

Introduction

« C'ÉTAIT PRESQUE IRRÉEL. »

Imaginons que l'on doive réaliser un film sur Alain Prost et cette époque furieuse de la Formule 1 des années 1980. Il commencerait avec le chant d'une mésange, dans un rayon de soleil. Les couleurs de l'arc-en-ciel dansent dans l'objectif de la caméra, une certaine intensité lumineuse frappe l'œil du spectateur, puis baisse progressivement à la venue d'un nuage pour dévoiler un coquelicot. Il y a des gravillons en gros plan, ceux d'une route de Bourgogne recousue de pièces de goudron rouge. C'est en Bourgogne, car il est écrit en bas de l'écran :

Campagne dijonnaise, juillet 1981...

Deux chevaux de trait en arrière-plan broutent derrière un arbre, dans la rosée d'une prairie fleurie de boutons d'or, de marguerites et de pissenlits. Le soleil éclaire les longs poils de leur arrière-train. À contre-jour, cela leur donne l'air de porter des « pattes d'eph », comme

à la mode de l'époque. Sur le côté de l'objectif, deux petites antennes apparaissent qui s'orientent en tous sens. On découvre une limace noire, accompagnée d'une congénère orange, qui traverse lentement le champ de la caméra, laissant derrière elles deux belles traces baveuses. Enfin, le bourdonnement d'un moteur arrivant de loin couvre progressivement le chant lancinant de la mésange.

—VROAAR !

Les roues d'une voiture passent devant l'objectif à toute allure. Parce que chaque univers a sa temporalité ; comme dans les westerns de Sergio Leone, il y a deux catégories d'êtres vivants : ceux en paix avec la leur, ceux qui font la guerre au temps qui court. Un pilote peut revêtir chacun de ces aspects, tout dépend s'il a ou non son casque sur la tête. Jackie Stewart, le légendaire triple champion de Formule 1, n'a-t-il pas qualifié Prost de « type sympa, à l'instinct de tueur » ? Et cela ne vient pas de son goût pour *Les Tontons Flingueurs*, film qu'il adore, mais bel et bien de son tempérament.

La caméra se retrouve à l'intérieur de la voiture, une Renault 5 Turbo. Les routes sinueuses de Bourgogne sont dangereuses... On voit la tête concentrée du conducteur. Celle inquiète du passager, qui s'accroche à la poignée du plafond. Les deux tressautent à chaque trou sur la route. Leurs coupes de cheveux à la Beatles leur donnent des airs de bandits de western spaghetti. Des flashes de lumières zèbrent leur visage. À travers ses lunettes de soleil, le conducteur voit défiler les dangereux troncs noirs de grands chênes verts

qui bordent la route. Les feuillages donnent pourtant une impression de protection. Ils forment une voûte d'un vert lumineux qui filtre la lumière du ciel d'été. Après un virage, notre R5 arrive aux abords d'une ville. Ainsi débute le premier dialogue, après que l'on voie la voiture du dessus, longeant un champ de blé qu'un tracteur moissonne.

— Il est marrant, Bernard, où est-ce qu'on va trouver de la glace ?

L'autre hausse les épaules. La voiture s'enfonce dans un boulevard.

— Tiens, regarde, un marché.

Les halles de Dijon s'offrent en effet à la vue du passager.

— Allons-y.

Les deux gars sont mécaniciens, cela se voit à leur tenue délavée floquée de l'insigne Renault au dos. Soudain, l'un d'eux repère avec des yeux brillants l'étal d'un poissonnier. Ce dernier fait, avec l'accent un soupçon traînant du Bourguignon :

— Qu'est-ce que je lui sers au chef ? Un blanc-cass ?

Car on ne boit que du blanc cassis ou du rouge cassis dans cette région.

— De la glace !

— De la glace ?

— Oui, de la glace, des glaçons, on vous en achète ! C'est possible ? On en a besoin pour Alain Prost.

— Alain qui ?

Le poissonnier semble consterné. C'est le début d'une musique légère et naïve à l'image de celle de *Mon nom est personne*, lorsque Terence Hill cherche à attraper une truite mains nues, au début du film. La truite pourrait filer entre ses doigts, comme la voiture que l'on voit maintenant sur la route du retour pourrait sortir de la route qui zigzague.

— Hé, fais gaffe ! Je tiens à ma vie !

— T'inquiète, je gère, fait le conducteur, une mère de ses longs cheveux devant les yeux. Je te rappelle que les essais ont déjà commencé !

Les deux arrivent au circuit de Dijon-Prenois, aux couleurs de « BP », « Radio Monte-Carlo » ou « Gitanes ». Ils se retrouvent à porter des sacs de glace à bout de bras, qu'ils ramènent au stand Renault. Il y a de l'agitation, entre les spectateurs avec leurs casquettes colorées qui arpentent le paddock dans l'espoir d'obtenir des autographes, les ingénieurs à l'œuvre qui cogitent sur les réglages des voitures, les directeurs d'écurie qui gèrent dix problèmes à la fois, les journalistes en recherche d'interviews, les officiels qui contrôlent les voitures... Une vraie ruche. Il y a même une Formule 1 posée à même le sol, dépourvue de sa carrosserie, que des mécaniciens bricolent accroupis sous l'œil d'enfants curieux. Des haut-parleurs crachent les commentaires d'un speaker, régulièrement couverts par des bruits de klaxons ou de moteurs qui rugissent.

Dans cette agitation, on voit défiler des noms de pilotes sérigraphiés sur des combinaisons aux couleurs de chaque écurie : celui du Canadien Gilles Villeneuve

pour le cheval cabré, le chouchou d'Enzo Ferrari qui le nomme aussi bien le « chevalier du risque » que le « prince de la destruction », une tête brûlée qui massacre volontiers les freins, les essieux et les transmissions – on l'appelle aussi le funambule ou l'acrobate tant il est doué derrière le volant ; l'Australien Alan Jones au caractère rugueux et déterminé, il a offert à l'écurie Williams son premier sacre mondial l'an passé ; le Brésilien Nelson Piquet pour Brabham, qui éblouit avec son coup de volant aussi bien qu'avec ses conquêtes féminines, ou encore ses jouets : yacht, hélicoptère, jet privé. Il est aussi célèbre pour ses violentes colères : après qu'Alan Jones l'avait sorti au Grand Prix de Belgique en début de saison, il s'est extrait de sa voiture, ulcéré, et a menacé de le « tuer », il a fallu le retenir d'aller commettre un meurtre ! Garçon diabolique, fils rejeté de ministre, il a gravi les échelons en se débrouillant dans son propre minibus qui prenait, de ses propres dires, l'eau de partout, en mangeant du pain et de l'eau tel un prisonnier, en bricolant lui-même sa voiture. Il n'est pas le seul à avoir fait cela, ce fut le lot de nombreux pilotes à leurs débuts, tels le Français René Arnoux sur sa Renault qui vagabondait partout avec sa compagne Nelly dans une caravane.

La caméra filme justement l'autocollant portant le nom du pilote français apposé avec son drapeau bleu-blanc-rouge sur la carrosserie de sa Renault : en cette saison 1981, René Arnoux est l'équipier d'Alain Prost. Sa voiture est posée sur des tréteaux, sous une tente, tandis que celle d'Alain Prost vient de s'arrêter sur la pit-lane : la caméra tourne à 180° pour montrer cette

RE30, version évoluée de la RE20B, que Prost attendait depuis longtemps. On imagine l'odeur du pneu brûlé qui vient d'être frictionné sur le bitume. Une bête jaune et noir de 560 chevaux, large et plate aux couleurs de Renault Elf, avec le losange sur le museau qui représentait à la base les initiales des deux frères Renault, Louis et Marcel. Il sait que cette voiture peut enfin transformer l'espoir en victoire, après un début de saison marqué par des pannes et des abandons. Le châssis, plus léger grâce à de la fibre de carbone, est aussi plus performant grâce à de nombreuses modifications aérodynamiques : museau plus pointu, large aileron avant. C'est du moins ce qu'il a ressenti lors d'essais privés sur ce même circuit de Dijon, avant qu'il ne perde une roue en pleine séance. Sans pouvoir réagir pour éviter le pire, il a explosé sa voiture dans un choc si violent qu'une de ses vertèbres cervicales a été touchée... C'est pourquoi, depuis, il ne se sent « pas en pleine forme ». C'était il y a à peine deux semaines, juste avant le Grand Prix d'Espagne à Jarama. Malgré cela, il y a été très performant. Il pense même qu'il aurait pu gagner, s'il avait pu dépasser la Ferrari de Gilles Villeneuve.

Alain reste sanglé dans sa voiture, il entrouvre sa visière pour parler à Bernard Dudot, l'ingénieur motoriste de la « Régie », ainsi que l'on nomme ce qui est en fait la « Régie nationale des Usines Renault », depuis que le groupe a été nationalisé en 1945 comme une régie d'État, après la Seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire une entité industrielle gérée directement par l'administration publique. La Régie, c'est à la fois l'usine, le constructeur automobile, et une certaine

culture d'entreprise rigoureuse, patriote, parfois un peu lourde bureaucratiquement au goût de Prost, mais aussi fière de son aventure sportive en Formule 1 et de sa première victoire avec Jean-Pierre Jabouille deux ans plus tôt sur ce même circuit de Dijon, lui qui a dû mettre un terme à sa carrière un an plus tard à la suite d'un accident au Grand Prix du Canada. L'impact lui a brisé les jambes : les pilotes étant assis très à l'avant de la monoplace, au moindre crash, les jambes sont touchées, c'est la sinistre règle. « Nous avons les pieds devant l'axe des roues avant, dans le capot. En cas de choc frontal, les jambes sont brisées », avait d'ailleurs dit René Arnoux.

Ah, Dijon 1979... Un régal ! Le duel de folie qui a opposé René Arnoux et Gilles Villeneuve pour la 2^e place est historique, gravé dans la mémoire de tous les amoureux de ce sport. Mais nous sommes en 1981, et le dernier Grand Prix, en Espagne, fut aussi le théâtre d'un duel Renault Ferrari : Villeneuve bloquait tout le monde dans les virages, mais la puissance phénoménale de son moteur turbocompressé était tout simplement diabolique. Un coup à droite, un coup à gauche, rien à faire, personne n'a pu le doubler. Du 1^{er} au 80^e tour de cette course, il a résisté à tous les assauts et a franchi la ligne d'arrivée devant Laffite et Watson. Prost avait pressenti tout cela, lui qui a dit en début d'année : « Les nouvelles Ferrari sont très, très rapides en ligne droite et sortent des épingles avec une facilité déconcertante. Ce moteur a visiblement beaucoup de couple. Il sera intéressant de voir une confrontation entre les Renault

et les Ferrari, turbo contre turbo : ça risque d'être un sacré duel ! »

Voilà pour le contexte. On comprend pourquoi tous les yeux sont tournés vers la voiture rouge, pourquoi le speaker du circuit ne cesse de parler de Villeneuve avec verve. Bien sûr, il parle aussi des Français : Alain, Didier Pironi, Jacques Laffite, sans oublier Arnoux et Patrick Tambay. Que va-t-il en être du cru de Dijon 1981 ? « En tout cas, cela nous est utile : nos chances au championnat ne sont pas totalement perdues », a conclu Prost, ce qui montre qu'il croit encore fermement en sa capacité de remporter un premier titre mondial dès sa deuxième année, bien que son compteur soit bloqué à 4 petits points glanés en Argentine en montant pour la première fois sur un podium de Formule 1. Pour cela, il faudrait commencer par remporter sa première victoire ! Mais actuellement, sa voiture sous-vire « comme une vache » selon le jargon : elle glisse de l'avant et tire tout droit dès qu'il met de la puissance. Un problème de suspension, sûrement, d'où sa discussion avec son ingénieur :

— On peut assouplir, tu penses ?

— Je ne sais pas, il faudra voir avec Michel¹. En attendant, qu'est-ce qu'ils fabriquent les deux loustics avec la glace ?

La caméra zoome alors sur le casque bleu et blanc d'Alain Prost, sponsorisé par le magazine VSD comme vendredi, samedi, dimanche, avec un logo aux couleurs acidulées. Aujourd'hui, c'est samedi. Il va falloir

¹ Cette année-là, Michel Têtu était responsable de la conception et des réglages du châssis de la Renault RE30 de Prost.

réaliser un chrono sur ce circuit vallonné, court et rapide qu'Alain connaît bien. Au bout de l'interminable ligne droite qui donne la part belle aux moteurs turbos, c'est la courbe de Villeroy, où Arnoux et Villeneuve n'ont cessé de se dépasser lors de leur duel épique de 1979. Ensuite, un enchaînement de virages à fond jusqu'à gauche de la bretelle, un virage en dévers, en descente. Au moment de freiner, vous ne voyez même pas la courbe tellement il y a de relief. Il faut trouver ses repères à l'instinct, sentir les bosses de la piste, et surtout, ne pas s'écarter de la corde, sinon le dévers vous entraîne inéluctablement à l'extérieur du virage, une catastrophe pour le chrono. Sur ce point, Alain aime prendre des trajectoires tendues, donc il n'est pas du genre à se faire piéger. Vous arrivez tout droit vers un virage en forme de fer à cheval, une cuvette au fond du circuit que l'on nomme la parabolique ou le 180. L'adhérence y est précaire, là aussi il est possible de dépasser, René Arnoux en a fait les frais en 1979 au bénéfice de Villeneuve. Puis le double gauche de la bretelle, bien bosselé à l'intérieur : si vous ne mettez pas du gaz juste avant la bosse, votre voiture risque d'être projetée à l'extérieur. Ensuite, la « combe », un abominable virage ultra rapide dans une petite pente, où le relief vous empêche de voir la courbe au point que vous ne savez pas quand braquer. Si vous vous y prenez trop tard, c'est fichu... Là encore, le style de conduite tendu d'Alain le favorise. Mais le virage le plus mythique, le plus incroyable et aussi le plus dangereux n'est pas celui-là. « Pouas » est sans aucun doute l'un des plus célèbres du calendrier, au même titre que

la parabolique à Monza, ou Signes au Castellet. Il s'agit d'une longue courbe rapide surmontée d'une bosse qui allège tant votre voiture qu'au sommet vous avez, l'espace d'un instant, une impression d'apesanteur. Ce phénomène peut paraître on ne peut plus grisant, il présente toutefois un problème d'importance : l'arrière de votre auto peut se dérober à pleine vitesse. Si cela vous arrive, vous êtes certain de taper très fort un mur ou un grillage. Sinon, vous perdez vos sensations jusqu'à ce que le relief écrase de nouveau la voiture au sol, tout cela en plein milieu de la courbe. La voiture y est si malmenée que le pilote peut alors ressentir le métal et la carrosserie grincer autant que s'il s'agissait d'un cheval qu'on écartèle. Ce virage, il y a ceux qui ont les « couilles » de le prendre à fond, ceux qui ne les ont pas. Voilà ce qui se dit.

On voit maintenant le visage d'Alain. Il grimace. On y est, le spectateur ne peut plus se méprendre : un nez romain, tordu, des yeux gris vert, tristes, des sourcils froncés, un air songeur, c'est bien lui. Sa réputation n'est pas des plus positives : on le dit râleur, mauvais perdant, teigneux. Un Astérix en somme, un Gaulois ! Le réduire à cela serait, nous le verrons, oublier les belles qualités qui le caractérisent.

— Ah, les voilà ! s'exclame Bernard Dudot, lui qui surnomme Prost « l'emmerdeur » tant celui-ci est pinailleur et le questionne tardivement presque chaque soir sur tous les paramètres techniques qu'il peut contrôler.

La caméra filme alors les bras de Prost, ses mains, dégantées, puis zoome sur ses ongles : totalement

rongés, la peau presque à vif, signe d'une anxiété maldive. Pourquoi ? pourrait-on se demander. Qu'est-ce que cela cache ? Nous y reviendrons. En attendant, les deux mécaniciens accourent avec leurs sacs de glace à bout de bras.

— Enfin ! Vous avez trouvé ?

— Oui, patron !

— Génial, bravo ! Allez, bourrez-en plein les pontons !

Les mécaniciens s'exécutent : ils prennent de gros glaçons à mains nues qu'ils balancent sans se poser de questions directement dans les pontons de la voiture. Le spectateur averti comprendra qu'il s'agit d'une manière de refroidir l'air avant qu'il n'entre dans le moteur, permettant de « gaver » davantage les cylindres, l'air froid étant plus dense que l'air chaud¹. Au fond de ses tripes, Alain aimerait bien que Renault remette les pendules à l'heure et arrête de se faire larguer par des turbos Ferrari alors que ce sont les ingénieurs de la marque au losange qui ont inventé et développé cette technologie au nez et à la barbe d'Anglo-saxons qui se moquaient de leur travail : Ken Tyrrell a surnommé la première Renault turbo « The Yellow Tea Pot », soit la théière jaune, à cause des moteurs qui cassaient à tout bout de champ, dégageant systématiquement d'énormes nuages de fumée. Et comme la couleur dominante de la voiture était le jaune, il trouvait amusant de la comparer à une théière jaune. Pourtant, « quand le turbo se met à souffler, c'est comme un boulet de canon. Il faut

¹ Cette idée que vient d'avoir Bernard Dudot en cours de saison sera d'ailleurs à l'origine des premiers intercoolers, ainsi qu'il le raconte dans une interview pour Renault.