

LA GRANDE BRADERIE !

Perplexe, abasourdi, écœuré, révolté, ... je ne sais quel qualificatif convient le mieux aux sentiments que la marque Alpine me fait vivre...

J'ai connu Jean Rédélé le créateur, Jacques Cheinisse, l'inoubliable manager de l'équipe sportive, Jean-Luc Thérier, le pilote le plus talentueux de sa génération et les glorieux mécaniciens de Dieppe et ai pu apprécier leur dévouement et leur sens du devoir. J'ai connu François Guiter (Elf) et Jean Terramorsi (Renault Moteurs), les deux compères qui ont osé le pari fou du moteur turbo 1500 comme challenge du classique V8 3 litres atmosphérique. Il est passé de statut de moqué "Yellow Tea Pot" à celui qu'il fallait pour gagner et réclamé comme tel par Lotus, Tyrrell et Ligier F1 et d'autres prétendants. Il a été imaginé par des ingénieurs de talent – rassemblés sous le nom de Renault Sport – comme Jean-Pierre Boudy (qui fera gagner les Peugeot 905 au Mans), François Castaing (qui terminera sa carrière comme Vice-Président de Chrysler USA) ou Bernard Dudot, père du V10 magnifié par Mansell ou Prost.

Parallèlement, j'ai vibré au déménagement de l'usine Gordini passée du Boulevard Victor de Paris à Viry-Châtillon en bordure d'autoroute. Bref, Renault et Alpine étaient complémentaires. Alpine faisait le maximum avec peu de moyens et Renault croyait en ses ingénieurs motoristes...

Arrive un bellâtre italien, propulsé en F1 par son ami compatriote vendeur de pull-overs, Luciano Benetton. Ces deux vont « nous en faire voir de toutes les couleurs » comme le clamait si bien la publicité à cette époque. Florentin de caractère et "border line" comme Directeur d'écurie, Flavio Briatore va révéler Alonso et monter une usine à Enstone en Angleterre, histoire de se libérer de la tutelle de Renault Sport tout en continuant à être largement financé par Renault, via Patrick Faure, jusqu'au scandaleux G.P. F1 de Singapour qui lui vaudra une exclusion à vie... balayée depuis peu par on ne sait quelle manœuvre !!

Si les résultats en compétition sont bons, les résultats financiers de Renault ne le sont pas et il faut mettre la partie "Moteurs F1" en sommeil comme l'a exigé Louis Schweitzer, patron du losange. Son successeur, Carlos Ghosn accepte de relancer la machine. Elle va s'avérer grippée et les podiums sont rares.

L'équipe Renault est associée à Lotus dont le nouveau patron s'appelle Gérard Lopez, un pseudo gestionnaire qui quelques temps plus tard fera capoter l'écurie avant de sévir dans le football professionnel à Lille puis à Bordeaux où il mettra en faillite successivement le LOSC et les Girondins. Strike dirait-on au bowling !

Les affaires auraient pu s'arrêter là. Hélas, C. Ghosn, poussé par quelques influents personnages politiques, décide de refinancer une écurie alors qu'il aurait pu (et dû) faire sortir l'écurie des exigences de la F1, la tête haute. Avant la rocambolesque histoire de la malle à contrebasse embarquant le PDG libanais à la barbe de ses geôliers nippons, il avait accepté, du bout des lèvres, le retour d'Alpine et le maintien de l'écurie F1.

Débarqué à son tour, c'est un autre italien, Luca De Meo qui prend les rênes du losange. Il nomme Laurent Rossi, un corse à l'ego surdimensionné à la tête d'Alpine pour s'occuper à la fois des voitures de série et des voitures de course.

Grâce à Bernard Ollivier la nouvelle Alpine est un succès et l'association avec Signatech est efficace en prototype avec un titre de Champion du Monde LMP2 et trois victoires aux 24 Heures du Mans. Il n'en n'est pas de même en F1 où l'écurie va de Charybde en Scylla au point qu'elle devient la risée de tous les observateurs et que personne ne comprend pourquoi elle n'est pas cédée à Andretti, un team US de grande qualité qui piaffe d'impatience pour entrer en F1 et y briller comme il le fait depuis longtemps en Nascar et en Indy Cars, deux disciplines exigeantes.

Laurent Rossi viré, comme le seront, en deux ans, une trentaine (!) d'ingénieurs "historiques", la place est libre. C'est donc une nouvelle valse pour prendre le pouvoir et c'est Bruno Famin, ingénieur chez Peugeot Sport, qui est nommé à la tête de l'écurie qui n'engrange que quelques maigres points au championnat. Même les pilotes sont mis sur la sellette. Ainsi, Ocon s'en va chez Haas et Sainz préfère Williams à Alpine !

On croyait avoir tout vu mais, selon la célèbre appréciation d'un professeur au sujet d'un élève cancre « a touché le fond mais continue de ramer », l'écurie Alpine frise le ridicule depuis le début de la saison

avant de le percuter définitivement au GP de Hongrie où la marque bleue occupe les 19° et 20° places sur la grille, soit les deux dernières !... Au retour du pays magyar, on apprend que très bientôt ce seront des moteurs Mercedes qui équiperont les monoplaces Alpine et que le personnel de Viry-Châtillon est donc condamné au chômage, balayant d'un coup de plume 186 victoires en F1 et 12 titres mondiaux... Et qui signe le communiqué de presse ? : Flavio Briatore, le sulfureux !
Alpine F1 a vendu son âme au diable !...

Jean-Luc Fournier