



DESIGN RENAULT

1987 - 2009

L'ère Patrick le Quément

Extrait de l'ouvrage
« Concept-cars et prototypes d'études Renault »
Chapitre 3
BJB Editions

Auteur : Christophe Bonnaud
Directeur artistique : Yves le Ray

3 L'ÈRE Patrick le Quément



1987-2009

CONCEPT, IDENTITÉ ET SÉDUCTION

PENDANT PLUS DE VINGT ANS, AVEC SES ÉQUIPES, PATRICK LE QUÉMENT VA RENDRE À RENAULT SA LÉGITIMITÉ DANS L'UNIVERS DES CONCEPTS FORTS. IL PROPULSE LE STYLE VERS UN DESIGN COURAGEUX – PLUS TARD RATTACHÉ À LA DIRECTION – QUI N'OUBLIE PAS LA SÉDUCTION.

Patrick le Quément aime les citations. L'une de ses préférées qu'il n'a cessé de répéter à ses équipes, ou lors d'interviews, est celle de l'architecte, designer et urbaniste Walter Gropius, l'un des fondateurs du Bauhaus : « *la mission du designer consiste à insuffler une âme au produit mort-né d'une machine.* »

Dès son arrivée au design, Le Quément songe à transférer le design extérieur dans les locaux de Boulogne-Billancourt. Ce sera fait à la fin des années 1980.

1987 :

BMW VEUT LE QUÉMENT

Donner une âme aux produits Renault, voilà ce que va également lui demander le nouveau patron de la Régie, Raymond Lévy, lorsqu'il l'embauche. Un transfert qui intervient alors que Le Quément a pratiquement signé chez... BMW ! Il oriente pourtant son choix vers Renault. Les changements à la tête du design du constructeur français sont rares depuis les années 1960. Il y eut Gaston Juchet, en 1965, chapeauté en 1975 par Robert Opron. Au départ de ce dernier dix ans plus tard, Gaston Juchet redevient le patron du style. Et puis... c'est tout. Autant dire que la succession du responsable du style Renault n'est pas une mince affaire et, forcément, va engendrer un changement radical. C'est ce que veut Raymond Lévy : redonner à Renault sa véritable place de constructeur novateur, comme à l'époque des R4, R16, R5, ou Espace... voire R25. Le dirigeant de l'entreprise nationalisée veut



retour aux sources de l'élégance latine et française, le maintien de l'innovation architecturale et un gros travail sur le design intérieur. Des volontés, c'est bien, mais Le Quément formule aussitôt des solutions pour les traduire en réalité. « *Il faut établir une politique de la qualité par le design, et que cette politique soit comprise de tous. La stratégie du design doit minimiser les risques tout en gardant un objectif de ne pas faire du passe-partout, genre Peugeot 309 (nous sommes en 1987, deux ans après l'arrivée de cette Peugeot NDA). Avoir la volonté de devenir un "Design Leader" en Europe. Renforcer le design avancé. Établir un*

un retour aux concepts forts. Lorsque Patrick le Quément débarque à la fin de l'année 1987, le style repose toujours sur deux entités : Rueil, avec le style intérieur et le studio plutôt dédié aux produits de série, et Nanterre avec le style avancé. Il fait tout pour que le déménagement des studios de design extérieur (Rueil et Nanterre) vers Boulogne, à la fin des années 1980, offre à ses équipes une place apte à permettre à sa stratégie de se mettre en place. Car avant même de franchir les portes de Renault, Patrick le Quément a rédigé dans une écriture soignée, quatre feuillets sur son expérience chez Ford et Volkswagen, qu'il finit avec l'énoncé de ses volontés pour le constructeur français : la qualité, le

En 1988, l'année de sa nomination, Le Quément découvre la Clio en gestation. La future star de la gamme subit de nombreux tests "clinics".

Avant sa commercialisation, la Twingo est révélée aux salariés de Boulogne. Patrick le Quément leur vante alors les mérites de la petite Renault.





Le partenariat avec Disney donne l'occasion de rêver avec la Reinastella ! Louis Schweitzer la découvre en 1992, l'année où il devient président de Renault.

Bruno Simon entame la mutation numérique et donne naissance à des outils indispensables à l'avenir. Face aux autres constructeurs, Renault est alors en pointe dans ce secteur.



groupe d'architecture avancé à l'intérieur du design pour assister les designers dans leurs recherches de nouveaux concepts, permettant au design appliqué de commencer sur des bases solides, où la qualité prime. Renforcer l'assistance technique avec le « Design Engineering » dont la tâche sera de sensibiliser l'équipe aux problèmes de faisabilité, coûts, industrialisation et de la qualité. Renforcement des effectifs du suivi technique. Embauche de nouveaux talents.

Réflexions sur l'adoption éventuelle de la Clay pour modeler l'extérieur. » Pour arriver à ses fins, Patrick le Quément va adopter une stratégie des « trois phases du design ». La première concerne le retour à des concepts forts. Elle dure six ans, de 1988 à 1994, et consiste à renforcer la perception de Renault comme une marque innovante. Les concept-cars vont abonder dans ce sens. La seconde débute en 1995 et s'échelonne jusqu'en 2001. Elle vise à redorer l'identité et a pour but de développer un langage formel qui puisse identifier n'importe quel modèle de la marque comme étant une Renault. La troisième phase lorgne vers la séduction et démarre en 2002, jusqu'à la veille de son départ en 2009. Il s'agit alors de « continuer à travailler sur des concepts forts pour une identité forte, mais où nous commençons également à rendre nos modèles plus séduisants. Trois phases fortes en vingt ans... ».

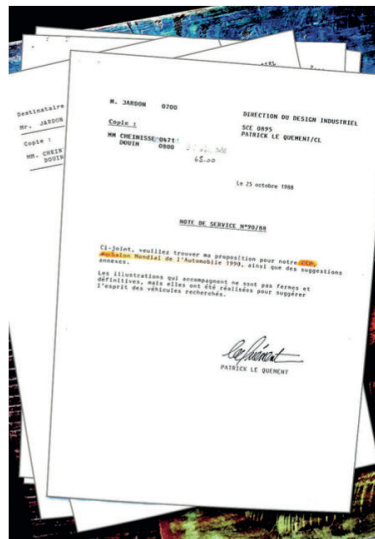
La Laguna (1994) est le deuxième projet d'importance de l'ère Le Quément. Elle est testée au début des années 1990, avec une version tricorps (à hayon) à droite.



Raymond Lévy, patron de Renault de la fin 1986 à 1992, fait raccourcir les délais de développement. La Mégane de 1995 est l'une des premières à en bénéficier.

1988 : LA LETTRE D'OCTOBRE

En octobre 1988, le nouveau patron du design Renault rédige une note de quatre feuillets qui signe le point de départ de la fabuleuse aventure, celle des concept-cars et de trois générations de Renault Scénic. Adressée à Aimé Jardon – directeur général adjoint à la direction technique –, à Jacques Cheinisse – directeur du produit – et à Georges Douin – directeur du bureau d'études –, cette lettre du service "o895" de la direction du design industriel est accompagnée d'esquisses signées Jean-Pierre



Ploué. Patrick le Quément précise aux trois destinataires qu'elles « ne sont pas fermes et définitives, mais elles ont été réalisées pour suggérer l'esprit des véhicules recherchés. » Trente-deux ans plus tard, à l'occasion de la rédaction de cet ouvrage, l'ex-patron du design Renault se souvient : « c'est une lettre que j'envoie le 25 octobre 1988 et dans laquelle je rédige un bilan de l'opération Mégane, notre concept-car haut de gamme dévoilé au salon de Paris 1988. Dans cette même note, je fais des propositions pour le concept-car du salon de Paris 1990. Dès le deuxième feuillet, j'évoque un



La lettre d'octobre 1988 lance la saga des concept-cars, ininterrompue depuis. À gauche, Le Quément et Jean-Marie Souquet derrière une maquette de Twingo.

Jean-Pierre Ploué participe activement au lancement de cette saga des concept-cars : il réalise les esquisses des deux premiers prototypes jointes à la lettre d'octobre.



En trois ans seulement, la stratégie des concept-cars redynamise l'image de Renault avec la matérialisation de la passion, de la famille et de l'évasion.

concept monospace compact nommé Minimax, un modèle censé se baser sur les dimensions de la R19 fraîchement dévoilée. Cette note explique que cette extension de l'image du monocoque vers des valeurs traditionnelles de l'automobile est nécessaire pour préparer nos projets, que ce soit l'Espace de la seconde génération ou le dérivé

de la future W64, la Mégane de 1995 à l'état d'avant-projet mais que nous évoquons déjà. » En plus de ce concept architectural, la fameuse missive de 1988 évoque également la partie « passion automobile » avec le concept de ce qui allait devenir le roadster Laguna en 1990. L'idée est simple : il faut amorcer la pompe et aller vite, sans

attendre la sortie des modèles à l'étude qui demandent encore trop de temps. Sur ce point, Raymond Lévy acquiesce mais inverse les projets : d'abord le roadster pour concrétiser la fibre automobile et les capacités de Renault à concevoir des voitures chargées d'émotion, ensuite le Minimax pour illustrer l'intelligence collective de l'entreprise.

1986-1992 :**LA TWINGO INSTINCTIVE**

La saga des concept-cars amorcée, Patrick le Quément et ses équipes s'attaquent au produit. Rappelons le contexte : lorsqu'il débarque chez Renault, la R19 de Giugiaro est pratiquement dévoilée, la R21 n'a pas encore deux ans et la grande Safrane de 1992 est presque gelée. Le gros projet, c'est bien sûr la Clio de la première génération de 1990. Par ailleurs, Patrick le Quément n'a pas oublié que Gaston Juchet lui a confié

les clés d'une caisse où une maquette codée W60 est enfermée. C'est une proposition de Jean-Pierre Ploué d'une petite voiture, basse, carrée mais... monocorps. Elle plaît à Le Quément. Et à Lévy qui semble enclin à ce genre de prise de risques. Cette voiture n'est pas encore la Twingo que l'on connaît. Elle n'est surtout pas inscrite au plan produit. Raymond Lévy et Le Quément l'engagent pourtant sur les rails d'une conception qui prendra près de cinq ans. Le président de Renault donne le ton dans la

préface qu'il rédige pour le livre de Christophe Midler « *l'auto qui n'existait pas* » (InterEditions) à propos du concept de la Twingo « *une révolution de concept mise en relief par les réactions que suscitait le projet à sa naissance, contrastées à l'extérieur et souvent négatives à l'intérieur de Renault; répondaient-elles à la phrase de Patrick le Quément, écrivant: "je préfère un design instinctif à un marketing extinctif", et recueillant pour cela la pleine approbation du P.-D.G.* » Pleine approbation ? Disons que,



Ce cliché de Christian Martin, réalisé pour "L'Auto-journal", exprime la volonté de Renault d'engager le concept monovolume sur tous les segments.



En haut, l'une des premières maquettes du projet X06 du mois de mars 1987. Elle va se trouver en concurrence avec celle de Gandini cette année-là.

Ci-dessus, la première maquette avec ses emboutis de poignées rectangulaires et sa ceinture de vitrage horizontale, que l'on retrouvera en série.



La maquette est repeinte en rouge. Elle sera de nouveau enfermée en 1987 dans sa caisse après qu'un test a été annulé, suite à une fuite dans la presse.

En 1988, le style n'est pas tout à fait gelé et, à l'intérieur, rien n'est figé : on devine l'instrumentation en face du conducteur, et des sièges volumineux.

comme l'écrit lui-même le Président, « *j'ai allumé un feu orange devant le projet Xo6...* » Xo6? Oui, il est devenu Xo6 en mars 1988, en prenant le nom de code d'un développement lié au concept-car Mégane Wo6 de la même année, pour brouiller les pistes en interne autant qu'en externe. Mais il a déjà une longue histoire derrière lui. En novembre 1986, ce désir de petite voiture est dévoilé au président Georges Besse, quelques jours avant son assassinat. En mars 1987, alors qu'il devait être analysé

devant la direction, la réunion est annulée suite aux fuites du quotidien l'Humanité sur une hypothétique fermeture de l'usine de Billancourt. Et même si le projet Xo6 ne doit pas être produit là-bas, les syndicats auraient perturbé ce programme s'ils étaient venus à en prendre connaissance! La maquette repart donc dans sa boîte. Huit mois après, Le Quément la découvre à son tour, et devine son potentiel. Il sait qu'il doit concevoir ce programme différemment du fourre-tout des VBG pour lui



Les pères de la Twingo : Patrick le Quément, directeur du design industriel, Yves Dubreil, responsable du projet et Jacques Cheinisse, patron du produit.

Le style de la Renault Twingo a été développé par le studio B, celui de Nanterre, alors dirigé par Jean-François Venet, à l'extrême droite de cette photo d'équipe.

assurer une survie. Il commence par lui façonner un visage, sourire et yeux rieurs, et pose cette carrosserie monocorps sur des voies plus larges afin d'asseoir la silhouette. Ce passage à l'acte va débousoler la moitié de l'entreprise, qui ne comprend pas pourquoi ce nouveau directeur du design se croit obligé d'aller positionner la Xo6 dans les pattes de la Clio, encore en gestation! Face à ces craintes, des tests confrontant les futures Clio et



Jean-Pierre Ploué ne s'est pas contenté de dessiner la Twingo. Dès 1988, il a imaginé des dérivés comme cette silhouette "loisirs" aux faux airs de petit SUV!

Plus réaliste, même s'il n'a jamais vu le jour, le projet d'une Twingo cabriolet a également été esquissé par le designer. Notez la double sortie d'échappement.



Twingo sont effectués dans le plus grand secret. À l'automne 1988, la maquette modifiée est enfin adoubée. Rassuré, Raymond Lévy confie le poste de responsable de ce projet à Yves Dubreil au printemps 1989. Ce dernier part d'un constat évident : ne pas concevoir cette petite voiture sans s'appuyer, d'abord, sur la contrainte économique. Pour assurer cette économie de développement, il gomme la diversification de la gamme, afin de sauvegarder des choix coûteux mais impératifs comme l'aménagement modulable de l'intérieur. En juillet 1989, le style définitif de la Twingo est validé. Elle sera la grande vedette du mondial 1992, date à laquelle elle aurait dû être commercialisée, mais la mise au point de la banquette arrière coulissante et l'obtention de la qualité voulue décalera cette date de cinq mois.



1989-1990 :

LA BLESSURE ALPINE

C'est une phrase lourde de sens, extraite des nombreuses interviews menés avec Patrick le Quément lors de la rédaction de ce livre : « *dans mon esprit, le concept-car Laguna faisait partie de ma campagne pour raviver Alpine. J'ai échoué à la relance de la marque.* » L'ère Gaston-Juchet s'était déjà cassé les dents avec le programme NGA (voir page 54). Le Quément va tenter dès

son arrivée d'aider au développement d'un énième projet Alpine, le W71 lancé par le bureau d'études dieppois du Berex pour épauler l'A610 en gestation. Ce nouveau modèle doit permettre de créer une gamme Alpine cohérente. Le nouveau patron du design profite de ce projet pour redynamiser ses équipes, dont certains éléments ont souffert de la période 1985-1987. Le programme est ouvert au concours et, dès 1988, Guy Greffier qui a longtemps

Dès son arrivée, Patrick le Quément s'attaque au renouveau de la marque Alpine. Le projet W71, en partie conçu au Berex à Dieppe, adopte un profil monovolume.

Cette maquette du W71, datée de mars 1989, est due au talent du regretté Guy Greffier qui a conçu une silhouette avant-gardiste, à la proue de concept Laguna.





travaillé aux côtés de Jean-Pierre Ploué, Thierry Métroz et Hideky Nagashima dans le studio B dirigé par Jean-François Venet, exécute une maquette très originale, avec un équilibre des masses porté sur l'avant et un volume monocorps. Sa maquette 1/5^e est secondée par une version cabriolet et donne naissance, en mars 1989, à une réalisation à l'échelle 1/1. On retrouve ce regard si particulier, très ovoïde, que le concept-car Laguna déflorera au salon de Paris 1990. L'habitacle est coiffé d'un pare-brise qui remonte sur le pavillon, se prolonge sur la partie arrière en conservant son aspect « bulle » pour mourir sur un capot moteur blanc largement percé d'aérations. À l'arrière, la sortie d'échappement

est double et centrale alors que les feux sont réunis en bandeau, élargissant visuellement le coupé. L'engin est très séduisant, très moderne et même dérangeant par ses proportions. Le projet W71 se poursuit avec une étape dynamique et un châssis qui, lui aussi, sera en partie défloré par le concept-car Laguna. Il est d'ailleurs temps de trouver le design définitif de cette petite sœur de l'A610 à venir. En 1980, deux maquettes sont mises en concurrence. On retrouve celle de Greffier, immatriculée "1403 DA 89" (au fond, sur la photo page de droite). Elle est repeinte intégralement en bleu, et perd ainsi son originale teinte bicolore. À ses côtés, la maquette du Berex sert de base à l'élaboration du prototype roulant.

Ce dernier ambitionne un poids de 900 kg, récupère le train avant de la R19 16 soupapes, alors que son bloc quatre cylindres turbo de 1995 cm³ et 210 ch est implanté en position centrale arrière. La W71 est une stricte deux places, ce qui n'empêche pas l'équipe du design de réaliser une maquette échelle 1 de son habitacle que l'on découvre aux côtés des deux maquettes. Raymond Lévy, qui passera le flambeau à Louis Schweitzer à la tête de la Régie en 1992, ne valide pourtant pas ce programme... Le Quément compte alors sur Christian Contzen pour relancer un projet, le W94, qui donne naissance au Spider, en 1995. Mais ce dernier né avec un écusson Alpine sera vite rebadgé Renault Sport. Car c'est bien le développement de cette ligne sportive qui met un terme à la volonté de relancer Alpine. À l'image du programme NGA de la nouvelle gamme Alpine qui fut stoppé en 1978 pour laisser place à la R5 Turbo. La vie est une question de choix. Mais Patrick le Quément est un battant et prépare déjà une revanche (voir p. 180)...

Guy Greffier avait imaginé une version totalement découvrable de son coupé Alpine. C'était, dès 1989, un Spider Renault Sport bien avant l'heure !

La maquette d'habitabilité du W71, la version du Berex et celle de Guy Greffier, repeinte en bleu. À droite, l'esquisse de la future Mégane !



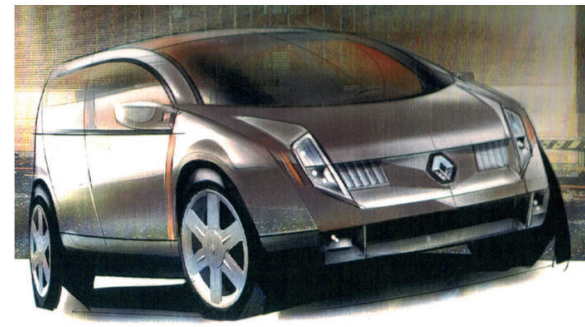
1995 : DES PROJETS ET DES HOMMES

On l'a vu, Le Quément redynamise ses designers à son arrivée, notamment avec le programme Alpine. Mais au quotidien, comment se passe la gestion de plus d'une centaine de designers qui ne remportent pas tous les concours pour un concept-car ou un programme de série? « *En fait, les designers se voient beaucoup... pendant les repas, à la cantine! Pendant longtemps, j'engageais des concours entre eux, comme lors du lancement du programme Logan. Je me suis dit qu'il n'y aurait que deux ou trois designers ce jour-là, mais tout le monde était là! Sur certains concept-cars également, les designers venaient de tous les domaines et si leur dessin était sélectionné ils changeaient de département pour passer chez Venet ou, plus tard, chez Jardin. Mais pour répondre à votre question, même si les designers sont concurrents les uns les autres, je reste convaincu que l'équipe a remplacé le génie solitaire.* » Dans ce contexte, comment motiver les éternels perdants? « *Ce n'est pas évident et très difficile. Il faut mettre en avant une équipe, expliquer qu'un dessin sélectionné est le résultat de l'influence des uns et des autres, ou des uns sur les autres. Serge Van Hove (conseillé de Patrick le Quément) me disait que dans le domaine du design, de la création, on n'existe*



que par le succès que l'on a. Mais on ne peut pas dire qu'un designer jamais sélectionné au final n'a rien fait. Non, il n'a pas rien fait, il a forcément eu une influence sur les autres. » Le milieu des années 1990 est entre autres marqué par deux designers, Florian Thiercelin pour les concept-cars Initiale de

Au milieu de la décennie 1990, le designer Benoît Jacob (ici avec Jean-François Venet) est prolifique: Renault Fiftie, Spider, Logan et Laguna II.



En haut, contrairement à ce que craignait Patrick le Quément, de nombreux designers ont participé au projet Logan. Benoît Jacob en a signé le design.

Florian Thiercelin a connu une décennie 1990 créative, avec les concept-cars Initiale et VelSatis, et des projets pour le renouvellement du Scénic.



Fin 1992, Christian Contzen demande au designer Grégory Gambarara de créer une Lotus Seven. Le Spider naît d'un dessin de Benoît Jacob.

Deux ans après la venue du Spider Renault Sport, Benoît Jacob esquisse un restylage pour le moderniser. Cette évolution ne verra jamais le jour.



1995 et VelSatis de 1998 (voir pages 138 et 168) et Benoît Jacob pour les véhicules de série Laguna II (2001) et Spider Renault-Sport (1995). Ce dernier, né Alpine selon la volonté de Christian Contzen, finira avec le losange sur sa proue. Sa carrière aurait pu perdurer puisque Benoît Jacob a esquisé un restylage. Mais le designer va quitter Renault pour BMW avant d'œuvrer à Munich pour un constructeur chinois. C'est également une période où Matra fait le forcing avec deux projets importants, une urbaine P55 à places arrière dos à la route révélée en interne en 1994, deux ans à peine après la Twingo, et un coupé Espace, dénommé

Alors que Renault vient de commercialiser sa Twingo, Matra propose en 1994 une urbaine novatrice avec quatre places, dont deux dos à la route. C'est le projet P55.

En 1995, avec l'aide de Giugiaro, Matra développe l'Espace Club sur la base de l'Espace III. Ce projet P54 dynamique est conçu avant le Scénic.



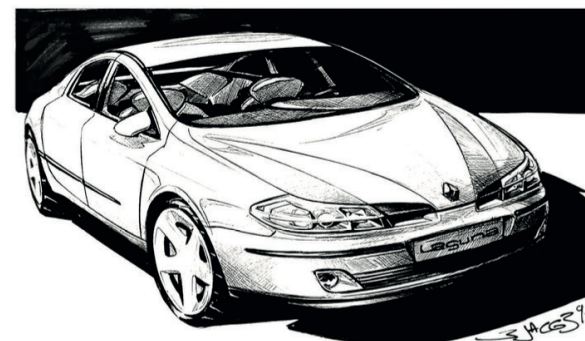
« Espace Club ». Ce dernier est présenté à Renault en 1995, un an avant l'arrivée du Scénic, alors que l'Espace III (P52) n'est pas encore commercialisé. Ces projets entrent en concurrence avec le plan produit Renault – Twingo et futur Avantime – et cette rivalité est d'autant plus rude qu'il y a derrière les deux projets Matra la survie même de l'usine de Romorantin... On sait que l'Avantime de 1999 (voir p. 174) ne changera hélas pas la donne de la fermeture de ce site.

Fabio Filippini prend ce cliché émouvant de Steve Job (pull noir) en visite au design. Une reconnaissance de l'internationalisation de Renault Design Industriel.



Ci-contre, la proue du concept-car Fluence de 2004 devait être celle de la Laguna III commercialisée en 2007. Mais ce choix a été recalé.

Il y aura moins de débats en 1996, lorsque Benoît Jacob esquisse la Laguna II qui sera présentée en 2001, un an après sa rivale Citroën C5 plutôt fade.



1995-2008 :**PARTIR CHEZ MERCEDES ?
CARLOS GHOSN ARRIVE...**

Dans une interview d'Olivier Boulay (designer Mercedes), le Français explique pourquoi le constructeur allemand a relancé Maybach. On y découvre que l'influence de l'Initiale Renault de 1995 y est pour quelque chose. Patrick le Quément se souvient que « *le patron du design Mercedes de l'époque (Bruno Sacco) est venu sur le stand afin que je lui présente la voiture. Il est revenu ensuite avec l'ensemble de la direction. Plus tard, j'ai été sollicité très sérieusement pour remplacer le responsable du design Mercedes au moment de sa retraite. Dans cet article, Olivier Boulay évoque combien Initiale a été le point de départ de la Maybach... C'est intéressant de lire ça après que Freeman Thomas a clairement dit qu'Argos a été le point de départ de l'Audi TT !* »

Mais Le Quément reste fidèle à Renault, et entre dans une phase de sa carrière où il mène, de front, la direction du design et de la direction de la qualité (1995-1999). C'est lorsqu'il quitte ce dernier poste pour se reconcentrer sur le design qu'un départ d'importance intervient. Jean-Pierre Ploué quitte Renault pour VW et Ford, avant de prendre la direction du design Citroën en 1999. « *Ce départ, je ne l'ai pas vu venir* » me confie aujourd'hui Le Quément. « *C'est très triste... Mais j'ai eu des mots encourageants*



En 1992, Louis Schweitzer (à droite) succède à Raymond Lévy. Puis, en 1996, Carlos Ghosn arrive et prendra en charge la renaissance de Nissan en 1999.

à son égard. Il avait raison de partir ! » Cette période 1995-2000 compliquée par l'accumulation des responsabilités, par le départ d'un vrai talent aujourd'hui à la tête d'un

concurrent, se complexifie encore avec l'arrivée de Carlos Ghosn en 1996. Le patron du design a parfois été critiqué pour ses rapports trop proches avec le président Louis Schweitzer. Le voilà obligé de répondre à un personnage aux méthodes diamétralement opposées. Et l'on sait que ce personnage prendra les rênes de l'entreprise en 2005. Les relations avec Ghosn sont très différentes de celles que Le Quément menait avec Schweitzer. L'un des programmes impactés est la Laguna III, que

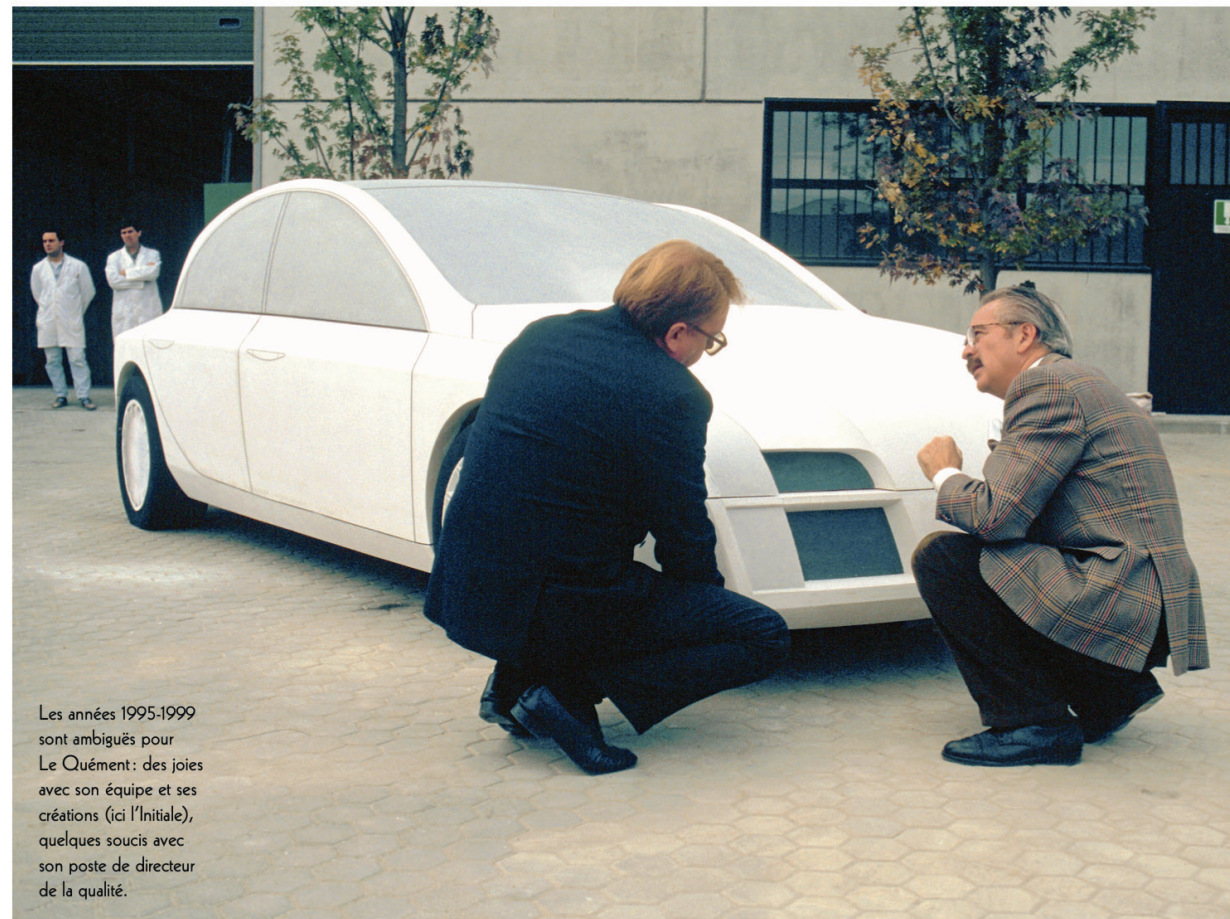


Antony Grade et Patrick le Quément reçoivent la visite de Louis Schweitzer et du directeur de produit Georges Douin, autour d'une maquette intérieure de Laguna.

Louis Schweitzer se rendait au minimum une fois par mois au design. Ici lors de la présentation par Patrick le Quément de l'Espace IV.

Le concept-car Initiale de 1995 séduit Bruno Sacco, patron du design Mercedes. À tel point que le constructeur tente de débaucher Patrick le Quément.





Les années 1995-1999 sont ambiguës pour Le Quément: des joies avec son équipe et ses créations (ici l'Initiale), quelques soucis avec son poste de directeur de la qualité.



Jean-Pierre Ploué passager de son concept-car Laguna, mais pas de sa carrière: il quitte Renault en 1995 pour VW, passe chez Ford, puis prend les rênes du style Citroën.

Ghosn veut placer sur le podium de la qualité dans son segment. Quitte à sacrifier quelque peu le style? La face avant subit effectivement les foudres des tests clientèles et ne ressemble en rien à celle qui apparaît sur le concept-car Fluence en 2004 (voir page 206). Patrick le Quément aime rappeler alors cette phrase de David Ogilvy – il fonda le groupe publicitaire Ogilvy & Mather – qu'il vénère: « la plupart des firmes utilisent les recherches de marché comme une personne ivre se sert d'un lampadaire, plutôt pour se soutenir que pour s'éclairer. »

Ghosn encourage pourtant Le Quément à œuvrer en bonne intelligence avec le produit, « tout en me confiant aussitôt: je vous préviens, c'est moi votre patron! » Les relations se tendent forcément. « La grande différence entre lui et Louis Schweitzer, me confie Le Quément, c'est qu'avec ce dernier, nous sommes dans un rapport en tête à tête, avec une ouverture intellectuelle, alors qu'avec Carlos Ghosn, nous sommes face à sa volonté d'exprimer sa puissance. Il a un orgueil sans limite. On sent la menace permanente avec lui! » Lorsque Ghosn arrive

en 1996, Patrick le Quément est dans une mauvaise posture face à un plan d'économie imposé alors qu'il est directeur de la qualité! « Quand Ghosn part au Japon pour l'Alliance, il me fait savoir que même si nous avons eu des moments difficiles ensemble, il respecte les positions que j'avais eues et il me demande de rester un an ou deux pour trouver mon successeur. Il y a alors un revirement de situation. Tout à coup, tout change, le problème n'est plus le design, mais le produit! Je suis resté finalement... quatre ans de plus! »

2009 : L'HÉRITAGE

La première décennie du troisième millénaire n'a pas forcément été la plus simple pour Le Quément, professionnellement parlant. Pourtant, à la demande de Ghosn, il reste à son poste plus longtemps que prévu pour organiser son remplacement. Des noms en interne vont revenir sans surprise : Antony Grade, Patrick Lecharpy et Thierry Métroz. Le Quément reste en première ligne face à Carlos Ghosn (devenu patron de Renault en 2005) pour le design industriel. « *Mais lors des présentations des futurs modèles, au contraire, je me mettais légèrement en retrait pour laisser parler les candidats potentiels. Il fallait que Ghosn les connaisse mieux et la façon la plus rapide, c'est que chaque mois lorsqu'il venait me voir*



À peine les portes du Technocentre franchies, Patrick le Quément s'attaque à de nouveaux défis : design de bateaux et partenaire d'une école de design.

Trois générations de Renault Mégane auront été conçues sous la direction de Le Quément. Ici la troisième de 2008 que l'on doit à François Leboine.



au design, il puisse évaluer nos équipes ! » Thierry Métroz tient un moment la corde mais, peine perdue, Carlos Ghosn veut bousculer les équipes en place et sortir de son chapeau un nom venu de l'extérieur, afin de poser les bases d'un nouveau design après plus de vingt années de « *concepts forts* », parfois incompris. Laurens van den Acker sera cet homme du changement. Thierry Métroz quitte alors Renault pour rejoindre Jean-Pierre Ploué chez PSA, d'abord au style Citroën puis aujourd'hui DS. Patrick le Quément laisse

Les outils numériques se sont multipliés depuis la fin des années 1980. Ce déploiement a participé à l'accélération du développement des programmes.



Le renouvellement d'une icône comme la Twingo ne fut pas aisé. La proposition de François Leboine qui retrouvait la sympathie de l'originale fut hélas rejetée.

alors la place au patron du design Mazda, avec quelques beaux produits dans les tuyaux, même si la petite Twingo Wind pourtant validée, ne trouve pas le succès escompté, doux euphémisme ! « *Les gens que je rencontre expriment souvent leur surprise quand je leur dis que lorsque j'ai quitté mon poste de directeur du design*

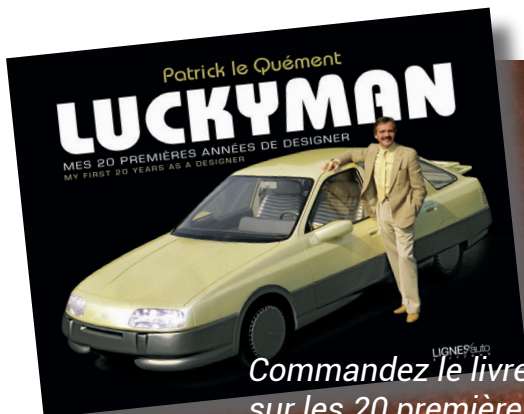
chez Renault, une de mes premières tâches – et non la plus simple – était d'apprendre comment dessiner à nouveau. » écrira ensuite Patrick le Quément dans son ouvrage (*). « *L'explication était simple : au cours des vingt-deux années que j'ai passées chez Renault, plus encore que dans mes emplois précédents chez Volkswagen, Ford et*

Simca, ma mission première était d'inspirer, d'encourager et de guider mes équipes de designers. Au moment où j'ai quitté Renault, nous avions cent quarante designers ! » Une belle mécanique qui va perdurer avec Laurens van den Acker. Nous ne pouvions refermer ce chapitre de l'ère Le Quément sans une dernière citation. Dans l'interview de Eberhard F. Schrader, à la question de savoir comment font les designers pour comprendre ce que le client voudra dans cinq ans, Le Quément se sert d'une citation de Sir Dennis Lasdun, architecte anglais, qui écrit que « *notre tâche consiste à donner au client, dans le cadre de temps et de coûts, non pas ce qu'il veut, mais quelque chose qu'il n'aurait même jamais imaginé vouloir. Et lorsqu'il le reçoit, il le reconnaît comme étant ce qu'il a en fait toujours voulu.* » Ce que Le Quément a tenté d'accomplir durant plus de deux décennies.

(*) « *Between the lines* » Éditions Merrell : merrellpublishers.com



Le style du programme Wind (W33) est gelé. Il fallut reprendre l'intégralité du bloc avant de la Twingo II, contrariant ainsi l'audace des designers.



Commandez le livre « Luckyman »,
sur les 20 premières années chez Simca,
Style International, Ford et Volkswagen
du designer Patrick le Quément sur le site :
lignesautoeditions.fr



DESIGN RENAULT

1987 - 2009

L'ère Patrick le Quément

La publication d'extrait(s) ou de la totalité de ce support,
textes et/ou illustrations, n'est autorisée
qu'après accord de l'auteur : *lignesauto@gmail.com*

Auteur : Christophe Bonnaud
Directeur artistique : Yves le Ray