

STÉPHANE JANIN

Senior Design Director
GAC Advanced Design Studio
Europe

Entretien réalisé par Christophe Bonnaud

STÉPHANE JANIN

Senior Design Director GAC
Advanced Design Studio Europe

Voici les coulisses d'un bureau de design avancé implanté en Italie, annexe européenne du constructeur chinois GAC, et dirigé par un designer Français. De Milan à Guangzhou, Stéphane Janin, entre autres ex-responsable des concept-cars chez Renault, nous guide dans un lieu magique aux méthodes surprenantes. Près d'un quart de siècle de design chez Renault, Nissan, Infiniti... Voici le regard averti du designer Stéphane Janin au service d'un studio de design avancé à Milan, pour un constructeur chinois. Mais avant d'ouvrir le micro, commençons par expliquer qui est ce constructeur chinois. GAC (Guangzhou Automobile Group) a été fondé en juin 1997. Son siège est implanté à Zhujiang New Town, Guangzhou, en Chine. C'est un constructeur automobile coté aux bourses de Hong Kong et de Shanghai. Ses principales activités couvrent six secteurs : la R&D, les véhicules, les pièces et composants, les services commerciaux, les services financiers et les services de mobilité. L'objectif du groupe, qui emploie actuellement 113 000 personnes, est de se transformer en une entreprise basée sur la technologie, et d'ampleur mondiale. Les équipes de conception et de design sont regroupées dans des studios à Guangzhou (siège social), Shanghai, Los Angeles et Milan (premier centre en Europe). Ce dernier est destiné à consolider la tradition du groupe en matière de design. Cet espace vraiment innovant est situé dans le quartier du design de la Via Tortona à Milan.

Stéphane Janin en Chine lors de la validation du montage à blanc du concept-car ERA

Stéphane Janin in China during the validation of the ERA concept car..



Concept-car ERA-2023

This is a behind-the-scenes look at an advanced design office based in Italy, the European subsidiary of Chinese carmaker GAC, and run by a French designer. From Milan to Guangzhou, Stéphane Janin, formerly in charge of concept cars at Renault, guides us through a magical place with surprising methods. Almost a quarter of a century of design at Renault, Nissan, Infiniti... Here's the expert view of designer Stéphane Janin from an advanced design studio in Milan, working for a Chinese manufacturer. But before we open the microphone, let's start by explaining who this Chinese manufacturer is. GAC (Guangzhou Automobile Group) was founded in June 1997. It is headquartered in Zhujiang New Town, Guangzhou, China. It is a carmaker listed on the Hong Kong and Shanghai stock exchanges. Its main activities cover six sectors: R&D, vehicles, parts and components, commercial services, financial services and mobility services. The aim of the group, which currently employs 113,000 people, is to transform itself into a technology-based, global company. The design teams are grouped together in studios in Guangzhou (head office), Shanghai, Los Angeles and Milan (the first centre in Europe). The latter is designed to consolidate the Group's design tradition. This innovative space is located in Milan's Via Tortona design district.

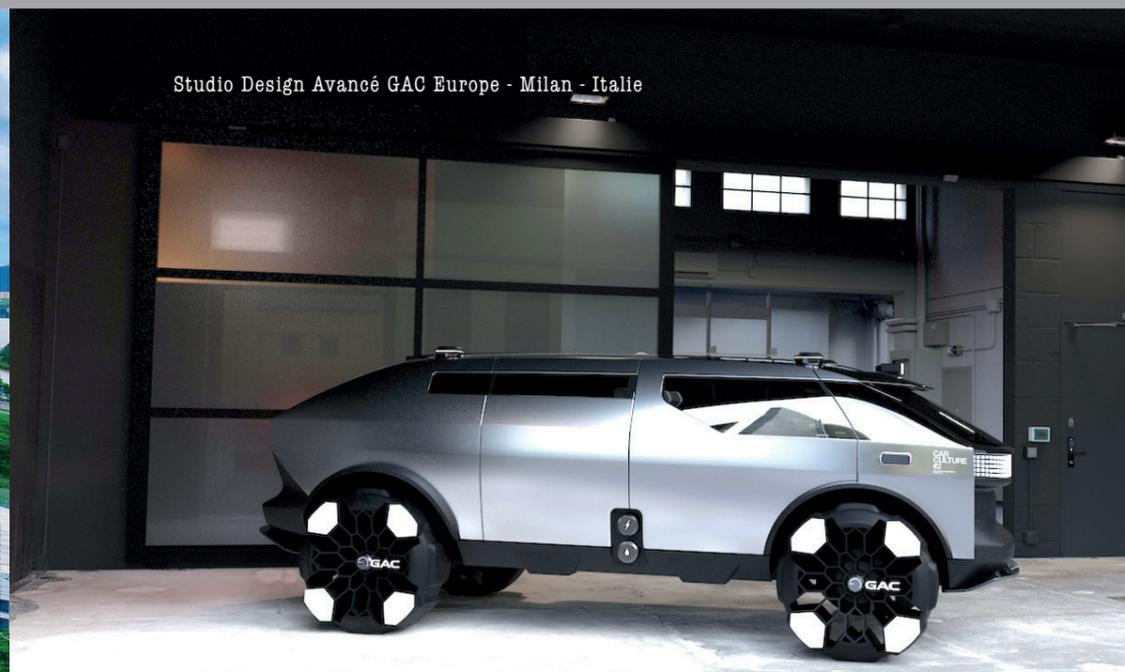
Centre Technique GAC Motor - Guangzhou - Chine



Photos: Renault

© GAC pour lignesauto.fr

Studio Design Avancé GAC Europe - Milan - Italie



Studio Design Avancé GAC Europe - Milan - Italie (lors de la Design Week à Milan - at Design Week in Milan.)



INTERVIEW STÉPHANE JANIN

En 2022, après 24 ans passés chez Renault puis dans l'Alliance Renault-Nissan, vous décidez de partir pour d'autres horizons. Une lassitude ?

« Je n'avais pas vraiment l'intention de partir. La période de la Covid a quand même chamboulé pas mal notre univers. A ce moment-là, ma famille et moi étions au Japon (Infiniti NDA) et on y était bien. Quand on est rentré à Paris pour retourner chez Renault, on a senti que la marque était à la fin d'un cycle. Déjà, quand Patrick le Quément est parti (2009 NDA), je me suis posé la question, est-ce que je pars aussi ? Je suis resté car Laurens van den Acker était jeune et il venait de chez Mazda. J'ai donc dû prouver à nouveau mes compétences en repartant de zéro. Et puis Luca de Meo est arrivé avec Gilles Vidal, et je n'avais pas envie de tout recommencer chez un constructeur que je connaissais si bien. Les gens étaient adorables, et ça aurait sans doute fonctionné, mais moi je ne le sentais pas. »

GAC est pratiquement inconnu du grand public en France. Et pour vous à l'époque ?

« Je ne connaissais pas GAC, mais je discutais avec le milieu en esquissant l'envie de partir. Et puis on m'a dit que je devrais contacter Zhang Fan – le responsable du design du groupe GAC- qui cherchait à recruter. GAC avait depuis 2018 investi dans un studio de design avancé à Los Angeles, dirigé par Pontus Fontaeus que je connaissais puisqu'il a travaillé au design Renault. »

Et donc, après les USA, GAC vise l'Europe avec un autre centre de design avancé ?

« Les constructeurs chinois veulent aller à l'international, c'est logique. GAC n'a pas encore acté une stratégie pour l'Europe, mais ils se sont

dit que s'ils voulaient vendre des voitures ici, ce serait bien d'avoir un studio de design européen. C'est quand même le moyen d'avoir des designers qui ont d'autres expériences que ceux de Canton (où est implanté le siège de GAC en Chine NDA), sans avoir besoin de s'installer en Chine. Zhang Fan était bien conscient de ça car il a vécu en Europe en travaillant chez Mercedes. »

Comment le choix de l'Italie (Milan) s'est-il opéré ? Pourquoi pas Turin avec un réseau dense de sous-traitants ?

« La direction était plutôt partante pour Munich. Il y a là-bas Nio entre autres et pas mal de sous-traitance également. Et pour les dirigeants, Munich c'est BMW, et Ingolstadt n'est pas loin. En plus, la Chine et l'Allemagne ont des liens commerciaux assez forts et ça les rassurait. »

Mais vous n'aimez peut-être pas la cuisine Allemande, alors...

« ...ma femme est Allemande ! Mais elle ne voulait pas retourner en Allemagne. Et puis ils m'ont demandé où je voulais aller. Turin était une option. Il y a là-bas Changan côté Chine, avec Bertrand Bach aux commandes du design et avec qui je suis allé à l'école. À Turin, il y a également toute la galaxie italienne de Stellantis, et beaucoup de sous-traitance. Mais je voulais quelque



Yann Yarsallé à gauche et Stéphane Janin

INTERVIEW STÉPHANE JANIN

In 2022, after 24 years with Renault and then the Renault-Nissan Alliance, you've decided to move on to other horizons. Was this due to weariness?

"I didn't really intend to leave. The Covid period turned our world upside down quite a bit. At the time, my family and I were in Japan (Infiniti NDA) and we were happy there. When we came back to Paris to return to Renault, we felt that the brand was at the end of a cycle. Already, when Patrick le Quément left (2009 NDA), I asked myself the question: am I leaving too? I stayed because Laurens van den Acker was young and had just come from Mazda. So I had to prove my skills again by starting from scratch. Then Luca de Meo arrived with Gilles Vidal, and I didn't want to start all over again with a manufacturer that I knew so well. The people were lovely, and it would probably have worked, but I just didn't feel like it."

GAC is virtually unknown to the general public in France. What about you at the time?

"I didn't know GAC, but I was talking to people in the business and thinking about leaving. And then I was told that I should contact Zhang Fan - the head of design for the GAC group - who was looking to recruit. Since 2018, GAC had invested in an advanced design studio in Los Angeles, run by Pontus Fontaeus, whom I knew because he had worked in Renault design."

So, after the USA, GAC is targeting Europe with another advanced design centre?

"It's logical that Chinese manufacturers want to go international. GAC hasn't yet decided on a strategy for Europe, but they have decided that if they want to sell cars here, it would be good to have a European

design studio. After all, it's a way of getting designers with experience other than those from Guangzhou (where GAC's head office is located in China, NDA), without having to move to China. Zhang Fan was well aware of this because he lived in Europe while working for Mercedes."

How did the choice of Italy and Milan come about? Why not Turin, with its dense network of subcontractors?

"In fact, the management was more in favour of Munich. There's Nio there, and a lot of subcontractors too. And for management, Munich is BMW, and Ingolstadt is not far away. What's more, China and Germany have fairly strong trade links, and that reassured them."

But you may not like German food, so...

"...my wife is German! But she didn't want to go back to Germany. And then they asked me where I wanted to go. Turin was an option. There's Changan on the Chinese side, with Bertrand Bach in charge of design, with whom I went to school. In Turin, there's also the whole Italian Stellantis galaxy, and a lot of subcontracting. But I wanted something different. Cars have changed. Its roots in performance, speed and everything we knew when we were teenagers are getting further and further away. We're moving towards a different kind of car. So I wanted to offer them more stimulating cities, and not just

Yann Yarsallé on the left and Stéphane Janin



Une grande partie de l'équipe du studio du 16 de la rue Tortona. De gauche à droite : Yann Jarsallé, Axel Erbeyli, Yile Xiang, Cheng Leihao, Edouard Suzeau, Alexis Poncelet, Sai Gao, Valerio Vessella, Thibault Devauzes, Thomas Pellerin, Stéphane Janin et le directeur du design monde de GAC : Zhang Fan.

A large part of the studio team at 16 rue Tortona. From left to right: Yann Jarsallé, Axel Erbeyli, Yile Xiang, Cheng Leihao, Edouard Suzeau, Alexis Poncelet, Sai Gao, Valerio Vessella, Thibault Devauzes, Thomas Pellerin, Stéphane Janin and GAC Global Design Director Zhang Fan.

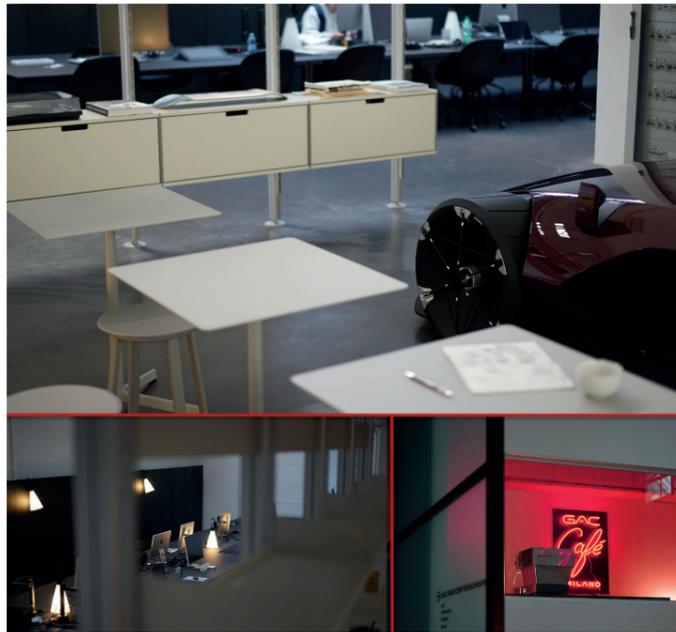
L'équipe du studio de design avancé de GAC à Los Angeles. On lui doit le design intérieur du concept-car ERA. De gauche à droite Pontus Fontaeus, Zhang Fan, Tae Ho Kim et Dieudonné Kabongo.

The team at GAC's advanced design studio in Los Angeles, responsible for the interior design of the ERA. From left to right Pontus Fontaeus, Zhang Fan, Tae Ho Kim and Dieudonné Kabongo.



Yann Yarsallé à gauche et Stéphane Janin

Yann Yarsallé on the left and Stéphane Janin



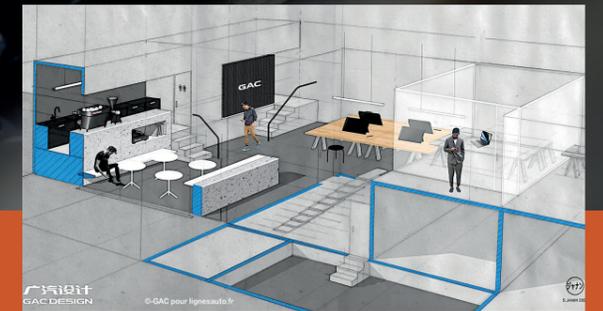
À gauche, quelques vues du studio de design avancé GAC Europe implanté au 16 de la rue Tortona à Milan et dirigé par Stéphane Janin. Derrière la porte de garage, de grandes tables, des ordinateurs et, toujours présente, la bibliothèque du photographe Giovanni Gastel. Et bien sûr, l'indispensable café. À droite, direction Los Angeles avec le centre de design avancé GAC USA dirigé par Pontus Fontaeus.

On the left, some views of the advanced design studio GAC Europe at 16 Via Tortona in Milan, run by Stéphane Janin. Behind the garage door, large tables, computers and the ever-present library of photographer Giovanni Gastel. And of course, the essential coffee. On the right, Los Angeles, with the GAC USA advanced design centre run by Pontus Fontaeus.



Ambiance de travail dans le studio milanais. Stéphane Janin a même esquissé quelques dessins avant sa mise en place.

Working atmosphere in the studio Milan studio. Stéphane Janin even sketched a few drawings before the installation.



chose de différent. L'automobile a changé. Ses racines de performances, de vitesse et de tout ce que l'on a connu adolescent s'éloignent de plus en plus. On se dirige vers un autre besoin d'automobile. Je voulais donc leur proposer des villes plus stimulantes, et pas seulement des 'villes automobiles'. J'aurais pu choisir Copenhague, où encore Lisbonne. En fait, je cherchais une ville avec une forte émulation créative au sens large. C'était ça le plan. »

Vous choisissez alors Milan pour implanter ce studio de design avancé. Mais dans un endroit très spécial. Faites-nous le visiter !

« Milan, c'est la capitale du design et de la mode. Cette approche a convaincu la direction. Le studio est au 16 de la rue Tortona. Il est au rez-de-chaussée d'un immeuble et on a investi l'ancien appartement du photographe milanais Giovanni Gastel (décédé en 2021 NDA). On a voulu conserver les lieux en l'état, une sorte de grand loft, comme pour sentir l'énergie qui s'y dégage. Lorsqu'on est arrivé, on a juste apporté nos meubles. L'idée était vraiment de s'installer dans la communauté créative de la ville, se glisser là sans bruit ni fureur... Nous ne sommes pas seuls ici, il y a une agence de mannequins dans la cour, et pas mal d'annexes événementielles dans la rue et le siège d'Armani est à deux minutes... »

Comment fonctionnez-vous dans ce studio inédit ?

« Il s'agit vraiment d'une nouvelle génération de studio de design. L'équipe est constituée de jeunes designers pour la majorité. Chacun n'a besoin que d'un ordinateur et ils font un boulot de dingue, là où il fallait 50 personnes

avant. Autour de la table où on est installés, je suis comme un designer qui a son agence, comme un consultant. J'accompagne le design en direct avec eux. Il n'y a pas d'interminable revue ou de réunion. On conçoit, et on conçoit juste. Lorsqu'on nous demande de travailler sur un projet, on attaque directement, on interagit ensemble, je gère en temps réel et c'est inédit. Je n'ai jamais connu ça avant. »

Au final, quel travail livre le studio ? Seulement du numérique ou vous incluez la maquette physique ?

« Au final, on délivre un produit prêt à être fraisé, ou fabriqué. De ce studio, il ne part que des fichiers numériques, comme partout ailleurs, car la maturité numérique est là dans tous les studios du monde. Quant à l'usinage en mousse ou Clay, à l'échelle 1/1, on aime bien, mais nous n'en avons pas toujours besoin. C'est aussi plus de budget, plus de temps, plus de contraintes. »

Sur les différents concepts que vous avez dévoilés depuis la naissance du studio en 2022, quels sont ceux qui existent en physique ?

« Évidemment, tout ce qu'on a montré existe d'abord en numérique, mais certains projets ont été portés à l'échelle 1/1 comme la Barchetta qui est dans le studio. Le Van est quant à lui réalisé à échelle réduite, avec plusieurs maquettes de l'intérieur, alors que le concept-car ERA est à l'échelle 1/1, fonctionnel et roulant. »

Son design extérieur a été conçu par votre studio ?

« Oui, et c'est le studio californien dirigé par Pontus qui en a géré l'intérieur. On a fourni la numérisation du projet, et au départ, je voulais réaliser une maquette échelle 1/1

'car cities'. I could have chosen Copenhagen, or Lisbon. In fact, I was looking for a city with a high level of creative emulation in the broadest sense, and that was the plan. That was the plan."

So you chose Milan to set up this advanced design studio. But in a very special place. Show us around!

"Milan is the capital of design and fashion. This approach convinced the management. The studio is at Via Tortona 16. It's on the ground floor of a building and we've taken over the former flat of Milanese photographer Giovanni Gastel (who died in 2021, NDA). We wanted to keep the place as it was, a sort of large loft, so as to feel the energy emanating from it. When we arrived, we just brought our own furniture. The idea was really to settle into the city's creative community, to slip in there without any noise or fuss... We're not alone here, there's a modelling agency in the courtyard, and quite a few events annexes in the street, and Armani's head office is two minutes away."

How do you work in this rather unusual studio?

"It's really a new generation of design studio. The team is made up of mostly young designers. All they need is a computer and they do an amazing job, where 50 people used to be needed! Around the table where we're sitting, I'm like a designer with his own agency, like a consultant. I work directly with them on the design. There are no endless reviews or meetings. We just design. When we're asked to work on a project, we start straight away, we interact together, I manage in real time and that's unheard of. I've never experienced that before."

In the end, what work does the studio deliver? Just

digital or do you include the physical model?

"At the end, we deliver a product that's ready to be milled or manufactured. The studio only produces digital files, just like everywhere else, because all the studios in the world have reached digital maturity. As for machining in foam or clay, at 1/1 scale, we like it, but we don't always need it. It also means a bigger budget, more time and more constraints."

Of the various concepts you've unveiled since the studio was born in 2022, which ones exist in physical form?

"Obviously, everything we've shown exists first and foremost in digital form, but some projects have been brought to 1/1 scale, like the Barchetta, which is in the studio. As for the Van, it's made on a reduced scale, with several models of the interior, while the ERA concept car is on a 1/1 scale, functional and rolling."

The exterior design was created by your studio?

"Yes, and it was the Californian studio run by Pontus that managed the interior. We supplied the digitisation of the project, and initially I wanted to make a 1/1 scale model with the subcontractors. But the costs were so high that we ended up going to China. So GAC machined a Clay and the designer in charge of the project left to monitor the operation. GAC then started manufacturing the concept car with the subcontractors, and I spent a few days in Shanghai during the assembly phase."

Is this more or less the same pattern as when you worked for Renault, with trips to Turin to work with the subcontractor G-Studio?

avec la sous-traitance. Mais les coûts sont tellement élevés qu'on se déplace finalement en Chine. GAC a donc usiné une Clay et le designer en charge du projet est parti pour suivre l'opération. Ensuite, GAC a lancé la fabrication du concept-car chez les sous-traitants, et je suis parti quelques jours à Shanghai lors de la phase du montage en blanc. »

C'est un peu le même schéma que lorsque vous étiez chez Renault avec les déplacements à Turin chez le sous-traitant G-Studio ?

« Pas vraiment car à l'époque que vous évoquez, les allers-retours entre Guyancourt et Turin étaient nombreux. La maturité numérique dont je faisais écho plus haut est telle qu'il n'est plus nécessaire de se déplacer sans cesse. Deux voyages suffisent pour suivre et valider l'intégralité du projet. »

J'ai toujours un peu de mal à imaginer que, malgré la maturité numérique dont vous parlez, le physique va peu à peu disparaître...

« Il est clair qu'auparavant, la carrière d'un designer passait par cette phase. Mais la nouvelle génération a un autre logiciel dans la tête lorsqu'elle arrive ici. Chez beaucoup de constructeurs, il demeure une sorte de romantisme du designer qui est là avec son tape, avec toute une équipe autour de lui, des modeleurs physiques ou 3D... Il y a une sorte de parade dans cette ambiance, avec tout un staff présent, une grande pièce où trône au milieu la maquette échelle 1/1 en Clay qui coûte une fortune, et qui est surprotégée par des sas, des badges... Ce fantasme quasi-romantique est né avec Harley Earl à la G.M. Je comprends pour l'avoir vécu cette subtilité du travail et il n'est absolument pas question de renier tout ça, mais le monde change... »

C'est-à-dire ?

« Les jeunes designers ici dans le studio sont comme des cinéastes, ils ont passé des heures à ingurgiter de l'animation et ils sont capables de réaliser leurs propres films d'animation design. C'est ça qui les fait vibrer. Les jeunes ont basculé dans un autre univers où ils prennent plaisir à réaliser des court-métrages avec leur projet. Ils vont bien au-delà de la seule création stylistique. »

Comment avez-vous composé votre équipe ?

« Au total, nous sommes une vingtaine. Je n'ai quasiment que des créatifs. J'ai trois modeleurs 3D sur Alias, dont l'un - Slimane Toubal - est également expert en modelage physique. Je l'ai intégré à l'équipe car il sait tout faire, et je reste sur l'objectif premier d'être très réactif. Si demain j'ai besoin de fraiser une Clay quelques part, Slimane est l'homme de la situation. Je l'ai connu en 2001 dans le studio Renault implanté à Barcelone. Ces trois modeleurs sont accompagnés des autres créatifs qui travaillent directement avec Blender*. »

Comment travaille cette génération « Blender » ?

« Ces designers sont comme tous les designers : des créateurs avant-tout. Ils attaquent leur projet directement sur le numérique. Ils sont tout de suite sur l'écran, parfois même en sautant l'étape du dessin et passent directement par la numérisation. Les étudiants des écoles comme Strate ou autre sont tous comme ça désormais. Il faut comprendre que notre studio Milanais, c'est un peu l'agence tous risques car tout le monde a une spécialité, mais tout le monde sait aussi un peu tout faire ! »

Votre studio peut-il également accueillir des designers de centre de design de la maison mère ?

« Oui, on en a déjà eu quatre pour une durée de deux mois. Ici, on a la place pour en recevoir deux ou trois... »

“Not really, because at the time you mentioned, there was a lot of travelling back and forth between Guyancourt and Turin! The digital maturity that I mentioned earlier is such that it's no longer necessary to travel all the time. Two trips are enough to monitor and validate the entire project.”

I still find it a little hard to imagine that, despite the digital maturity you're talking about, the physical world will gradually disappear...

“It's clear that in the past, a designer's career went through this phase. But the new generation has different software in their heads when they arrive here. For many manufacturers, there is still a kind of romanticism about the designer who is there with his tape, with a whole team around him, physical or 3D modellers... There's a sort of parade in this atmosphere, with a whole staff present, a large room where the 1/1 scale model in Clay, which costs a fortune, sits enthroned in the middle, overprotected by airlocks and badges... This quasi-romantic fantasy was born with Harley Earl at the G.M. I understand the subtlety of the work because I've experienced it, and there's absolutely no question of denying all that, but the world is changing...”

What does that mean?

“The young designers here in the studio are like filmmakers, they've spent hours immersed in animation and they're capable of making their own animated design films. That's what makes them tick. The young people have moved into another world where they enjoy making short films with their project. They go way beyond just creating style.”

How did you put your team together?

“There are about twenty of us in total. I have almost

exclusively creative people. I have three 3D modellers on Alias, one of whom - Slimane Toubal - is also an expert in physical modelling. I've included him in the team because he can do everything, and I'm sticking to my primary objective of being highly responsive. If tomorrow I need to mill a Clay somewhere, Slimane is the man for the job. I met him in 2001 at the Renault studio in Barcelona. These three modelers are joined by other designers who work directly with Blender*.

**Blender is a computer modelling, animation and 3D rendering program. It was created in 1994 and is currently being developed by the Blender Foundation. This software is recognised by companies in the 3D animation sector, such as Epic Games, Ubisoft and NVIDIA. But also, as we can see, by certain design studios...*

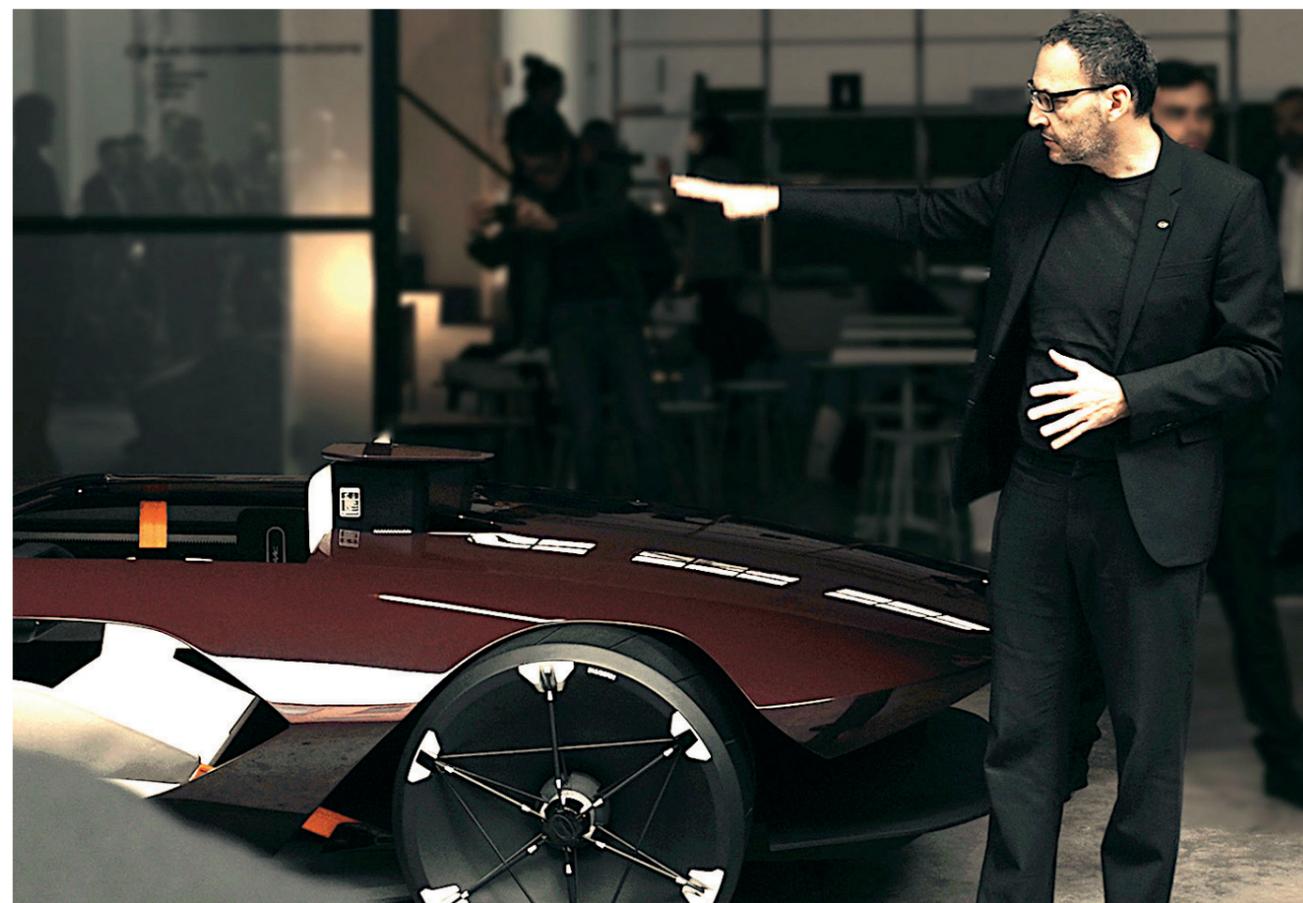
How does this 'Blender' generation work?

“These designers are like all designers: first and foremost creators. They work directly on their projects using digital technology. They're on the screen straight away, sometimes even skipping the drawing stage and going straight to digitisation. Students at schools like Strate and others are all like that now! You have to understand that our Milan studio is a bit of an 'all-risks agency', because here everyone has a speciality, but everyone also knows how to do a bit of everything!”

Can your studio also accommodate designers from the parent company's design centres?

“Yes, we've already had four for two months. Here, we have the space to take on two or three at the same time.”

I also notice that Yann Jarsallé - formerly of Renault - has joined the team.



1991-1992 : première année de licence de design graphique à l'ENSAAMA / Paris / France.
1992-1994 : licence de design industriel à l'ENSAAMA / Paris / France.
1994-1995 : deuxième année de BA Transportation Design à l'Université de Coventry /UK.
1995-1997 : Maîtrise en conception de véhicules au Royal College of Art / Londres
1997-2001 : Designer Renault (design extérieur et intérieur) / Paris / France.
2001-2002 : Designer Renault Design Barcelona / Barcelone / Espagne.
2002-2005 : Lead Designer Renault (design extérieur et intérieur) / Paris / France.
2005-2006 : Lead Designer Renault Samsung Motors) / Séoul / Corée du Sud.
2006-2009 : Directeur Concept-cars & Show-cars Renault / Paris / France.
2009-2013 : Directeur Design Extérieur Studio 2 (voitures de série) Renault / Paris / France.
2013-2015 : Directeur Initiale Paris (sous-marque Renault Premium) / Paris / France.
2015-2018 : Directeur Concept-cars & Show-cars chez Renault / Paris / France.
2018-2020 : Directeur général adjoint stratégie design Infiniti / Tokyo / Japon.
2020-2021 : GM Brand Design Strategy au sein du groupe Renault / France.
2021: Senior Design Director GAC Advanced Design Studio Europe / Milan / Italie.

STÉPHANE JANIN



« Le design est un style de vie,
ce n'est pas une finalité. C'est un état d'esprit. »

"Design is a lifestyle, not an end in itself.
It's a state of mind."

Et je remarque aussi que Yann Jarsallé - ex-Renault-, a rejoint l'équipe.

« Je l'ai fait venir après avoir sécurisé le studio à sa naissance. Il est officiellement le numéro 2 du studio, mais on se connaît très bien et en fait, on dirige le studio à deux. »

GAC a créé la marque Aion pour produire des véhicules 100% électriques. Les rumeurs font état d'une arrivée en Europe d'ici 2025. Votre studio est là pour accompagner cette arrivée ?

« Non, ce n'est pas l'objectif du studio. Notre mission aujourd'hui est de renforcer GAC parce qu'ils sont encore assez faible en image de marque. Le studio à Los Angeles est plus orienté vers la marque Aion, mais si cette dernière arrivait demain en Europe, on verrait, car pour l'heure, il n'y a rien d'écrit. »

Ce studio se limite à de l'avance de phase pour GAC ?

« Non, on travaille beaucoup plus sur la série que sur les concepts. Toutefois, j'ai inventé les projets Car Culture, issus de travaux personnels lors de nos temps libres et des week-end. Ils sont là pour que les gars dans l'équipe puissent s'éclater ! Alors travailler pour la série, ça ne me pose pas de problème, dès lors qu'on nous laisse réaliser ces projets en parallèle. L'équipe est très professionnelle, très créative et GAC trouve aussi son intérêt dans ces travaux libres. »

J'imagine quand même que le planning 2025-2030 est déjà lancé pour vous ?

« Il ne faut pas raisonner ainsi. Les Chinois naviguent un peu à vue. Attention, je ne dis pas ça dans le sens négatif, mais ils ont une faculté de grande réactivité. Et ils sont tellement réactifs qu'ils ne s'inquiètent jamais, car ils sont capables de sortir une voiture en deux ans ! Alors nous

sommes parfaitement outillés pour ça avec nos jeunes qui bossent sur Blender*. Avec des process à l'ancienne, on ne pourrait pas suivre ! »

**Blender est un logiciel de modélisation, d'animation par ordinateur et de rendu en 3D. Il est né en 1994 et actuellement développé par la Fondation Blender. Ce logiciel est reconnu par les entreprises du secteur de l'animation 3D, comme Epic Games, Ubisoft et NVIDIA. Mais aussi, comme on le voit, par certains studios de design...*

Deux ans pour sortir une voiture, vraiment ?

« Je parle de la série, oui. C'est encore plus rapide pour les concept-cars. Pour ERA, on l'a dessiné et créé en quelques semaines. Les datas ont été livrés en août pour un concept-car présenté en novembre ! Moi-même j'étais épaté par les délais. Pour la série, si on excepte la durée de l'avance de phase, les anciennes organisations demandent toujours trois ans de travail chez les concurrents. Les constructeurs Chinois sont plus performants en termes de délai, clairement. Mais ça s'explique aussi par le fait qu'ils peuvent se permettre un loupé, alors que les constructeurs européens par exemple n'ont pas le droit à l'erreur, car le moindre loupé serait catastrophique. Peu à peu, les constructeurs chinois vont se trouver confrontés à des renouvellements capitaux. Peut-être qu'ils mettront plus de temps, notamment dans la phase de réflexion, chronophage, et alors on convergera tous. »

Vous vous déplacez souvent en Chine ?

« C'est en moyenne trois fois par an. Ça peut monter en fonction des programmes. Nous y allons pour le nouvel an Chinois, pour le salon à Pékin ou Shanghai en avril, et en novembre pour celui de Guangzhou. »



"I brought him in after securing the studio at its birth. He's officially the studio's number 2, but we know each other very well and, in fact, we run the studio as a duo."

GAC created the Aion brand to produce 100% electric vehicles. Rumour has it that they'll be arriving in Europe by 2025. Is your studio there to support this arrival?

"No, that's not the studio's objective. Our mission today is to strengthen GAC, because their brand image is still rather weak. The studio in Los Angeles is more focused on the Aion brand, but if that were to arrive in Europe tomorrow, we'd see, because at the moment there's nothing in writing."

Is this studio limited to phase advance for GAC?

"No, we work much more on the series than on concepts. However, I invented the Car Culture projects, which come out of personal work in our spare time and at weekends. They're there so that the guys in the team can have fun! So I don't have a problem working on the series, as long as they let us do these projects in parallel. The team is very professional, very creative, and GAC is also interested in this free work."

But I imagine that the 2025-2030 schedule has already been set for you?

"You shouldn't think like that. The Chinese are navigating a bit by sight. Mind you, I'm not saying that in a negative sense, but they have a great ability to react. And they're so responsive that they never worry, because they're capable of bringing out a car in two years! So we're

Lors de votre long passage dans le groupe Renault et l'Alliance, vous avez principalement travaillé sur l'avance de phase. La voiture de série, ce n'est pas votre truc ?

« On m'a déjà dit que l'on n'est pas un vrai designer si on n'a pas fait de voiture de série ! Mais contrairement aux idées reçues, j'en ai fait ! Avant l'arrivée d'Antony Lo chez Renault (aujourd'hui chez Ford NDA), j'ai dirigé des équipes de designers extérieurs. On se partageait le travail avec Éric Diemert et Antony Villain. J'ai fait de la série pendant 5 ans, avec les Scénic, Espace, etc. sauf que c'est un peu un travail de l'ombre. En tous les cas plus que pour les programmes de concept-cars où vous êtes rapidement identifié. Mais franchement, je n'ai pas la nécessité de me réaliser à travers une voiture de série. Le design est un style de vie, ce n'est pas une finalité. C'est un état d'esprit... »

Puisque votre équipe est (très) jeune, parlons de ce qui les anime sans doute : l'intelligence artificielle. Va-t-elle remplacer les designers ?

« Je vais vous répondre franchement : je ne sais pas ! En revanche, je peux vous dire qu'en Chine, ils investissent beaucoup là-dedans. L'état des lieux aujourd'hui, c'est que l'I.A. va d'abord être un outil d'amélioration de la productivité. Et si on n'évoque pas encore la création, c'est un peu pour se rassurer dans un premier temps. Ça va tellement vite, que même moi je n'arrive pas à discerner jusqu'où l'IA peut aller. »

L'I.A. vit avec ce que l'humain a bien voulu lui injecter comme mémoire. Alors arrivera-t-elle à créer ?

« Finalement, l'esprit humain a fait la même chose, de l'état de bébé qui est une éponge avec tout ce qu'on lui inculque et, adulte, il finit par créer. Est-ce que la machine pourrait faire de même ? Par exemple, si je me nourris en tant qu'humain des peintures de Picasso, elles vont rester

quelque part dans mon cerveau. Et finalement, sans le vouloir, est-ce que ça ne deviendrait pas une source d'inspiration, sans que je le veuille vraiment ? »

L'I.A. intrigue, fait peur ou au contraire motive...

« Certains designers, pas seulement automobile, ont un esprit créatif que j'appellerai instinctif : ils sentent l'air du temps. Peut-être qu'une machine peut déconstruire ce processus et le refaire ? La question à poser est, si tu aimes bien cuisiner, est-ce que tu laisseras l'IA cuisiner à ta place ? La réponse est non. Nous, designers, on n'y trouve aucun intérêt lorsqu'on aime dessiner. C'est le problème du sens de la vie. »

Mais devant la potentialité de réduire le nombre de designers grâce à l'I.A, l'inquiétude est légitime !

« Certes, si les patrons du Product planning te disent « on n'a plus besoin de designers », on est tous morts. Je décale alors le problème : le gars du Product planning compile des études, des graphiques, des enquêtes et ce boulot aussi, l'IA pourrait le faire, voire mieux encore. Alors je dis aux jeunes designers, ne vous laissez pas embarquer dans cette crainte. Les designers sont finalement beaucoup moins en danger que les autres, car cette part de créativité, c'est une valeur ajoutée qui assume qu'une voiture a été pensée, dessinée et créée par des humains, plutôt que par l'IA. Alors ce qu'il faudra dire aux personnes qui voudront nous remplacer, c'est qu'elles-mêmes pourront être remplacées par une machine. Même un grand patron... »

Il est déjà question de l'intelligence artificielle et de toutes les questions qu'elle suscite notamment auprès des designers.

We're already talking about artificial intelligence and all the questions it raises, particularly for designers.

perfectly equipped for that with our young people working on Blender. We couldn't keep up with the old-style processes!"

Two years to bring out a car, really?

"I'm talking about the series, yes. It's even quicker for concept cars. We designed and created the ERA in just a few weeks. The data was delivered in August, and the concept car was presented in November! I myself was amazed at the turnaround time. When it comes to series production, apart from the lead time, our competitors' old organisations still take three years to complete. The Chinese manufacturers are clearly better in terms of lead times. But this can also be explained by the fact that they can afford to make a mistake, whereas European manufacturers, for example, have no right to make a mistake, because the slightest slip-up would be catastrophic. Little by little, Chinese manufacturers will be faced with the need to renew their vehicles. Perhaps they'll take longer, particularly in the time-consuming reflection phase, and then we'll all converge."

How often do you travel to China?

"On average, we go three times a year, but it can increase depending on the programme. We mainly go there for the Chinese New Year, for the trade fair in Beijing or Shanghai in April, and in November for the one in Guangzhou."

During your long stint with the Renault group and the Alliance, you have mainly worked on phase advance. Is the production car not your thing?

"I've been told that you're not a real designer if you haven't made a production car! But contrary to popular belief, I have! Before Antony Lo arrived at Renault (now at Ford, NDA), I managed teams of external designers. We shared the work with Éric Diemert and Antony Villain. I was involved in series production for 5 years, with the Scénic, Espace, etc., except that it was a bit of behind-the-scenes work. At least more so than for concept car programmes, where you are quickly identified. But frankly, I don't feel the need to fulfil myself through a production car. Design is a lifestyle, not an end in itself. It's a state of mind..."

Since your team is (very) young, let's talk about what is undoubtedly driving them: artificial intelligence. Will it replace designers?

"I'll be honest with you: I don't know! But I can tell you that in China, they are investing heavily in this area. The state of play today is that A.I. will primarily be a tool for improving productivity. And if we don't mention creation yet, it's just to reassure ourselves at first. Things are moving so fast that even I can't see how far AI can go."

The AI lives with what the human being has injected into it as memory. So will it be able to create?

In the end, the human mind has done the same thing, from the state of a baby who is a sponge with all that is instilled in it and, as an adult, it ends up creating. Could a machine do the same? For example, if, as a human being, I feed on Picasso's paintings, they will remain somewhere in my brain. And in the end, without really wanting to, could it become a source of inspiration?"

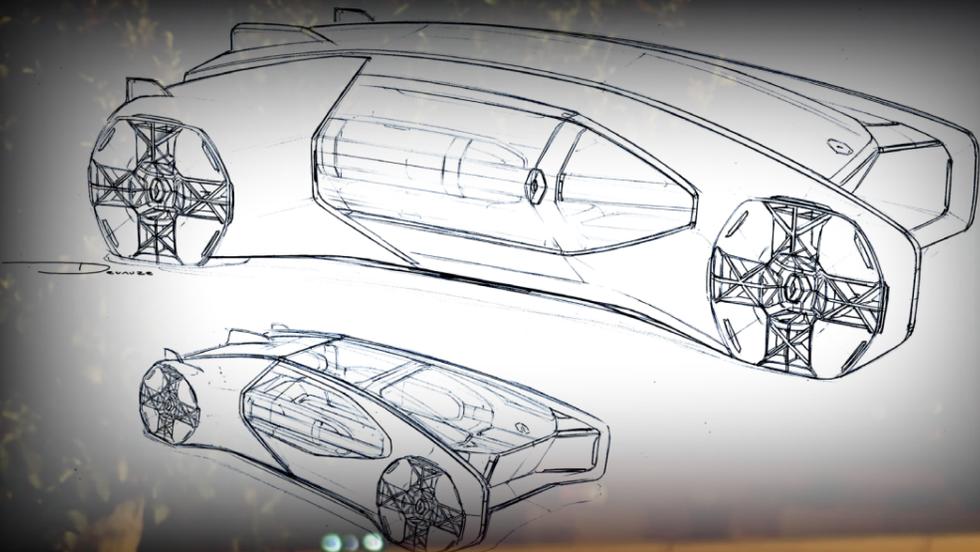
A.I. intrigues, frightens or, on the contrary, motivates...

"Some designers, not just automotive designers, have a creative spirit that I would call instinctive: they sense the zeitgeist. Perhaps a machine can deconstruct this process and do it again? The question is, if you like to cook, would you let an AI cook for you? The answer is no. We designers have no interest in it if we like to draw. That's the problem with the meaning of life."

But given the potential for AI to reduce the number of designers, there is legitimate cause for concern!

"Of course, if the heads of product planning say to you 'we don't need any more designers', we're all dead. So I shift the problem around: the guy in product planning compiles studies, graphs and surveys, and AI could do that job too, or even better. So I say to young designers, don't get caught up in this fear. In the end, designers are in much less danger than others, because this creativity is an added value that assumes that a car has been thought out, designed and created by humans, rather than by AI. So what we have to tell the people who want to replace us is that they themselves can be replaced by a machine. Even a big boss..."





Extrait du livre « Concept-cars et prototypes d'études Renault »
Éditions BJB, rédigé par Christophe Bonnaud

SON CONCEPT DE CŒUR Z-35 A : EZ-GO

Lorsque nous lui avons demandé quel était son concept-car préféré, Stéphane Janin n'a pas voulu choisir l'un de ses bébés qu'il a dessinés (comme le Renault Concept Talisman, pour lequel il a exécuté le design intérieur et extérieur), mais il a choisi l'un de ceux dont il gérait la conception : le Z-35 A, connu sous le nom officiel de EZ-Go (1). Ce concept dévoilé en 2016 fait partie d'un triptyque avec deux frères : le véhicule commercial intelligent EZ-Pro (2) et la berline de luxe ultime : EZ-Ultimo (3).



When we asked him what his favourite concept car was, Stéphane Janin didn't want to choose one of the babies he designed (like Talisman, for which he executed the interior and exterior design), but he did choose one of the ones he managed the design for: the Z-35, officially known as the EZ-Go (1). This concept, unveiled in 2016, is part of a triptych with two brothers: the intelligent commercial vehicle EZ-Pro (2) and the ultimate luxury saloon: EZ-Ultimo (3).



Surprise au salon de Genève 2016. Après TreZor, SymbioZ et la parenthèse ludique de la F1 de 2027, Renault nous plonge dans la ville de demain, et nous suggère de laisser tomber l'automobile « possession » pour l'automobile « location ». Dans la stratégie design autour du cycle de la vie, cette famille Z35 qui entame sa tournée des salons, incarne le pétale Work et ici, dans sa configuration Z35-A, la mobilité partagée : c'est EZ-Go. Ce robot-navette de 5,20 m de longueur, autonome et sans chauffeur, à motorisation électrique circule en ville et dans les zones péri-urbaines en embarquant jusqu'à six passagers. Il échappe au design cubique de tout ce que l'on a pu voir depuis quelques années. Sous la direction de Stéphane Janin, Andrey Basmanov, le designer extérieur, a dessiné une capsule trapézoïdale pour faciliter son insertion en ville. Elle a été pensée pour maximiser le champ de vision des capteurs et la

redistribution de la lumière par le toit panoramique vitré. À bord, cœur du concept, le designer Devauzes offre aux passagers un espace convivial et confortable, grâce à des assises de type sofa, distribuées en arc de cercle. Cet intérieur exprime une pensée de Laurens van den Acker à propos des voitures autonomes : « en termes de design intérieur, l'automobile s'engage dans une véritable révolution. Le monde extérieur n'a pas vraiment conscience de la mutation en cours. Aujourd'hui, vous êtes figé dans votre position de conduite. Si vous ne conduisez plus, ça change tout ! Pour le designer aussi, car il ne suffira pas d'offrir plus d'espace, il faudra également repenser toutes les fonctions de l'habitacle, comme repositionner les commandes, les écrans qui devront être disposés tout autour de vous et mobiles eux aussi. D'où l'importance de nos concept-cars dévoilés avec notre deuxième cycle. »

A surprise at the 2016 Geneva Motor Show. After TreZor, SymbioZ and the playful interlude of the F1 of 2027, Renault plunges us into the city of tomorrow, and suggests that we abandon the «possession» car for the «rental» car. In the design strategy based around the life cycle, this Z35 family, which is beginning its tour of trade shows, embodies the Work petal and here, in its Z35-A configuration, shared mobility: it's EZ-Go. This 5.20 m-long, autonomous, driverless, electrically-powered shuttle-robot travels around town and in suburban areas, carrying up to six passengers. It eschews the cubic design of everything we've seen in recent years. Under the direction of Stéphane Janin, Andrey Basmanov, the exterior designer, has designed a trapezoidal capsule to make it easier to get around town. It has been designed to maximise the field of vision of the sensors and the

redistribution of light through the panoramic glass roof. On board, the heart of the concept, designer Devauzes offers passengers a convivial and comfortable space, with sofa-style seating arranged in an arc. This interior expresses one of Laurens van den Acker's thoughts on autonomous cars: «In terms of interior design, the car is embarking on a real revolution. The outside world is not really aware of the changes that are taking place. Today, you're stuck in your driving position. If you stop driving, it changes everything! For the designer too, because it won't be enough to offer more space, we'll also have to rethink all the functions of the passenger compartment, such as repositioning the controls and screens, which will have to be positioned all around you and mobile too. Hence the importance of the concept cars unveiled in our second cycle.

