

# Tout feu, tout flamme

Alors que Sébastien Loeb prend sa retraite de rallyman, François Delecour a repris du service, toujours au rupteur. A cinquante ans, celui qui a si souvent enflammé le Monte-Carlo vient même de remporter le premier titre de sa carrière... en Roumanie !

## Quel est votre premier souvenir automobile ?

Les Routes du Nord en 1969 ou 70. J'avais huit ans. Les voitures passaient devant ma maison au Mont Cassel. Ces Alpine en dérapage sur la neige... A partir de là, je n'avais qu'une idée : devenir rallyman. Je refaisais les dessins de la presse spécialisée qui schématisaient les transferts de masses, etc.

## Très vite, vous ne vous contentez plus de magazines...

Vers quinze ans, je faisais de l'auto-stop pour aller sur les rallyes : Monte-Carlo, San Remo, RAC. Je suis allé aux 24 Heures du Mans aussi, avec ma tenaille pour resquiller !

## Comment cette passion a-t-elle été acceptée par votre famille ?

Elle n'était pas vraiment comprise car ma famille était très marquée par un drame automobile. J'étais encore dans le ventre de ma mère lorsque, un jour, elle a dérapé sur une plaque de verglas alors qu'elle emmenait mes frères et sœurs à l'école. Une petite fille ainsi que l'un de mes frères sont morts, un autre de mes frères s'est retrouvé dans le coma, et moi, je n'étais pas censé naître puisque le ventre de ma mère a heurté le volant. Elle se sentait tellement vulnérable au volant que, dès que j'ai eu onze ans, elle m'a appris à conduire la 204. A treize ans, elle me laissait conduire sur l'autoroute sur 200 à 300 km pour aller dans le Midi. Elle disait : « Il est cent fois moins dangereux que moi. » A quinze ans, j'ouvrais le garage, la nuit, pour emprunter le plus discrètement possible la voiture familiale afin de mettre en pratique les théories de pilotage...

## Comment avez-vous commencé la compétition ?

J'étais censé devenir architecte comme mon père, mais je ne faisais rien à l'école... J'ai donc vite pris la porte et commencé une vie de bohème. Je rencontre alors la fille du notaire du village, Anne-Chantal Pauwels, que j'emmène dans ma petite 104. Elle est convaincue que je suis le meilleur et casse son prêt Epargne-logement pour acheter une Autobianchi pour courir ensemble. On débute au rallye de Picardie dont on gagne la classe. Elle avait un culot et une force de persuasion incroyables. Elle nous a trouvés des sponsors miracles. Je lui dois tout ! On dormait dans la DS break, sans un sou en poche. Et puis il y a eu la Coupe 205 et l'élection de l'Espoir Echappement. Ça a été le début de l'aventure, avec le premier volant officiel Peugeot. Jean-Pierre Nicolas m'appelle : « On va te donner 6 000 F par mois et une 205 GTI. » J'hallucinai ! Mais au bout de cette saison 87, le rêve s'écroule : on s'est retrouvés sans rien. Je me voyais clochard.

## Qu'est-il advenu ?

J'ai rencontré un certain M. Mariolle, de la Compagnie Européenne de Textile, qui m'a dit : « Je crois en toi. De quoi as-tu besoin pour gagner ? » Je lui réponds : « Une BMW M3. » Banco ! On se lance dans un programme

de trois épreuves où je brille. Peugeot me propose un vrai volant d'usine pour 1989. Je deviens pro.

## Puis vous êtes contacté par Ford pour un programme mondial alors que vous n'avez jamais gagné de rallye !

Avec la 309, je ne pouvais pas faire mieux que 3e derrière les Saby, Béguin et Chatriot qui avaient de grosses autos. Fin 90, j'avais trois propositions : Lancia, Ford et Alfa. J'ai opté pour Ford, j'ai rencontré Peter Ashcroft à Roissy. Quand il m'a annoncé le montant du salaire, je suis tombé à la renverse.

## Premier rallye en Mondial et premier exploit au Monte-Carlo !

C'était la première fois que je conduisais une quatre roues motrices et, là, je domine le rallye ! J'aborde la dernière spéciale avec 48 secondes d'avance. Tout me semble facile. Et puis, il y a ce cauchemar du Turini. Je monte le col et je sens qu'une roue commence à se dérober à l'arrière. Elle a fini par crever. C'était mort pour la victoire. J'avais très peur que les gens s'imaginent que j'avais fait une erreur, c'est pourquoi je suis arrivé en hurlant « J'ai pas tapé ! J'ai pas tapé ! » Mais je suis passé de l'anonyme à la star du championnat du monde ! C'était brutal et invraisemblable. Ce Monte-Carlo est à la fois le plus beau jour de ma vie et le plus cauchemardesque. En une nuit, j'ai pris dix ans dans la gueule et un bon paquet de cheveux gris ! C'était mon rêve de gosse qui s'envolait...

## C'est aussi le début d'une formidable aventure...

Oui, j'ai connu des années magiques avec Ford. Ils m'idolâtraient. Pourtant, j'avais des tares : je faisais des déclarations de manière complètement spontanée. Mais ils ne me le reprochaient pas directement. Sauf peut-être au Monte-Carlo 1992. En bataille avec Auriol, je casse le turbo. Et, alors que le président de Ford France est en train d'écouter RMC en pleine opération de R.P. à Cannes, je déclare en direct : « J'ai cassé mais c'est normal : je suis chez Ford ! » Ce qui m'a sauvé, c'est que Mikki Biasion avait fait pire en déclarant : « La Ford est une voiture du tiers-monde ! J'ai mis des années à percevoir que ce n'était pas un jeu. Pour moi, c'était encore comme lorsque je faisais des courses en Mobylette sur le lac gelé de Cassel. Ce n'était pas pour faire le rebelle, mais simplement, je n'avais pas saisi l'impact. Je n'ai réalisé que quand j'ai commencé à perdre des volants... »

## En 1993, avec l'Escort, vous avez l'arme pour gagner...

Oui. Ça commence par ce fameux Monte-Carlo. Avant la dernière nuit, j'ai 1'15" d'avance sur Auriol. Il remontait très, très fort et Ford se servait de moi pour alimenter la suspicion sur l'emploi éventuel de méthanol par Toyota. Nous avons tenu une réunion au sommet. Mikki Biasion, inspiré par son expérience Lancia, propose alors quelques combines, comme simuler une fuite d'huile sur sa voiture pour faire perdre du temps à Auriol, ou



« J'ai mis des années à percevoir que ce n'était pas un jeu. Pour moi, c'était encore comme lorsque je faisais des courses en mobylette sur le lac gelé de Cassel... »



Joël Peyrou

bien le bloquer dans les clues du Mas d'Aiglon. Dobinson, un team manager très droit, répond : « Pas question ! » Du coup, Miki est monté sur les talus pour faire descendre un maximum de pierres sur la route. Mais Auriol a magistralement tout évité et a gagné le rallye pour treize secondes.

**Ca n'a pas amélioré vos relations avec Didier Auriol...**

On ne pouvait pas être en phase. Nous sommes diamétralement opposés. Cela dit, j'ai toujours respecté sa pointe de vitesse.

**La première victoire de votre carrière a fini par arriver...**

Oui. Je gagne au Portugal puis en Corse et en Catalogne, en 1993, mais je ne saute pas de joie. C'était juste une confirmation. C'est comme lorsque je finis par remporter le Monte-Carlo en 1994, pour moi, c'est un peu « réchauffé ». Bref, je suis en tête du championnat du

**« Monte-Carlo 1991 : en une nuit, j'ai pris dix ans dans la gueule ! »**

monde et cet imbécile de Dobinson me dit : « Tu ne feras pas l'Argentine », épreuve qui ne figurait pas à mon programme initial, il est vrai. J'arrive à obtenir de Ford France la moitié du budget mais Dobinson reste sur sa position : « Sois patient, tu seras champion l'année prochaine. » Bilan : Kankkunen gagne en Nouvelle-Zélande et me bat au titre mondial !

**En avril 1994, un grave accident de la circulation au volant d'une Ferrari vous stoppe net...**

Il y a clairement un avant et un après. Le professeur Saillant (N.D.L.R. : traumatologue, spécialiste de la médecine sportive) me prédisait le pire. Quatre mois après, je remontais dans une voiture aux Mille Lacs et je finissais quatrième. Je souffrais à mort. J'ai triché avec mon entourage en disant : « Tout va bien »... En fait, je n'ai retrouvé mon top niveau qu'avec la 306 Maxi.



DPPPI media

**Un cadeau très spécial**

Pour fêter les cinquante ans de son homme, Priscille de Belloy n'a pas fait dans le détail. Elle a tout simplement offert à François Delecour la Porsche 4 litres de Sébastien Loeb !

« Celle-là, je vais la garder ! Je n'ai jamais eu de Porsche et je trouve ça magique. J'ai eu plein de voitures mais je ne suis pas un collectionneur dans l'âme : je les ai toutes revendues. En revanche, j'aime toujours m'amuser sur la route. Quand je ne courais plus, j'avais une Mitsu Evo 9 et une Mégane RS, mon « TGV de la route ». Maintenant, je suis donc passé à la Porsche. Elle a un couple de fou, une boîte bien rapprochée... C'est une vraie caisse de course ! En plus, le fait que ce soit l'ex-voiture de Sébastien est un clin d'œil supplémentaire. J'admire le bonhomme. Il me bluffe. »

**Néanmoins, vous avez alors une jolie proposition...**

Oui, David Richards m'appelle en 1994 pour un contrat de trois ans avec Subaru. Et là, j'étais tellement proche de l'ingénieur Phillip Dunabin que j'ai fait une connerie monumentale en restant fidèle à Ford. J'attaque la saison 95 au Monte-Carlo où je termine deuxième derrière Sainz... qui était sur la Subaru ! Mauvais choix.

**Fin 95, l'arrivée de Sainz chez Ford vous met sur la touche. Vous repassez alors par la case Peugeot et par le championnat de France. Dur à vivre ?**

Non. J'avais alors l'impression de réapprendre mon métier. Là, ce n'était pas les courbes qu'il fallait mémoriser, comme en Mondial, mais les trajectoires ! Les vitesses étaient supersoniques. Cette 306 Maxi est la voiture qui m'a laissé le plus de sensations. Sa mélodie, son châssis, sa folie : incroyables ! En 98, au Tour de Corse, je termine 2e avec cette traction derrière Colin mais devant toutes les autres WRC. Un exploit ! Et encore, Colin aurait dû être déclassé... Après, il y a eu l'aventure 206 WRC. Je n'ai jamais pu me sentir à l'aise avec la 206 sur la terre parce qu'elle était réglée pour Marcus. Et puis, c'était très politique.

**Comment s'est terminé votre parcours en WRC ?**

Avec Mitsubishi en 2002 : la plus grosse déception de ma carrière. Mon plus mauvais résultat au Monte-Carlo et ce terrible accident en Australie, à 170 km/h dans un arbre. Juste après, il y a eu le RAC avec une nouvelle sortie de route et la séquence où je lance à Doumé Savignoni, le remplaçant de Daniel, le fameux « Dix fois trop tard ! Cent fois trop tard ! Mille fois trop tard ! » Et là, j'ai zappé le rallye. Je me suis occupé de ma famille. Mais au bout de cinq ans, j'ai réalisé que c'était ma vie. J'ai relancé un programme avec une Porsche GT en France. Gros moteur, pas de freins... un truc à se mettre dans les arbres. Ça m'a redonné le goût.

**Et vous revoilà reparti comme au premier jour...**

Grâce à un ami roumain résidant près de chez moi dans le Var, j'ai refait le Monte-Carlo avec le soutien de Visit Roumania. L'année dernière, en Roumanie, avec une Peugeot 207 super efficace, je gagne les cinq dernières manches et je remporte le championnat ! Le premier titre de ma carrière... à cinquante ans ! Et maintenant, l'objectif est le championnat d'Europe. Mais je ne vais pas disputer toutes les manches car je dois aussi défendre mon titre en Roumanie ! ■



Rallye du Portugal 1993



Tour de Corse 1998

DPPPI media

DPPPI media