. See, for example, his "Qu'est-ce qu'un style non moderne?"

everything happens as if the *need* of the consumers was a piece of natural data which the simplification process should reveal. The counterpart to this (supposedly) minimal need, the functional essence (core) of objects is obtained through the reduction and discrimination of ancillary functions, which are relegated to peripheral positions. In this instance, the borrowing from functionalist principles goes beyond the "*theory of properties*", since—in addition—the low cost simplification process is presented as a quest for lost authenticity, as a re-discovery of the roots and origins of conception. E. Combe noted this when he wrote: "*low cost can be apprehended as a return to the functionality of products, a functionality which producers have progressively left behind over time, by multiplying options and accessories [ . . . ] In a certain way, the Logan marks the return to the origins of the automobile, with a rehabilitation of the notions of reliability and simplicity of use*" (Combe 2011, pp. 5 - 6). Here, without necessarily inserting his line of argument into an effort of historical understanding, Combe creates a homology: the purification and simplification imposed by low cost would be relative to what could be called—following Baudrillard<sup>21</sup>—the "*gadgetization*"

for his views on Bauhaus: "*Here again, we find, as with Descartes, this formidable ambiguity of Modernism. Bauhaus fights for an absolutely paradoxical style, since it re-uses the avant-garde model of the fight against decoration, of the radical fracture, of the absolute new beginning, at the very moment when objects begin to become the matter of contention . . . Bauhaus offers an admirable example of the difficulties of the Modernists to be contemporary to themselves: their obsession for the fracture with the past obliges them to give the form of indisputable objects to things which have the form (for it is a question of form) of controversial networks. Modernism turns its back on time. Yet, [definitely] not because it is turned towards the future . . . no, because it is obsessed with the past with which it maintains*

*an unhealthy relationship and which admirably expresses the nevertheless all important notion of emancipation.*

*However although this logic of emancipation has functioned for a certain time [ . . . ], today we find [ourselves] in the ruins of Modernism."*

19 See the famous sentence by Spinoza: "*It is in the nature of reason to perceive things under a certain form of eternity / De natura rationis est res sub quadam æternitatis specie percipere*" (*Ethics*, II 44 cor.).

20 See, for example, Loos on the critique of the ornament and Le Corbusier on standard needs.

21 See *Le système des objets*, Paris, Tel/Gallimard, 1968, pp. 159 ff: "*Aberrance fonctionnelle: le gadget*" (functional aberration—the gadget).

which has been typical of a major proportion of mass production since the second half of the 20<sup>th</sup> century<sup>22</sup>, just as the decorative inflation of the late 19<sup>th</sup> century could be seen as motivating the emergence of primitive functionalism in the early 20<sup>th</sup> century.

### Low cost, design and modernity

Very early in its development, functionalist philosophy became a style<sup>23</sup>, the most beautiful expressions of which are today reserved for a cultural and economic elite which alone is in a position to esteem their worth. In its conversion, functionalism renounced its filiation to the great Modernist project which was itself supposed to realize the Enlightenment ideal (with the forms of the universal which it had imagined). This renunciation was encouraged and cultivated by post-modernity (e.g. Asger Jorn, Peter Blake). Paradoxically, it seems that low cost seeks to realize this ideal on new ground since it aims to provide *everyone* with an offer of products and/or services which are equally accessible and acceptable and to redefine the objects or services on the basis of a “*non negotiable*”<sup>24</sup> set of properties, properties which are indisputably recognized and about which there is unanimous agreement—a typical feature of modernity in design. These “*non negotiable*” properties seem to us to be determining factors in the understanding of low cost insofar as they define both a common ground or shared space and—as unexpected as it might be concerning low cost—a commercial battle-free zone. For those who refuse to reduce design to a chic club where a small number of creators continue to draw the material environment of a small group of clients, this issue focusing on the common ground, the sharing of access to an acceptable material environment is crucial. It is therefore useless to look further for the—very real—political dimension of design.

It is the done thing to place design within a necessarily benevolent humanism. When looking for a pioneer, the easy option for most guilty parties is to have recourse to William Morris as a morally tolerable origin. Undoubtedly, when it comes to universal features, the *Internationale* is less savage than globalization . . . Whatever the case, does contemporary design really re-actualize the inheritance which it claims as its own? If ever it existed, what happened to the project for quality design for all<sup>25</sup>? Is such a project still desired and possible? And who is this “all” supposed to include or exclude? Does this “all” stop at the frontiers of Europe or the countries of the Western world? Does it include the so-called emerging economies? In its own

way, within its limitations, but unambiguously, the low cost phenomenon answers these questions. In the area of furniture and the organization of the domestic interior, the Ikea phenomenon illustrates this perfectly—everywhere offering standard objects for all, which little by little contribute to shaping a new material culture.

In this article, we have no intention of singing the praises of mediocrity, of promoting low cost multinationals and even less of sinking into nostalgia for a modernity the very existence of which is a subject of controversy. Besides, the low cost model has numerous limitations. Firstly, ideological and philosophical limitations since the naturalization of needs postulated in the low cost program is, at best, a metaphysical fantasy which is as crude as primitive functionalism was (Who can say what we really need?), and, at worst, a rhetorical strategy destined to persuade consumers that they can consume more for less. It also has cultural limitations since, by imposing its standards, the low cost model establishes a new rule of sameness and precipitates the disappearance of culture, which supposes diversity as its condition of existence. Then there are ethical limitations since the naturalization of desire realized by the low cost economy (need for an automobile, need to fly, etc) can be seen as one more attempt at harnessing libidinal energies (Stiegler<sup>26</sup>). There are ecological limitations as well since the low cost program aims at the universal spread of goods and services, which have only been made possible by the techniques and opulence of the Western world, without any assessment of the ecological potential of such expansion or any guarantees as to the durability of the model. Finally, there are political and strategic limitations since the low cost model is one of the numerous expressions of the war between the great powers for continued existence in a globalized environment. No eulogy then, but the intention of pinpointing the forms of life which are specific to contemporary mass culture and of gauging their compatibility with a philosophical inheritance (the Enlightenment) which it would be unwise and dangerous to refuse, an inheritance which alone is able to save design from its final dissolution in a blind economic system which is quick to forget its own origins. With and because of all its limitations, through the debates and resistance it provokes, through the cultural mutations which it engenders and because it shares the main body of its principles with functionalism, the low cost phenomenon forces us to reconsider and fully assume the supposed democratic vocation of design. And even if the idea of low cost design is currently only a hypothesis,

there is every reason to believe that it will flourish provided that the actors of design consider it without scorn and do not think of it as design for the poor (or for others). In so doing they would be restoring the link with the modern (too modern?) program:

22 Elsewhere in this issue, the designer, Éric Jourdan, (p. 133) seems to doubt the pertinence of recourse to functionalism to describe the low cost phenomenon, because the decorative aspect is not characteristic of contemporary production. However, it does not seem unreasonable to see in gadgetization the contemporary analogue of the decorative aspect targeted by the first functionalists.  
23 See, for example, Ernst Källai: “Dix ans d’existence au Bauhaus” in J. Aron, *Anthologie du Bauhaus*, Paris, Devillez, 2002, in which

the author ironizes on the future of the “Bauhaus style”.  
24 See Combe (2011), chap.6, pp. 97-9: “no consumer will be disposed to pay less for an air ticket once he has been informed that the airline is notoriously dangerous. Here we re-encounter the notion of “non negotiable quality” for the consumer”; and p. 100: “The choice of low cost consumption can be interpreted as a refusal of the imposed useless over-quality, beyond a certain level of minimal, non negotiable quality: why pay for the non essential characteristics

the promotion—without nostalgia—of an acceptable material environment for all, while preventing absolutist excesses and the effects of kitsch.

Translation by Nigel Briggs

of unrequested options? By offering ever more sophisticated products, producers have perhaps forgotten that, beyond a minimal level, quality does not constitute an end in itself”. See also Combe 2011: the 4<sup>th</sup> element of received wisdom: “the debate about quality is based upon a pre-supposition which it is worthwhile to question: more quality would always be desirable for the consumer. In reality, two components of quality should be distinguished: non negotiable quality, which is the object of no arbitration over price,

and ancillary quality. Although low cost simplifies the product, it does not touch non negotiable quality.”  
25 See, in this issue, the text in which R. Kinross refers to a form of “non dogmatic, committed design”; see also R. Kinross’s critique of art editions and limited series.  
26 See Réenchanter le monde, Paris, Champs/Flammarion, 2008.

### Bibliography

— Baudrillard Jean (1968): *Le système des objets*, Paris, Tel/Gallimard, 1968.  
— Beigbeder Charles (2007): *Le low cost, un levier pour le pouvoir d’achat*, Rapport pour le ministère de l’Économie et des Finances, 2007.  
— Buchwald Hans H.: *Form from Process. The Thonet chair*, Carpenter Center for the Visual Arts, Cambridge Mass. 1967.  
— Combe Emmanuel (2010): “Le low cost, au service du consommateur”, in *Économie & Management*, n°134, 2010.  
— Combe Emmanuel (2010b): “Mais qui a vraiment peur du low cost?”, *Concurrences*, n°1, 2010.  
— Combe Emmanuel (2011): *Le low cost*, La Découverte, coll. “Repères”, 2011.  
— Combe Emmanuel (2011b): *Le low cost: anatomie et perspectives d’un modèle*, Collection Prospective et entreprise, numéro 15, March 2011.  
— Combe Emmanuel (2011c): “Cinq idées reçues sur le « low cost »”,

in *Constructif*, N°28 - February 2011.  
— Credoc (2005): “Faut-il avoir peur du hard discount?”, in *Consommation et modes de vie*, n°188.  
— Fay B. & Reynaud S. (2009): *No low cost*, Paris, Éditions du moment, 2009.  
— Foucault Michel (1979): *Dits et Écrits*, “Structuralisme et poststructuralisme” (n°330), Gallimard Quarto, tome II, p. 1162.  
— Lyotard Jean-François (1979), *La condition postmoderne*, Minuit, 1979.  
— Gazzi M. & Narduzzi E. (2006): *La fin des classes moyennes. Ou l’avènement de la société low-cost*, Paris, Liana Levi, 2006.  
— Källai Ernst: “Dix ans d’existence au Bauhaus” in J. Aron, *Anthologie du Bauhaus*, Paris, Devillez, 2002.  
— Latour Bruno (2004): “Qu’est-ce qu’un style non-moderne ?” in Catherine Grenier (ed.): *La parenthèse du moderne*. Actes du colloque, 21 - 22 mai 2004, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 2005, pp. 31 - 46.



— Neuvy Flavien, ed. (2010): *Observatoire Cetelem, Automobile: la low cost attitude ?*, 2010.

— Ploegaerts L., Puttemans P. (1986): *L'œuvre architecturale de Henry van de Velde*, PUL, Laval, 1986.

— Reyner Banham (1960): *Théorie et design à l'ère industrielle*, HXX, Restitutions, Orléans, 2009.

— Rocca Alessandro (2010): *Low cost, low tech*, Actes Sud, 2010.

— Rupp N.G. & Sayanak T. (2008): "Do low cost carriers provide low quality service?", *Revista de Analisis Economico*, n° 1, pp. 3 - 20.

— Spinoza B.: *Éthique*, translated by Bernard Pautrat, Seuil, 1988.

— Stiegler B. (2008): *Réenchanter le monde*, Paris, Champs/Flammarion, 2008.

— Sullivan Louis (1892): "Ornament in architecture", in *The Enginering Magazine*, August 1892.

— Tréguen J.-P. & Muller R. (2010): *Low cost attitude*, Paris, La Factory 2010.

— Van de Velde Henry (1925): *Le Style moderne. Contribution de la France*. "Introduction par Henri Van de Velde." Paris: Librairie des Arts Décoratifs, 1925, 8 p., without page numbers. Also published in German under the title *Der Neue Stil in Frankreich*. (Vorn von henri Van de Velde). "Der moderne Stil in Frankreich", in *Form*, 7, 1959, pp. 9 - 15.

— Vegesack Alexander (von), Mayer Marie-Claire, Bascou Marc (1986): *L'Industrie Thonet. De la création artisanale à la production en série: le mobilier en bois courbé*. Les dossiers du Musée d'Orsay, Paris 1986.

# Design des hôtels Campanile

Entretien avec Patrick Jouin <sup>△</sup>

△ Patrick Jouin est né en 1967 à Nantes, il vit et travaille à Paris. Diplômé de L'Ensci-Les ateliers en 1992, il commence à travailler pour Thomson Multimédia avant de rejoindre l'agence de Philippe Starck. En 1998, il fonde sa propre agence, l'agence Jouin Manku, au sein de laquelle il réalise des projets de design d'objets, d'architecture intérieure et de scénographie. Il crée des objets et des meubles qui sont édités par Ligne Rosset, Cassina, Fermob, Kartell, Alessi. Il répond également à des demandes de clients divers comme Decaux, Van clef & Arpels, G.H Mumm. Patrick Jouin collabore aussi avec des chefs cuisiniers, notamment Alain Ducasse avec lequel il réalise l'agencement intérieur de plusieurs restaurants dans le monde comme le Plaza athénée à Paris ou encore Le Mix à Las Vegas.



→ p. 58

Azimuts Sur ce projet un peu atypique en regard de vos réalisations habituelles, quel était le périmètre de votre mission ? S'agissait-il de tout repenser ? Et si oui, comment avez-vous tenu compte de l'identité Campanile préexistant à votre intervention ?

Patrick Jouin Il ne s'est pas agi pour nous de toucher à l'architecture externe des bâtiments, nous nous sommes concentrés sur l'architecture intérieure, précisément les restaurants et les chambres. Il est vrai qu'au début, nous avons envisagé de façon plus conséquente le travail sur la partie extérieure, sur l'architecture. À cette fin, nous avons soumis une proposition architecturale pour les futurs Campanile. Mais la marque a décidé de ne pas se lancer dans ce renouveau du « standard ». L'esthétique des bâtiments, l'emplacement du parking, la distribution de l'espace, le fonctionnement sont les mêmes d'un Campanile à l'autre, au point qu'on peut parler ici de modèle : au départ en effet, la marque avait complètement standardisé la construction, sous la forme de cubes à dupliquer. Ce design de marque, très fort dans les années 1970 a su s'implanter de façon visible et efficace dans les banlieues et zones péri-urbaines ; mais aujourd'hui, les villes ne veulent plus de ces objets urbains. La marque Campanile s'est donc donné comme nouvel objectif de travailler l'architecture pour chacun des bâtiments de façon différenciée. Cela dépend par ailleurs de la capacité : par endroit on va avoir 140 chambres, à d'autres 240. La marque cherche à réhabiliter des hôtels à bas prix pré-existants (Première Classe, notamment car c'est le même groupe...). Pour ce qui nous concerne, le projet s'est donc recentré sur l'espace chambre et l'espace commun de restauration.

Nous avons travaillé dans le cadre d'un concours organisé par le nouveau propriétaire de Louvre Hôtel (le groupe Starwood Capital et le groupe W) avec à sa tête Barry Sternlicht, un génie du marketing qui crée des marques. Le concours était ouvert aux designers français et étrangers (...je me souviens que Marc Newson a participé), mais je pense que l'atout de pouvoir comprendre facilement la marque Campanile, par usage et par culture, nous a avantagés.