

Luca de Meo

R5, LA BELLE HISTOIRE

2024 —

*Trois ans au cœur d'un projet
qui a changé Renault.*

Aux passionnés de l'Automobile.

**Jeudi 2 juillet 2020,
le jour où tout a commencé.
L'histoire d'un coup de foudre
pour une maquette orange.
L'histoire de la nouvelle R5.**

Jeudi 2 juillet 2020, le jour où tout a commencé. L’histoire d’un coup de foudre pour une maquette orange. L’histoire de la nouvelle R5.

La veille, alors que tout le monde a déjà la tête dans les vacances, rien de plus normal après des semaines de confinement, de distanciation et de vie masquée, j’ai repris le chemin du travail. Avec le plus grand bonheur. Nommé directeur général de Renault en janvier, j’ai attendu de longs mois ce moment. L’inactivité ce n’est pas trop mon truc. Dans mon cas, le Covid n’est pas en cause. Une clause dans mon contrat de travail stipulait que je ne pouvais pas passer du groupe Volkswagen, ou je dirigeais la marque Seat, à l’un de ses concurrents sans marquer une pause. J’ai dû faire avec. Les choses sérieuses ont vraiment débuté avec mon entrée au siège de Billancourt. Un retour par le haut dans une entreprise où j’ai débuté ma carrière en 1992 après mes études à l’Université Bocconi de Milan. Renault sort d’une longue période de crise. Le président Jean-Dominique Senard, qui m’a fait venir – une belle rencontre ! -, a commencé le travail de redressement. Mais le challenge s’annonce corsé. Car la transition vers l’électrique remet en cause 140 années de certitudes thermiques.

Pendant mon interminable « confinement », je me suis occupé comme j’ai pu. J’ai lu des dizaines de livres et d’articles sur l’entreprise,

j'ai rencontré une palanquée d'anciens dirigeants et de partenaires venus spontanément à ma rencontre. J'ai beaucoup réfléchi. Je me suis ainsi fait une première idée des forces et des faiblesses de la maison. Mais en réalité, je ne sais encore rien ou pas grand-chose. À mes yeux, le nerf de la guerre, ce sont les produits. Je brûle de savoir sur quels projets planchent les designers de Renault. Notamment sur le front des voitures électriques. C'est à partir de cette base que je pourrai entrer dans le vif du sujet, bâtir une stratégie de relance. Ma première décision a été de demander qu'on me les présente.

Soudain, en avançant dans le bâtiment, j'aperçois une maquette à taille réelle qui ressemble furieusement à une R5.

Une maquette orange fluo

Dès le lendemain de ma prise de fonction, je mets donc le cap sur le Technocentre de Guyancourt situé dans le sud-ouest de Paris à une trentaine de minutes du siège de Billancourt. C'est dans ce lieu très protégé que les nombreuses innovations de la marque au losange sont imaginées, réalisées, testées et que l'on invente les modèles de demain. Un concentré de matière grise qui rassemble 12 000 ingénieurs, designers et techniciens. J'ai souhaité que l'on regroupe tous les projets en cours de développement dans la même salle. Parmi eux, des petites voitures destinées aux marchés internationaux et un gros modèle électrique. Mais je dois avouer que je reste un peu sur ma faim. Je me rends compte qu'il va falloir entreprendre une refonte complète de la gamme. Soudain, en avançant dans le bâtiment, j'aperçois une maquette à taille réelle qui ressemble furieusement à une R5. Impossible de la rater, elle est de couleur orange fluo. Curieux, j'interroge mes interlocuteurs du Technocentre. « C'est quoi ça ? ». « C'est juste le travail exploratoire d'un designer, François Leboine, un exercice de style », me répondent-ils. Malin, le patron du Design du groupe l'a tout de même placé à un endroit où il était sûr que je la verrais. « Il s'agit d'une proposition de petite voiture électrique, me précise-t-on ; mais elle a été rejetée car l'entreprise ne voulait pas se lancer dans le rétro design. » Je regarde longuement cet objet. Pour moi l'évidence est là. Je prends la décision sur le champ. « C'est exactement ce qu'il faut faire ! Essayer de mettre ce design sur une plateforme avec quatre roues. Il faut que ce soit une voiture 100 % électrique. On va faire la Renault 5 ! »

Bien sûr, en prenant cette décision, je pense au succès du relancement de Cinquecento que j'ai eu la joie de piloter chez Fiat en 2007. Un succès planétaire ! Mais ce n'est pas ma seule source d'inspiration, loin de là. Tous les grands constructeurs automobiles ont dans leur gamme un ou des modèles qui incarnent, plus que les autres, leur ADN. Ce sont leurs classiques. Chez Renault, la 4L, la R5, la Twingo, l'Espace ou le Kangoo en font partie. Certains comme la

La nouvelle Renault 5 doit devenir le symbole d'un autre rebond, celui qui propulsera Renault dans le petit club des champions de l'électrique.

VW Golf ou la Mercedes Classe S, évoluent au fil des années sans jamais disparaître de la gamme, d'autres, comme la 500 ou la Mini, refont surface après une longue éclipse. Et ça marche presque à tous les coups.

Lors de sa première vie, la Renault 5 a marqué l'histoire de la marque. Je devine qu'elle dispose de tous les atouts pour le faire une deuxième fois. Le parallèle avec ce qu'il se passe aujourd'hui saute aux yeux. Dans les années soixante-dix, elle a permis à l'entreprise de rebondir après les chocs pétroliers et de réussir sa transition vers la frugalité énergétique. À ce moment, on redoutait que le pétrole ne disparaisse ou, à tout le moins, ne devienne rare et donc très cher. Une cinquantaine d'années plus tard, la nouvelle Renault 5 doit devenir le symbole d'un autre rebond, celui qui propulsera Renault dans le petit club des champions de l'électrique.

**Éclaboussante de modernité,
incarnation des seventies,
allégorie du pop art.**

Accessible mais branchée

Cette intuition m'invite à faire un voyage dans le passé, aux origines d'une voiture devenue culte. Mieux la connaître pour mieux m'en inspirer.

En 1972, année du lancement de la Renault 5, je vivais en Afrique. J'avais cinq ans mais je me passionnais pour tout ce qui roule, je voulais déjà en faire mon métier. Dans ma famille, on ne jurait que par Fiat. Je me souviens que ma maman avait une Fiat 127, la concurrente de la R5. Mais comme nous fréquentions beaucoup les milieux francophones, j'avais bien remarqué que les mamans de mes copains français roulaient, elles, dans cette Renault 5. À vrai dire, j'étais un peu jeune pour prendre la mesure de l'évènement. C'est quelques années plus tard, rétrospectivement, que j'ai découvert le génie qui habitait cette voiture. Autant d'innovations et d'audace sur 3,52 mètres, c'était bluffant ! Éclaboussante de modernité, incarnation des seventies, allégorie du pop art. Avec sa bonne bouille, ses couleurs acidulées, ses sièges en skaï orange luisant, sa carrosserie 3 portes, ses boucliers en plastique, ses protections latérales inédites, ses poignées de portes intégrées...

D'emblée, la petite Renault avait imposé un nouveau concept : celui de la voiture accessible mais "branchée", comme on ne le disait pas encore à l'époque. À la fois pratique et fantaisiste, utilitaire et gratifiante pour son conducteur ou sa conductrice. Pour moi elle ressemblait un peu à une petite R16, cette grande voiture familiale arrivée sur le marché en 1965 qui avait innové, bien avant la Golf, avec son hayon arrière lui donnant un look mi-berline, mi-break. Comme son aînée, la R5 était dotée de cet atout précieux qui agrandissait son coffre et le rendait plus facile d'accès. En posséder une ne renseignait pas sur votre niveau de vie. Mais disait beaucoup sur votre style de vie. Pour la première fois, révolution copernicienne, le standing du véhicule n'était pas corrélé à sa dimension.

**Entre autres vertus, la R5
avait eu celle de galvaniser
les troupes.**

Il fallait oser imaginer un tel cocktail ! Et ils avaient osé.

Le designer d'abord, Michel Boué, l'un des dix stylistes du studio Renault. Discret, il n'avait jusqu'alors « pas réalisé grand-chose de remarquable et aucune de ses idées n'avaient été retenues », selon le patron de l'époque du bureau d'études. On pouvait espérer meilleur départ... Mais Boué était un passionné et un disciple de Raymond Loewy, pionnier du dessin industriel. Le mantra de cette star franco-américaine : « la laideur se vend mal ». Son obsession : réconcilier esthétique et aspects pratiques. Ses grands clients : Shell, Coca-Cola, Studebaker, Lucky Strike... Ainsi inspiré, Michel Boué avait présenté le 26 avril 1967 deux esquisses pour le très secret projet 122. Tous les ingrédients étaient déjà là. Look cubique, hayon arrière, calandre en forme de visage espiègle, larges surfaces vitrées... L'auteur de ce coup de maître évoquait « un petit objet aux formes souples, en harmonie avec l'esthétique féminine ». C'était osé mais prémonitoire. Les femmes voulaient s'émanciper et pouvoir travailler, le besoin d'une seconde voiture se faisait sentir. Chose rare, la maquette dévoilée ce jour-là avait été figée presque aussitôt. Le premier essai avait été le bon. Pour aller droit au but, le designer s'était appuyé sur une autre innovation de Renault, le « Renaultrama » qui permettait de voir la maquette au 1/5^e en conditions de roulage, avec un décor défilant derrière elle. De la réalité virtuelle avant l'heure !

Autre homme à avoir pris des risques, le patron de l'époque, Pierre Dreyfus. D'emblée, il trouvait la petite nouvelle “marranta et sympathique” et avait dit “banco”. Cet enthousiasme avait gagné toutes les équipes de la Régie qui avaient donné vie au projet. Car, entre autres vertus, la R5 avait eu celle de galvaniser les troupes.

**Cela confirme mon idée
qu'une voiture peut avoir
du charisme.**

Dix ans au sommet

Cela confirme mon idée qu'une voiture peut avoir du charisme. Un cas unique, à ma connaissance, dans le monde de l'industrie. Ce mélange de séduction et de conviction. Cette qualité indescriptible qui fait sortir du lot la personne (l'objet en l'occurrence) qui en est doté. C'est un sujet plus d'actualité que jamais dans notre secteur soumis à de nombreuses questions existentielles. Nous devons nous interroger : comment faire encore rêver avec un volant et quatre roues ? Comment faire tomber amoureuses les jeunes générations de l'automobile ? Comment concilier la passion et les nouvelles contraintes environnementales ?

La première R5 était en cela un formidable sujet d'inspiration. Elle avait su casser les codes en restant financièrement dans les clous. Il aurait été facile de jouer la séductrice avec un budget « no limit ». Ce n'était pas son cas. La petite citadine avait donc dû être très maligne. Son ramage était révolutionnaire mais sa mécanique traditionnelle. Moteur en position longitudinale et non transversale, barres de torsion transversales à l'arrière, plateforme récupérée de la 4L, vitres latérales plates plus faciles à usiner.

Innovante, la Renault 5 l'avait été aussi sur le plan industriel. Elle avait été la première à bénéficier de deux bonds en avant technologiques qui allaient révolutionner l'industrie automobile : la conception assistée par ordinateur et l'installation des premiers robots industriels sur le site pilote de Flins. Ainsi, les coûts de développement étaient restés mesurés et les investissements avaient pu être concentrés sur le glamour.

Pari gagné puisque les ventes avaient vite décollé. Dès 1973, elles avaient dépassé les 100 000 exemplaires et permis d'accrocher la 5^e place du marché. L'année suivante, la R5 était devenue la voiture la plus vendue en France. Elle l'était restée pendant près de dix ans ! Jusqu'à ce qu'une certaine 205 montre le bout de son capot.

**Des yeux à la place des phares,
une bouche à la place de la plaque
d'immatriculation : stupéfiant
anthropomorphisme.**

Au total, jusqu'à sa retraite en 1985 (même ça, elle l'avait réussi avec son ultime pub « Adieu monde cruel »), 5,5 millions d'exemplaires avaient été écoulés. Des chiffres énormes.

Pour atteindre ce score mirifique, la petite Renault, et c'est cela aussi que j'aime en elle, avait dû se battre comme une lionne. Sans cesse, elle s'était remise en question, avait testé de nouvelles versions, et avait ouvert des voies. La TS avec ses sièges intégrés ajourés, l'Alpine survitaminée, la Turbo bodybuildée avec moteur central et monstrueux élargisseurs d'ailes, la berline avec empattement allongé et coffre arrière classique pour le marché espagnol, la TX à la finition tellement soignée, la cinq portes, la « Le Car » pour le marché américain. Et même une version électrique - déjà ! - développée avec EDF : batteries au plomb, 80 km/h en pointe, 110 kilomètres d'autonomie.

Parfois, elle avait raté la marche. Qu'importe ! Le droit à l'erreur existait, et elle était repartie à l'assaut avec une nouvelle panoplie. Cette audace se reflétait dans ses publicités qui utilisaient l'humour et le dessin. Une première, à l'époque, dans le monde automobile. Des yeux à la place des phares, une bouche à la place de la plaque d'immatriculation : stupéfiant anthropomorphisme.

La Renault 5 fut pourtant tout sauf une enfant gâtée : elle était née un an avant le choc pétrolier de 1973 et avait grandi avec la fin des Trente Glorieuses. Beaucoup de modèles européens n'avaient pas résisté à ce quasi-changement de civilisation. Elle, si. Elle avait même permis à l'entreprise de surfer sur la crise. Preuve de sa réactivité, une version GTL était sortie en 1976. Travaillée pour être la plus sobre possible, elle fut la première voiture à descendre sous le seuil symbolique des 5 litres aux 100 km.

Autant de vista faisait, je peux le confesser, quelques jaloux. En Italie, mais pas seulement. Et je connais plusieurs concurrents qui auraient payé cher pour se glisser dans l'ancre de la R5 afin d'en percer les secrets.

Je veux faire de cette nouvelle Renault 5, le pilier fondateur de notre gamme électrique.



Filiation naturelle

Aujourd'hui, je l'imagine du haut de son Panthéon regarder avec tendresse et passion le démarrage de sa petite sœur électrique et lui dire comme dans une des pubs de l'époque : « Renault 5, une sacrée famille » ! Cette filiation naturelle forge ma conviction. On fonce !

Avant de quitter Guyancourt, le 2 juillet 2020, je demande aux équipes de transformer la maquette orange en vraie voiture le plus rapidement possible. Cela implique quelques ajustements mais c'est évidemment jouable. Pendant l'été, je découvre les premières esquisses sur un écran. En octobre, elle est déjà achevée. Les designers de Laurens van den Acker et les équipes ingénierie de Gilles Le Borgne sont allés à la vitesse de la lumière pour relever le défi. Sans oublier le concours de Gilles Vidal qui a pris la direction du Design Renault en novembre. Pas question de baisser de rythme. Les enjeux sont tellement élevés qu'il faut raccourcir drastiquement les temps habituels de développement des nouveaux modèles.

Je veux faire de cette nouvelle Renault 5, le pilier fondateur de notre gamme électrique. Lorsque je présente le projet « Renaultion » le 14 janvier 2021, le modèle, qui était déjà prêt au niveau du concept, est d'ailleurs sur la scène derrière moi. Je l'ai choisi comme symbole de la nouvelle stratégie du groupe. Six mois seulement après le top départ fixé le 2 juillet aux ingénieurs. Aussi incroyable que cela puisse paraître, c'est exactement la voiture qui va être produite en série en 2024 !

Je l'avais déjà constaté lors du retour de la Fiat 500, certains produits sont magiques. Pas besoin de discuter des semaines, tout le monde est toujours d'accord sur ce qu'il faut faire. Et fait ce qu'il faut faire. Il n'y a pas d'inertie. Quand les équipes font revivre une voiture qui a laissé de si bons souvenirs, elles y mettent beaucoup d'amour. C'est bon signe pour la suite, car le client reconnaît, voit cet amour dans la voiture.

Jour après jour, je suis cette naissance avec passion. C'est ma nature profonde : je m'intéresse à chaque détail des nouveaux modèles. Je suis un « freak », un dingue des produits. Cette nouvelle R5, j'en ai fait le tour des dizaines de fois au fil de ses évolutions, l'observant de façon quasi obsessionnelle. Des séances critiques intensives qui ont débouché sur des petits ou des grands changements. À l'exemple du levier de vitesse situé au volant dont on pourra choisir la couleur à la carte. Je me suis inspiré des étuis de rouges à lèvres pour l'imposer ! L'une de mes marottes, c'est de m'assurer que le design d'une nouvelle voiture est identique à son concept initial. C'est la seule façon, selon moi, de vendre un rêve devenu réalité. J'y ai veillé personnellement, ce qui nous a conduit à conserver le petit écran de charge fixé sur le capot avant.

L'un des moments les plus forts de ces trois années de développement, c'est ma première prise en main de la voiture. Le 3 juillet 2023, pile trois ans après ma première visite au Technocentre, je suis convié à la conduire à Aubevoye, sur l'une de nos pistes d'essais située à une centaine de kilomètres de Paris. Personne ne peut la reconnaître car elle est camouflée derrière des formes provisoires. Je me mets au volant accompagné de l'un des ingénieurs en charge du projet. Un pur bonheur. Les performances, les sensations de conduite sont spectaculaires. Je complimente mon copilote du jour. Sa réponse ne manque pas d'humour. « C'est quand même la voiture du patron, on n'avait pas le droit à l'erreur ! » Tiens, tiens... Renault serait-elle en train de redevenir, l'entreprise humaine, sympathique et accessible qu'elle a toujours été, notamment dans ses périodes glorieuses ? Je l'ai ardemment souhaité. J'ai pensé que faire revivre une voiture culte y contribuerait. Nous sommes sur la bonne route !

Elle veut démocratiser la modernité électrique.



Bourrée de software

Culte, mais de son temps. Derrière sa forme familière, la nouvelle Renault 5 n'a en réalité pas grand-chose à voir avec son aînée. Nous avons fait des choix forts qui lui donne une vraie personnalité. Sur le marché de l'électrique, révolutionné par les Tesla d'Elon Musk et maintenant bousculé par les innovations des constructeurs chinois, les produits mi-chèvre mi-chou n'ont pas leur place. Impossible de se contenter de mettre des batteries dans des carrosseries traditionnelles...

La R5 relève le défi en s'attaquant à un segment délaissé, pour l'instant, par ces nouveaux acteurs, celui des petites citadines accessibles. Bourrée d'innovations et de software, elle veut démocratiser la modernité électrique. Dans ce métier, tout part de la plateforme. La sienne est exclusivement conçue pour la traction électrique. J'ai longuement échangé avec les ingénieurs de Renault. Certains d'entre eux militaient pour une voiture capable de porter aussi un moteur thermique. Mais à l'arrivée l'avantage est considérable. Nous sommes les premiers à faire ce choix en Europe. Cela nous donne une avance d'au moins deux ans sur nos concurrents. Concrètement, la Renault 5 embarque seulement quatre modules de batterie – une optimisation conséquente par rapport à d'habitude... et à la concurrence. Le gain de poids et d'espace est vraiment significatif.

J'ai également insisté pour faire de ce modèle un concentré de technologie interactive. L'idée, c'est d'en faire un compagnon utile et vivant.

Utile ? C'est la première voiture capable de renvoyer de l'énergie décarbonée dans le réseau électrique. Ce choix technique est couteux pour le constructeur mais génial pour le consommateur : d'après nos études, celui-ci pourra économiser des centaines d'euros sur sa facture d'électricité.

**Dans la droite ligne de son
ainée, mais avec des armes
différentes, cette Renault 5
aura un petit côté pop !**

Vivant ? La voiture aura son avatar appelé Reno qui naviguera entre le tableau de bord et le smartphone du conducteur. Un petit personnage nourri à l'intelligence artificielle, capable de prodiguer des conseils de conduite ou de délivrer à l'avance des informations sur les paysages traversés. Il va vivre et apprendre. Cela donnera de l'humanité à la voiture. Et un peu d'auto-ironie que seules les grandes marques peuvent se permettre d'avoir. Dans la droite ligne de son aînée, mais avec des armes différentes, cette Renault 5 aura un petit côté pop ! Et les atouts d'une grande : son système embarqué lui permettra d'être diagnostiquée et mise à jour à distance.

Avec son prix compétitif, elle se positionne comme un véritable « game changer » de l'industrie automobile. Pour 300 kilomètres d'autonomie !

**La mission de cette voiture
est de reconnecter Renault
avec la France.**

Made in France

Tout est dit ? Pas encore. Le produit est certes très important à mes yeux. Mais cette aventure a une autre dimension, essentielle pour la France et pour Renault. Celle de la relance industrielle et du combat contre le déclin.

D'un point de vue économique, le plus facile, et de loin, aurait été, de produire la nouvelle Renault 5 dans des pays « low cost ». En interne, on m'y a fortement incité. Là encore, j'ai écouté les idées de tous mais j'ai résisté. Et j'ai tranché.

La mission de cette voiture est de reconnecter Renault avec la France. D'en finir avec les notions de désindustrialisation et de délocalisation de la production qui nous collaient à la peau il y a seulement trois ans. Mon raisonnement s'appuie sur une croyance qui ne me quitte jamais : quand on achète une voiture, on achète un morceau de la culture industrielle d'un pays. Si on la coupe de ses racines en la fabricant ailleurs, elle perd son âme. Au volant d'une Alfa Roméo, par exemple, on pense aux routes italiennes pendant les vacances. Au volant d'une Renault 5, on doit se projeter dans un décor français. Ma conviction, c'est que les consommateurs y sont très sensibles. À condition, bien sûr, que cela ne leur coûte pas plus cher !

Je ne dirai jamais que cela a été facile, mais nous y sommes parvenus. Nous allons revitaliser le « made in France » sans y laisser des plumes financières. La nouvelle Renault 5 sera assemblée à Douai dans les Hauts-de-France. Un clin d'œil appuyé à la R5 d'origine qui fut la première à sortir des chaînes de cette usine. À proximité, nous avons déployé un vaste écosystème dédié à la voiture électrique que nous avons appelé ElectriCity. Cela représente plus de 700 nouveaux emplois dans la région et la création d'un pôle universitaire de formation pour accompagner nos équipes dans ce projet. Plus de 10 milliards d'euros sont investis directement ou indirectement dans cette région grâce à ce lancement. Un grand

**En développant cette voiture,
nous avons déjà beaucoup appris.**

projet industriel se met en place composé, notamment, de deux usines d'assemblage et de deux gigafactories de batteries dont celle de Verkor, une startup française. Avec la volonté de limiter l'empreinte carbone de ce dispositif : 80 % des fournisseurs sont situés dans un rayon de 300 kilomètres. Cela permet également de réduire les coûts de logistique et l'impact écologique.

Depuis trois ans, nous traquons les dépenses inutiles, nous recherchons tous les moyens d'abaisser le prix de revient. Inlassablement. Nous avons ainsi divisé drastiquement le nombre de pièces utilisées pour réaliser une voiture. À mon arrivée dans l'entreprise, il en fallait jusqu'à 2 600 pour un petit modèle. Ce chiffre est tombé à moins de 1 300 en moyenne sur les nouveaux modèles, et même à moins de 1 100 pour la Renault 5. Une opération aux gains multiples : la voiture est plus rapide à assembler, la qualité fait un bond en avant. Mais, surtout, on réduit le temps de développement d'un modèle qui est passé de 4 à 3 ans. Je pense même que l'on peut faire encore plus court. Nous n'avons pas le choix.

L'industrie automobile doit impérativement devenir plus agile pour faire face aux bouleversements technologiques qui vont se multiplier à une cadence accélérée. Dans le domaine des batteries par exemple, il n'est pas impossible que certaines usines soient obsolètes avant d'être inaugurées.

En développant cette voiture, nous avons déjà beaucoup appris. Mais elle n'est que le premier maillon d'une longue chaîne. Sur la même plateforme, nous allons faire rapidement la Renault 4 (une autre icône du groupe) et une Alpine. La Twingo électrique suivra et beaucoup d'autres. La famille va s'agrandir à un rythme soutenu dans les années qui viennent. Mais je conserverai toujours un regard particulier, chargé d'émotion, pour la Renault 5 E-Tech electric. Chez Renault, mon premier enfant.

