

FRANÇOIS FILLON, ANCIEN PREMIER MINISTRE

COURSE EN TÊTE

Dans la compétition que livre l'ancien Premier ministre, le drapeau à damier tombera en mai 2017. D'ici là, il peut consacrer un peu de temps à l'automobile, passion ancienne et sincère, qu'il nous dévoile sans langue de bois.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN-ÉRIC RAOUL & THIBAUT LARUE
PORTRAIT
LAURENT VILLARON

Votre premier souvenir automobile ?

Cela doit dater de 1963 ou 1964. Je suis à l'école communale de Cérans-Foulletourte, petite ville de la Sarthe où mon père est notaire. D'un côté de la route, il y a l'école des garçons. De l'autre, l'hôtel-restaurant du Croissant. Il est, dans les années 60, le siège de l'écurie Austin-Healey pendant les 24 Heures du Mans. A 16 h 30, dès que la cloche sonnait, on partait comme des moineaux, et on passait le reste de l'après-midi à admirer les Austin-Healey.

J'allais déjà aux 24 Heures du Mans avec mon grand-père. Mais le moment où vous touchez les voitures, où vous approchez les pilotes, les mécaniciens, cela marque.

La passion automobile, c'est souvent un héritage. Dans votre famille, il y avait des prédispositions ?

Mon grand-père a dirigé le garage Peugeot du Mans. Et il a été engagé aux 24 Heures du Mans dans les années 20. Mais il n'a pas couru. Il raconte toujours que sa femme le lui avait interdit. Il m'a emmené aux 24 Heures du Mans en 1955, l'année de l'accident. J'avais un an, je ne m'en souviens évidemment pas.

Ensuite, pendant très longtemps, cette passion se résume à deux choses : les 24 Heures et mon intérêt personnel pour les voitures rapides. A cette époque, je m'achète une R5 Alpine, ou une 405 MI 16. Les choses changent à la fin des années 90. Là, les 24 Heures sont en très grande difficulté, quasiment condamnées. Je suis président du Conseil général de la Sarthe. On rachète le circuit, on crée une société d'économie mixte pour organiser la course.

Et les moniteurs de l'ACO commencent à me donner des cours de pilotage. Cela me pousse à participer à des courses historiques. C'est une petite porte d'entrée dans la compétition, à un niveau raisonnable pour quelqu'un qui n'a pas d'entraînement.

Dans votre adolescence, votre intérêt pour la course est exclusif pour le Mans, ou vous regardez également la F1 ?

Franchement, je suis très Le Mans. La F1 je la découvre beaucoup plus tard, au moment où, m'occupant du Mans, j'ai le projet d'y faire venir la F1.

Ces deux univers sont-ils si différents ?

Complètement. D'abord, il y a une méfiance, une incompréhension totale entre l'ACO et le monde de la F1. Que j'ai trouvée à certains moments excessive, notamment quand j'ai voulu faire venir la F1 au Mans.

Nous avons des investissements en infrastructures considérables, que les collectivités locales avaient contribué à financer. Je jugeais plus intelligent de les rentabiliser sur deux grands événements dans l'année. Mais je vais me heurter à une résistance de l'ACO absolument gigantesque. Il y a eu un moment fantastique : nous sommes allés présenter notre dossier lors du renouvellement du contrat de Magny-Cours. Le directeur que j'avais recruté pour diriger Le Mans, Bruno David, présente le projet. Il est accompagné du président de l'ACO de l'époque. Bruno David défend le dossier du Mans... et le président de l'ACO le démolit. Devant le jury ! Au début, j'étais très fâché contre les gens de l'ACO. Avec le temps, je ne suis pas sûr qu'ils n'aient pas eu un peu raison. Leur idée, c'est qu'il s'agit de deux mondes, de modes d'organisation et de financement différents. Si l'on mélangeait les deux, compte tenu du poids de la F1, ce n'est pas l'esprit de l'endurance qui l'aurait emporté.

En même temps, il y a une fausse bonne ambiance en endurance. Alors que la F1 est plus accessible qu'on ne le pense parfois...

Vous savez, j'ai quand même eu des sujets terribles avec l'ACO. Je les ai sauvés, et ils m'ont flanqué plusieurs procès, que j'ai perdus ! Au bout d'un moment, quand la situation s'est redressée, que Le Mans a recommencé à devenir une belle course, ils nous ont dit : vous n'avez pas le droit de faire ceci ou cela, vous ne pouvez pas utiliser le nom du Mans, il nous appartient, etc. C'était invraisemblable !

Pour revenir à votre adolescence, aviez-vous une idole, un pilote qui vous fascinait ?

J'ai eu énormément d'admiration pour Ickx. Chaque fois que je le revois, je suis comme un petit garçon. C'est un homme d'une gentillesse extrême. Bien sûr, il y a Pescarolo. C'est difficile de dire que c'est un ami, parce qu'il est toujours en train de vous engueuler (rires). J'aime

« Les dirigeants politiques et les grands patrons français ne comprennent pas la part d'irrationnel de l'automobile. »

Dans son bureau de l'Assemblée nationale, François Fillon ne cache pas sa passion, symbolisée par une culasse de V12 Matra ou le drapeau de départ des 24 Heures du Mans 1996, offert par Alain Delon.





En piste, François Fillon a pu varier les plaisirs : Ferrari 275 GTB, ci-dessus au Mans Classic, ou découverte de la Peugeot 908. Et il rêve toujours d'essayer une F1. « Il faut que j'en reparle à mon ami Montezemolo ! »



Quel regard portez-vous sur l'état de l'industrie automobile française ?

J'ai toujours pensé que le mode de recrutement de ses dirigeants était un problème. Ce n'est probablement pas vrai seulement pour l'automobile. Mais le fait que la plupart des grandes entreprises françaises aient, pendant longtemps, été dirigées par des hauts fonctionnaires de très grande qualité mais n'ayant aucun affect, aucune proximité avec l'automobile, explique en partie l'écart qui s'est creusé avec l'industrie automobile allemande. Car elle est dirigée par des gens qui aiment l'automobile. J'ai le souvenir d'être allé voir, il y a longtemps, le patron de Peugeot, pour lui demander pourquoi il ne faisait pas de 4 x 4. Il m'avait répondu : « Il n'y a pas de marché ! » Plus tard, à l'époque de Folz, j'étais retourné les voir avec Pescarolo, pour leur proposer de faire courir une voiture diesel au Mans. Réponse : « Ça n'arrivera jamais ! » Mille fois, j'ai dit aux dirigeants de l'industrie automobile française : « Pourquoi ne faites-vous pas une belle voiture de sport, puissante ? » Réponse : « Ça ne se vendra pas ! » Ils ne comprennent pas la part d'irrationnel de l'automobile. Les Allemands ne sont pas génétiquement différents des Français dans leur relation à l'automobile. C'est plus dans le comportement des dirigeants politiques et industriels, que se trouve le sujet.

JAGUAR OU PORSCHE ?

Se faisant prêter des voitures historiques pour courir, François Fillon avoue chercher une machine qui lui convienne : « Dans les avions, je passe du temps sur les petites annonces de Sport Auto. Il n'y en a pas beaucoup qui correspondent à ce que je recherche, une voiture des années 60-70 homologuée pour les courses. Sur Internet, je suis tombé sur une Jaguar E

homologuée FIA. Car hier soir, j'ai regardé Top Gear à la télé, et il y avait un reportage sur la Type E. Ma femme, qui est anglaise, n'est pas fan de voitures, mais elle apprécie le ton de l'émission. Et elle a toujours trouvé la Type E un peu m'as-tu-vu. Mais comme le journaliste de Top Gear l'a présentée comme la plus belle voiture de tous les temps, je l'ai sentie ébranlée... » Cela ne l'empêche pas de lancer



d'autres recherches : « J'ai demandé au patron de Porsche France, rencontré au Mans, de m'aider à convaincre mon frère d'acheter à deux une 911 de course des années 70. »

Pour les politiques, l'automobile appartient-elle au passé ?

Oui, cette idée est très répandue parmi les dirigeants politiques. L'automobile serait finie. Toute cette subjectivité autour de l'auto, cette passion, reste totalement incomprise. J'ai une anecdote à ce sujet. J'ai assisté à toutes les éditions des 24 Heures du Mans depuis quasiment quarante ans. En 2003, je suis ministre des affaires sociales, je défends la réforme des retraites à l'Assemblée nationale. Le débat dure trois semaines, jour et nuit. Le samedi des 24 Heures du Mans, je suis en séance à l'Assemblée. Je ne peux pas regarder le départ de la course, et je suis fou furieux. Le président de l'Assemblée nationale offre alors un déjeuner aux parlementaires. Je passe à côté de la table des communistes, et je leur dis : « Vous exagérez ! A cause de vous, je vais rater le départ des 24 Heures du Mans. » L'un d'eux répond : « On va arranger ça. » A 15h50, un député communiste demande la parole : « C'est scandaleux, le ministre vient de nous insulter, cela ne peut pas continuer, nous demandons une interruption de séance ! » Il l'a obtenue et, du coup, on regarde le départ sur un poste de télé dans le couloir. A ce moment, Jean-Louis Debré passe et me dit : « Ah ? Ça existe encore, les 24 Heures du Mans ? » Quand je dis qu'il y a 250 000 spectateurs, que seul le Tour de France rassemble plus de public, les dirigeants français ne comprennent pas. Le dernier président de la République qui se soit intéressé à l'automobile, c'est Pompidou ! Le dernier à être venu au Mans ! Il faut que je fasse

« Quand vous êtes un homme politique, si vous allez à la télé pour demander d'augmenter la vitesse sur autoroute, vous vous faites massacrer immédiatement. »

attention en disant ça, je vais donner des idées à Hollande (rires)... J'ai essayé dix fois d'amener Chirac au Mans, de lui faire donner le départ, je n'ai jamais réussi. Je pense que sa fille Claude s'y opposait.

Justement, lors des tentatives de faire revenir un grand prix en France, étiez-vous seul face contre tous ?

Je n'ai rencontré quasiment aucun soutien, ni « au-dessus », ni auprès de mes propres collaborateurs. Il y avait même un côté un peu méprisant de la part des politiques. Cela dit, je me fais le reproche de n'avoir pas été assez combatif sur le sujet. Surtout, l'erreur a été de croire à cette histoire d'un nouveau circuit. Cela nous a fait perdre quatre ans. Et après, il était trop tard. Si, en 2008, j'avais consacré tous mes efforts à réinstaller le grand prix au Castellet, franchement, il y serait. On avait vraiment avancé. La seule décision qui restait à prendre, c'était la garantie de l'Etat, au cas où les choses se passent mal. Mais avec cette histoire de nouveau circuit, on s'est laissé embarquer sur des projets qui, pour certains, étaient totalement irréalistes. Le plus sérieux, c'était Flins. Et là, je ne pouvais pas imaginer que j'allais rencontrer une hostilité pareille au sein même de mon gouvernement, avec un Borloo déchaîné... J'ai dirigé plusieurs réunions interministérielles sur le sujet. Et ils étaient là, avec leurs trucs sur les capteurs d'eau ! Cet endroit, qui abrite quand même une usine Renault, était quasiment devenu un parc naturel à préserver !

Votre passion risque-t-elle d'être un boulet dans votre carrière politique et votre ambition pour 2017 ?

Les gens se sont habitués à mes passions. Je peux vous dire que quand je suis arrivé à Maignon, tout le monde m'a expliqué : « Maintenant, tu arrêtes ! » Mais aujourd'hui, c'est rentré dans les esprits. ■



FACEBOOK
QUESTION/RÉPONSE
www.facebook.com/sportautomag

Sport Auto vous propose de poser une question, via Facebook, à la personnalité du mois.

L'autophobie ambiante et la mauvaise santé des constructeurs sur le marché français ne sont-elles pas le résultat d'une politique gouvernementale désastreuse sur le plan de la sécurité routière ? **FRÉDÉRIC AGLIANI**

« Pendant longtemps, il y a eu beaucoup de laisser-aller sur ces questions. Nous étions parmi les derniers en Europe. Jacques Chirac a donné un coup de barre aux résultats spectaculaires. A partir de là, dans ce pays où les choses sont souvent binaires, on a : d'un côté le laxisme, qui donne des résultats terribles en termes de morts sur la route, de l'autre l'autorité, la répression, aux effets spectaculaires.

Du coup, le débat se résume à cela. On oublie tout le reste, les efforts sur la sécurité du réseau, sur la sécurité des véhicules eux-mêmes. Il est difficile de rentrer dans ce débat, car les Français ne sont pas très respectueux des règles. Dès que vous leur envoyez un signal, même minime, qui donne le sentiment qu'ils peuvent y aller, ils y vont ! Cela ne veut pas dire qu'il faut se contenter de cette situation. Le seul moment du quinquennat où j'ai été en difficulté avec ma majorité – le seul ! – c'est lors du débat sur la sécurité routière. On avait décidé d'interdire les Coyote, d'enlever les panneaux d'annonce des radars. Cela a été terrible ! D'un autre côté, vous avez des associations très puissantes, qui ont un écho considérable dans les médias.

Si on voulait vraiment remettre tout ça à plat, il faudrait organiser une réflexion complète sur tous les sujets, les règles, les infrastructures. Avec un pragmatisme anglo-saxon que nous n'avons pas. Je récuise, en revanche, le discours qui prétend que c'est destiné à faire de l'argent. Cela n'a jamais été un argument. Mais quand vous êtes un homme politique, si vous allez à la télé pour expliquer que vous voulez augmenter la vitesse sur les autoroutes, vous vous faites massacrer immédiatement.

Il y aura une nouvelle entrée possible sur ces questions, avec l'arrivée de technologies novatrices sur le guidage, les systèmes anticollision, d'éventuelles modulations des limitations de vitesse. Mais le risque, c'est la voiture télécommandée, à laquelle rêvent malheureusement beaucoup d'experts. »