

Gentleman Driver

Patron emblématique de L'Oréal pendant plus de vingt ans, ce capitaine d'industrie est un vrai passionné de sport automobile. **Petit retour sur son parcours en compétition. Parce qu'il le vaut bien.**

Propos recueillis par Alain Pernet Portrait Laurent Villaron

Quel est votre premier souvenir automobile ?
Ma mère soutient que, avant même que je sache marcher ou parler, je jouais avec des Dinky Toys en faisant des bruits de moteur avec ma bouche ! Les Anglais utilisent l'expression « *petrol head* » pour désigner ceux qui ont de l'essence dans la tête. Je crois pouvoir dire que j'en suis un ! Mon père était ingénieur, mais pas dans l'automobile. Il s'y connaissait tout de même. Il avait possédé une Amilcar. Je l'incitais toujours à rouler plus vite. Dans les années 50, nous avions des voitures très puissives, mais grâce au changement de vitesses au volant et à la banquette avant, le jeune homme que j'étais avait la possibilité d'être au milieu, entre mes parents. C'était un peu comme si je conduisais moi-même... Piqué au vif par mes encouragements, mon père haussait parfois la cadence. C'était grisant !

Quand est né votre intérêt pour le sport automobile ?
Je l'ai toujours eu. A 6 ou 7 ans, on m'avait autorisé à rester debout la nuit pour écouter à la radio les commentaires des 24 Heures du Mans. J'habitais près de Liverpool et il y avait parfois des départs de rallyes. Je me souviens très bien avoir vu des Jaguar XK 120 au départ. C'était pour moi le nirvana absolu.

Rêviez-vous de courir ?
C'est venu beaucoup plus tard. Ce n'était pas un rêve raisonnable dans une famille de classe moyenne anglaise. Nous étions tournés vers des choses sérieuses, comme les études. Il n'y avait que des gens fous ou des professionnels qui conduisaient des voitures de course ! Mes parents n'auraient jamais encouragé une telle idée. Il a fallu que j'attende d'avoir mes premiers salaires de L'Oréal, qui fut le seul employeur de ma vie, pour pouvoir enfin assouvir cette passion. J'ai commencé à faire du karting à 25 ans. C'était une galère absolue car il fallait tout faire soi-même. On avait les mains dans le cambouis tout le temps. J'ai des souvenirs terribles, mais j'étais tellement passionné que j'ai beaucoup couru, y compris sur une course de 24 heures, à Caen. Déjà, mon goût pour l'endurance était présent.

Pourquoi justement avoir privilégié les courses d'endurance ?
J'ai eu la chance d'assister aux 24 Heures du Mans à l'époque des grandes batailles entre Ferrari et Ford, et c'était extraordinaire. Il y a, la nuit, le sens d'une aventure qui dépasse la course, et puis, à côté des leaders, il y a des dizaines de GT qui sont beaucoup plus proches du spectateur et dans lesquelles on pouvait s'imaginer. Je me souviens d'une MGB pilotée par Paddy Hopkirk qui passait d'un sous-virage féroce à un survirage brutal à chaque passage. Ça m'a toujours étonné qu'il puisse boucler un tour de circuit complet. Alors, tenir 24 heures... On pouvait s'imaginer être au volant

d'une telle auto. Cela me paraissait une forme de sport automobile plus accessible pour moi que le monde de la formule 1.

Après le karting, vers quoi vous êtes-vous tourné ?
Vers le seul type de compétition compatible avec l'importance de mon engagement en entreprise. J'ai découvert que la seule formule de course adaptée à mon profil était les compétitions de voitures anciennes. On ne pouvait pas améliorer la voiture lors de longues séances d'essais ; on arrivait, on courait et on rentrait à la maison. J'ai commencé avec une Lotus Elite qui m'a procuré une joie fantastique. Un très joli petit coupé 1 300 cm³ très léger. Elle était merveilleusement facile à conduire, en tout cas jusqu'aux neuf dixièmes de son potentiel. Je me suis énormément amusé à son volant. J'ai ensuite fait un saut presque trop important en prenant une Lister-Jaguar. C'était un proto très léger, tout en alu, avec un gros moteur. Après la Lotus, c'était une bête féroce ! Plus tard, je suis allé vers des choses plus raffinées comme une Ferrari 250 SWB et une Maserati Birdcage. Cette dernière était une voiture absolument extraordinaire. Elle avait des pneus très étroits, pas énormément de puissance, mais un châssis fait de minuscules tubes et recouvert d'une couche d'alu tellement légère qu'elle donnait l'impression de voler. Une formidable expérience.

Comment en êtes-vous venu à courir les 24 Heures du Mans ?
Dans mon parcours de pilote, j'ai tout fait à l'envers. Beaucoup de gens commencent en voitures modernes et passent aux compétitions historiques. J'ai fait le contraire ! C'était une idée un peu folle. J'ai connu beaucoup de succès en courses historiques, pour être honnête. Une année, nous étions à Magny-Cours pour une course historique disputée en lever de rideau du grand prix de formule 1. A un moment donné, je me suis retrouvé dans le mobile home de McLaren où on nous a expliqué que le constructeur préparait une GT et que ce serait peut-être une bonne idée que les pilotes de courses historiques engagent ces autos, tels les Bentley Boys des années 30. Avec Thomas Bscher, un ami allemand, nous avons décidé de tenter l'aventure, chacun avec une voiture.

Avant de disputer Le Mans au volant d'une McLaren, vous vous êtes initié aux 24 Heures au volant d'une Porsche 968 Turbo RS. Un choix pour le moins exotique...
Oui, c'était en 1994. Ce n'était pas un choix évident, je le reconnais, mais c'est tout simplement parce que c'est une voiture que possédait Thomas Bscher. Les McLaren n'étant pas encore prêtes, il m'a proposé de me joindre à lui et John Nielsen, afin de me faire une première expérience. Je ne l'avais conduite que 5 minutes avant d'atteindre Le Mans. Elle était délicate car elle avait un turbo dont l'effet venait d'un coup. Quand la puissance arrivait, elle provoquait un passage en survirage assez brutal. Ça s'est d'ailleurs très mal terminé, de ma faute. A un moment, j'ai essayé de la pousser au maximum dans le virage du tertre rouge pour gagner en vitesse de pointe dans la ligne droite, mais je suis sorti et la voiture a pris feu. C'était spectaculaire. J'étais surtout désespéré d'avoir ruiné la voiture de mes camarades.

Cela s'est-il mieux passé en 1995 et 1996 avec la McLaren ?
Oui ! La McLaren était une auto aboutie, qu'il fallait respecter. Elle avalait la ligne droite du Mans à 330 km/h. C'était une voiture formidable, très solide et fiable, mais conduire une telle auto à 90 % est une chose, la piloter à 100 % de son potentiel en est une autre ! La première année, nous n'avons pas eu de chance car il pleuvait énormément et, malheureusement, mon équipier Philippe Alliot s'est fait accrocher par une GT2 en début de soirée avant même que je puisse prendre le volant. C'était frustrant ! En revanche, l'année suivante, ça s'est beaucoup mieux passé. J'en partageais le volant avec ●●●



“Certains actionnaires de L'Oréal m'ont fait des remarques comme : « Ah, Lindsay, nous étions si contents de voir que votre voiture s'était arrêtée. Nous avons pu nous coucher sans nous faire de soucis. » J'ai compris le message !”



Fort de sa double expérience, Lindsay Owen-Jones a dirigé la Commission endurance de la FIA (en haut, avec Pierre Fillon, président de l'ACO).

C'est au volant d'une Porsche 958 Turbo RS (ci-contre) qu'il a pris le départ de ses premières 24 Heures du Mans, et sur une McLaren (ci-dessus) qu'il a terminé 5^e en 1996.

DPPI

DPPI



Pancaramic/Sutton

“J’ai eu l’honneur et la joie ultime de passer la ligne d’arrivée des 24 Heures du Mans en 1996. Une des plus grandes émotions de ma vie !”

Pierre-Henri Raphanel et David Brabham. Même si les McLaren étaient moins compétitives que l’année précédente, nous avons fini 5^e. En plein milieu de la nuit, j’ai eu une mésaventure assez terrifiante. Un débris de gomme a été projeté sur la voiture et a actionné le coupe-circuit électrique accessible aux commissaires. Ça a provoqué instantanément un black-out total en plein milieu de la ligne droite ! Plus de phare, plus de moteur, rien ! Par miracle, la voiture est partie en toupie sur elle-même sans rien toucher. Je me suis retrouvé sur le bas-côté à essayer de comprendre ce qui s’était passé. J’ai pu rétablir le contact et continuer. Pour un privé, la nuit au Mans, c’est l’Everest ! Mes équipiers ont eu la gentillesse de me laisser conduire un tiers du temps et, surtout, ils m’ont laissé faire le dernier relais. J’ai donc eu l’honneur et la joie ultime de passer la ligne d’arrivée. Une des plus grandes émotions de ma vie.

Le fait de courir vous a-t-il posé des problèmes au sein de L’Oréal ?

Tant que je faisais des courses avec des voitures anciennes, c’était relativement discret. Ça ne causait pas d’absence. C’est devenu un problème lorsque j’ai couru aux 24 Heures du Mans. Ça s’est su. Les actionnaires n’ont pas trop pesté, mais comme ce sont des gens exquisément bien élevés, ils m’ont fait des remarques comme : « Ah, Lindsay, nous étions si contents de voir que votre voiture s’était arrêtée. Nous avons pu nous coucher sans nous faire de soucis. » J’ai compris le message ! L’Oréal était en plein développement et, à un moment donné, j’ai jugé qu’il était peut-être déraisonnable de continuer à prendre des risques et de consacrer du temps à ça.

Y avait-il des points communs entre vos activités de pilote et de manager ?

Indirectement, oui. Il y a la notion de maintenir l’esprit d’équipe, qui est importante dans les deux cas. Cela dit, conduire une voiture de course est quelque chose de très individualiste. En revanche, j’ai découvert que j’avais absolument tout à apprendre des pilotes sur la gestion de la presse, par

exemple. J’étais fasciné par mon ami Pierre-Henri Raphanel, par l’intelligence de ses réponses, par la façon dont il comprenait qu’il fallait toujours qu’elles soient le reflet de ses idées, mais aussi qu’elles soient conformes à ce que le public attendait de lui en termes de sportivité. Je croyais que c’était moi l’expert en relations publiques, j’ai découvert qu’un jeune pilote était bien plus fort que moi !

Parmi toutes vos courses, quelle est celle dont vous êtes le plus fier ?

Je pense que le simple fait de terminer au Mans l’emporte sur le reste. Entre la vitesse, la nuit, la longueur du circuit... Il faut le faire pour comprendre à quel point c’est un défi.

Quelle que soit sa monture, descendre sous les 4 minutes au tour au Mans est un exercice considérable pour un privé.

Y a-t-il une voiture avec laquelle vous auriez aimé courir ?

Oui ! J’aurais rêvé conduire une Bentley au Mans...

Collectionnez-vous les voitures ?

Non. J’ai commencé, mais j’ai compris très tôt qu’en réalité, j’étais un amateur de voitures mais pas un collectionneur. C’est différent. J’ai eu des voitures extraordinaires comme une Ferrari GTO, par exemple. J’ai aimé conduire cette voiture. Je la poussais et j’ai même accepté de prendre des risques qui m’ont parfois fait toucher des barrières et imposé de refaire de la carrosserie. L’idée de collectionner suppose qu’on fait de ces autos une chose statique. Ça ne m’attire pas du tout. J’ai aimé mes voitures, je les ai utilisées, mais je ne les ai pas collectionnées.

En quoi roulez-vous aujourd’hui ?

Je continue à avoir de belles autos. J’ai une Ferrari F12 Berlinetta et une BMW Alpina B5, la voiture la plus surprenante que j’ai jamais possédée. Elle est extraordinaire, bien mieux que les deux Audi RS6 que j’ai eues auparavant. Elle est capable d’être douce pour aller faire les courses et de se transformer en bête méchante si vous pouvez l’exploiter un peu.

Vous avez retrouvé les circuits en tant que président de la Commission endurance de la FIA. Qu’est-ce qui vous a été le plus utile à cette fonction : votre expérience de patron ou celle de pilote ?

Les deux. En tant que manager, j’étais évidemment assez à l’aise avec l’idée de présider des comités en charge de fixer des règles, de négocier avec des constructeurs, etc. Et puis, j’étais à la fois ami de Jean Todt (président de la FIA) et du président de l’Automobile Club de l’Ouest, Pierre Fillon. J’étais bien placé pour faire le trait d’union entre ces deux organisations.

Que gardez-vous de ce passage à la tête de cette commission ?

Je garde l’impression que nous avons, tous ensemble, écrit un des grands chapitres dans l’histoire de l’endurance. Dans vingt ans, le public retiendra qu’après des épisodes fameux comme le duel Ford-Ferrari, il y aura eu le combat de titans entre les grands de l’automobile, Audi, Porsche et Toyota, avec des voitures hybrides de plus de 1 000 chevaux. C’était des autos extraordinaires mais aussi très coûteuses en développement. Cela aurait pu se gérer s’il n’y avait pas eu le drame qui a affecté le groupe Volkswagen avec le scandale des voitures diesel. Comme souvent dans le passé, l’endurance passe une période difficile, avant, certainement, d’organiser de nouveau l’affrontement entre les constructeurs. ●