

I

Enfant de Michel Vaillant

C'est là que ma vocation de journaliste est née, vers l'âge de 10-12 ans, quand j'ai commencé à rédiger des rapports de réunions ou de camps dans le journal des louveteaux, *Yaouh !* Je devais avoir une certaine facilité pour l'écriture, sans prétendre à une dimension littéraire, transmise par un instituteur qui était aussi libraire et nous poussait à lire toujours plus. Par la suite, j'ai sévi dans la gazette de l'Athénée d'Uccle où je poursuivais laborieusement mes études tout en jouant au théâtre et en buvant des coups au bistrot du coin, joliment appelé Le Gai logis. Je me déplaçais à vélo et m'inventais des épopées cyclistes que je couchais dans des cahiers quadrillés pour mon seul plaisir, en me prenant pour Eddy Merckx sur les routes du Tour, avant de devenir reporter pour rendre compte d'autres épreuves, bien réelles celles-là, organisées avec mes copains sur des pistes de... Scalextric ! On appelait ces compétitions du « slot racing », pour faire plus noble, et j'avais imaginé le *Slot Journal* afin de conter nos exploits, dont nous étions naturellement les seuls lecteurs.

John Niser, un de mes camarades de classe un peu plus âgé, était anglais, fils du directeur de l'hôtel Hilton à Bruxelles, et il nous recevait dans le grenier de leur belle

maison de Linkebeek où il fabriquait des F1 de l'année en pliant des feuilles d'aluminium qu'il soudait lui-même sur des châssis en tubes de laiton posés sur les moteurs de nos Scalextric : Lotus 72, Tyrrell 001, Ferrari 312B ou March 701, c'était selon nos desideratas. On se faisait des Grands Prix entre nous en pilotant les voitures de nos idoles, Jacky Ickx, Jackie Stewart, Jochen Rindt ou Chris Amon, comme si on y était. Avec mes potes, j'avais même mis sur pied une version miniature des 24 Heures du Mans en même temps que les vraies en 1969 sur un circuit de la Sarthe électrifié, installé dans le garage de l'un d'entre nous. C'était l'année du formidable duel Ickx-Hermann, première édition télévisée en direct, dont on avait suivi l'évolution tout en faisant notre course. Pour justifier notre absence du week-end, nous avons prétendu dur comme fer à nos parents que nous avions « étudié ensemble l'examen de math de lundi » !

Les premiers signes de la passion étaient donc déjà bien présents. C'est en lisant les bandes dessinées de Michel Vaillant dans l'hebdomadaire *Tintin*, auquel mon frère était abonné, que j'ai découvert l'univers du sport automobile. Son auteur, Jean Graton, possédait un immense talent de dessinateur, bien sûr, mais il était surtout un grand pédagogue et un authentique journaliste dans son genre illustré. En dévorant les épisodes chaque semaine, puis les albums qui en découlaient, j'ai compris l'essence de la course et le virus m'a définitivement atteint.

Totalement obsédé par le sujet, j'ai harcelé Graton dans les séances de dédicaces et lors des rencontres avec les lecteurs pour intégrer le Studio Graton, dans le grenier de sa maison de l'avenue du Pérou à Bruxelles, où je me rêvais dessinateur avant de m'improviser, faute de

talent, documentaliste pour justifier ma présence chaque mercredi après-midi. Jean m'avait à la bonne, il fut mon premier père spirituel, et ses collaborateurs, Daniel Bouchez, Christian Lippens, Claude Viseur (le regretté « Clovis ») et Scott Wood m'ont rapidement adopté comme la mascotte du studio car je les alimentais en idées de scénarios avec des coupures de presse récoltées dans les magazines spécialisés.

Dans les salons de BD et les « racing shows » des voitures de course, je faisais la connaissance d'autres jeunes lecteurs passionnés par notre héros préféré et l'idée m'est venue de créer un Club Michel Vaillant pour nous réunir régulièrement. Jean Graton avait un capital sympathie énorme dans le milieu et bénéficiait d'un certain réseau grâce à ses amitiés solides avec Bob Sicot, le chargé des relations publiques de Ford, et Bernard Cahier, responsable de la communication pour Goodyear. Le club fut créé avec l'aide de quelques partenaires, d'autant que Freddy Semoulin (connu sous le pseudonyme « Alain Dex »), un bon ami de Jean, défendait depuis peu les couleurs du Team Michel Vaillant au volant de sa Ford Escort dans le championnat de Belgique des voitures de tourisme. Je me rendais utile au sein du team sur les circuits en passant les panneaux de signalisation le long des rails, fier d'être chargé de mission. À l'âge de 15 ans, je suis ainsi devenu la cheville ouvrière du club et évidemment le rédacteur en chef de sa revue trimestrielle : nous y voilà...

L'école de la course

Je m'étais autoproclamé journaliste en herbe. En me rendant sur les principales épreuves en Belgique et dans les pays limitrophes (au Nürburgring, à Zandvoort puis à Brands Hatch et à Rouen) en stop, à mobylette ou avec des copains motorisés. Le club disposait d'une petite caravane qui nous servait de point de ralliement sur les circuits. Je côtoyais des pilotes, des journalistes professionnels et des photographes en me considérant comme l'un des leurs sans aucun complexe. L'inconscience de la jeunesse me donnait des ailes et je suivais le mouvement de l'évolution du sport auto au début des années 1970, quand son modèle économique a été révolutionné en passant de l'ère des gentlemen drivers à celle des hommes-sandwichs grâce à l'avènement du sponsoring. La compétition s'était démocratisée d'un coup, elle est devenue plus accessible et une nouvelle génération a émergé, loin des fils à papa et des aristocrates plus ou moins bien nés.

Parmi eux, Pierre Dieudonné fut mon mentor : à la fois journaliste et pilote, il était proche de Jean Graton et disciple de Paul Frère, pas moins ! Un peu plus âgé – et plus sage ? – que mes copains Bernard De Dryver et Hervé Regout, il avait aidé le premier nommé à convaincre son père Freddy, importateur de la marque danoise Bang & Olufsen spécialisée dans les produits de haute-fidélité

(on disait « Hi-Fi »), de devenir sponsor. Nous avons emballé le projet sous le nom de « B&O Team Michel Vaillant » et j'ai suivi mes amis sur les circuits, Bernard avec Claude Bourgoignie en F2, Pierre et Hervé en F3. Dans la même période, B&O fut même sponsor du Team Surtees en F1 et promoteur du Grand Prix de Belgique organisé sur le nouveau circuit de Nivelles, situé à un jet de pierre de la maison familiale au sud de Bruxelles. C'était devenu ma résidence secondaire...

Jean Graton m'avait présenté Bernard Cahier, président de l'IRPA (International Racing Press Association), et Gérard Crombac, le rédacteur en chef du mensuel *Sport Auto*, qui m'ont introduit dans le milieu de la F1 à Nivelles puis au circuit Paul-Ricard, théâtre du Grand Prix de France, où je m'étais rendu en auto-stop en dormant au camping. J'étais accrédité et bénéficiais d'un laissez-passer presse pour pénétrer dans les coulisses de la course, le rêve ! Je n'avais pas encore 20 ans et je passais chaque week-end au bord des pistes pour « couvrir » le championnat d'Europe de F2 ainsi que le British F3 Championship, en empruntant la liaison maritime Ostende-Douvres en nocturne pour me rendre à Thruxton, Snetterton ou Silverstone. Tout naturellement, j'étais devenu correspondant du journal *Les Sports* et du magazine *Team* pour raconter les courses auxquelles j'assistais.

Mes études secondaires – l'équivalent du bac en France – s'achevaient péniblement, ma passion dévorante laissant peu de place à l'école, et je bourlinguais de Finlande en Sicile dans mon rôle de jeune reporter grâce à un abonnement ferroviaire appelé « Rail Europe Junior », qui permettait de sillonner le continent pour trois francs

six sous. Les maigres piges payées par les journaux servaient à financer le déplacement suivant, et vogue la galère ! Rien d'autre n'importait à mes yeux et rien ne pouvait m'empêcher de repartir d'un circuit à l'autre avec mes copains pilotes, mécaniciens et journalistes, dans une délicieuse vie de bohème dont rien ne pouvait nous écarter... Une éventuelle carrière de comédien en herbe après mes débuts au théâtre fut ainsi sacrifiée sur l'autel de ma passion, car les répétitions prenaient trop de temps alors que les représentations avaient lieu le week-end quand j'allais aux courses : incompatibilité d'agenda. Bien sûr, ma maman s'inquiétait pour mon avenir parce que tout cela ne semblait pas très sérieux, mais elle fut impressionnée en découvrant un jour le nom de son fils dans son journal quotidien et puis en entendant ma voix à la radio. Après tout, peut-être était-ce un vrai métier ?

Le pied à l'étrier

Pour lui faire plaisir (à ma mère), j'ai entamé des études supérieures à l'université, mais c'était une couverture pour mieux m'échapper vers les circuits. Au printemps 1976, j'avais rendez-vous avec le destin : l'hebdomadaire *Sport Moteur*, devenu simple supplément du journal *Les Sports* auquel je collaborais, déposa les armes, et sa place dans le planning de l'imprimeur Nimifi à Bruxelles fut prise par un nouveau périodique français. Lancé par Michel Hommell, l'éditeur du mensuel à succès *Échappement*, *AUTOhebdo* était né et les mercenaires de *Sport Moteur* ont rapidement été récupérés par la rédaction naissante installée rue de Lille, dans le 7^e arrondissement parisien, autrement dit à Saint-Germain-des-Prés. Pierre Dieudonné, chargé des essais des voitures de compétition car il menait en parallèle une carrière de pilote, ainsi que Jean-Jacques Renaux, belle plume sur les Grands Prix de F1 (il citait Paul Valéry dans ses papiers !), et Michel Lizin, spécialiste des rallyes, formaient le gros du contingent belge de l'hebdo avec le photographe Harald Strebelle, compagnon de route indispensable à nos reportages communs.

Grâce à mon appartenance à *AUTOhebdo*, ma carrière débutait sous les meilleurs auspices en prenant d'emblée une dimension internationale. Cela me convenait très

bien car je ne me voyais pas tourner en rond en Belgique pour le restant de mes jours. Il est vrai que j'avais déjà mis le nez à la fenêtre ! Comme le journal en était à ses prémices, le rédacteur en chef Étienne Moity manquait de ressources humaines pour assurer la couverture hebdomadaire des principaux championnats. Il paraissait ravi de faire appel au commando des Belges, moins exigeants et plus passionnés que les scribouillards franchouillards. Les opportunités furent nombreuses, mais nous avons dû nous montrer créatifs parce que les piges étaient minces et les frais de déplacement, inexistantes. Notre passion était notre moteur.

C'est encore Pierre Dieudonné qui m'encouragea à l'accompagner sur les courses de F3, comme je l'avais fait l'année précédente, et aux manches du championnat d'Europe des voitures de tourisme qu'il allait remporter cette année-là avec son compère Jean Xhenceval sur une BMW 3.0 CSL du Luigi Racing, une équipe belge bâtie autour d'un garagiste de Comblain-au-Pont, dans la région liégeoise, devenu préparateur émérite. Un week-end sur deux, je découvrais les circuits européens avec la bande à Luigi, parfois en faisant la route dans le camion transportant les voitures de course, et le dimanche suivant j'étais en bord de piste en Angleterre pour suivre mon pote « Dieudonn' » (comme on le surnommait) en F3. Après la belle aventure du B&O Team Michel Vaillant, Pierre courait pour le Docteur Joseph Ehrlich, un mécène farfelu qui avait construit sa propre monoplace avec une monocoque en acier qui pesait lourd. Son pilote se contentait donc de faire de la figuration, mais cela me permettait de me lier d'amitié avec ses adversaires sur les circuits, de Monza à Monaco en passant par Brands Hatch et Zandvoort.

Chaque semaine, l'hebdo proposait mes récits de courses en m'accordant de plus en plus de place. J'étais fier d'être publié dans ce qui devenait le média de référence pour notre génération dans le milieu, même si je trouvais normal que mon travail soit ainsi valorisé. À 21 ans, j'étais déjà professionnel du sport automobile et, en profitant de mes voyages incessants, je multipliais les collaborations pour arrondir les fins de mois auprès du quotidien *Le Soir* et même à la radio belge, la RTBF, où le spécialiste du sport auto Alain van den Abeele m'avait fait entrer afin d'envoyer chaque dimanche des « billets » consacrés aux performances des jeunes pilotes belges sur la scène internationale. Ma douce voix berçait aussi les journées des spectateurs sur les circuits où j'officiais comme speaker, à Zolder ou à Nivelles, une bonne école pour apprendre à animer, à commenter, à meubler et à improviser. Dans les cabines des commentateurs, je côtoyais des « pros » comme Jean-Charles Laurens (la voix du Mans), Pascal Ickx (le frère de Jacky), le Hollandais Hans Kievit (redoutable bateleur) et le Britannique Anthony Marsh, un habitué des Grands Prix de F1. Le métier rentrait.

Tous les lundis, ou plutôt chaque dimanche soir, en « bouffant du kilomètre » pour être dans les temps, je me rendais à Paris pour participer au bouclage de l'hebdo dans les locaux situés au 7 rue de Lille, une adresse devenue mythique, siège de la galerie d'art de Claude Berri aujourd'hui. On passait la journée à rédiger nos articles dans un joyeux capharnaüm fait du bruit des machines à écrire et du télex crépitant au fond du bureau du rédac' chef, en choisissant les photos et en peaufinant la mise en pages sous l'œil impitoyable de Moity, souvent grognon mais toujours bienveillant. La rédaction était

composée de jeunes reporters passionnés comme moi : Christian Courtel pour les courses en France, Jean-Paul Renvoizé sur les rallyes, et le brillant touche-à-tout Jean-Marc Andrié, hélas trop tôt disparu. Nous fûmes bientôt rejoints par l'excellent Éric Bhat, avec lequel j'allais contribuer au lancement de *Grand Prix International*, un luxueux magazine consacré à la F1, toujours flanqué du photographe Bernard Asset auquel avait succédé dans le rôle de coursier un certain Lionel Froissart, spécialiste du karting... Bref, une fine équipe !

Avec mon ami Lizin, qui couvrait les rallyes en semaine et revenait à Paris écrire ses papiers le week-end car le calendrier des épreuves routières était ainsi fait à l'époque, je partageais le plus souvent en quinconce une chambre de bonne dans les toits d'une maison de la rue du Bac, à deux pas du journal. Il nous était arrivé un soir d'aller boire un coup au « café-concert » du coin (un caf'-conc', comme on disait à Saint-Germain) où se produisait un copain à lui originaire de Verviers, le chanteur Jean Vallée, qui allait connaître son heure de gloire à l'Eurovision. On trouvait sympa de passer un moment à la terrasse du café de Flore auprès des intellos post-mai soixante-huitards ou de croiser les futures stars du Splendid, de Gérard Jugnot à Thierry Lhermitte. C'était notre heure de gloire et on ne connaissait pas notre chance.

En 1978, nous avons convaincu notre patron Michel Hommell de lancer une édition belge d'*AUTOhebdo*, dirigée par Harald Strebelle avec Christian Lahaye comme secrétaire de rédaction. Je bénéficiais ainsi d'un contrat en bonne et due forme, mais il me restait un dernier obstacle avant de prendre le large : le service militaire. J'avais bien tenté de me faire réformer, sans succès, et

il m'a fallu passer – pas longtemps – par la caserne des Chasseurs ardennais à Vielsalm pour une période d'instruction avant d'intégrer le SID (Service d'information de la défense) à Evere où j'ai découvert le média télévisé en présentant l'émission *Télévox* destinée aux forces belges basées en Allemagne. Tous les mois, nous produisions un programme de 30 minutes fait de reportages réalisés le plus souvent sur le terrain, outre-Rhin, et d'interviews d'officiers chargés de propager la bonne parole. Un boulot pas vraiment chronophage mais très formateur.

Je profitais évidemment de mes nombreux temps libres pour continuer à exercer mon métier sur les circuits chaque week-end. Le capitaine Derdeyn, qui dirigeait *Télévox*, adorait les bagnoles et roulait lui-même en Porsche 924. Lors de mon arrivée dans le service, j'avais remarqué sur le mur de son bureau un poster d'une Porsche 935 sur le speedway de Daytona. Cela tombait bien : je voulais aller aux 24 Heures de Daytona fin janvier. « Mais tu es milicien : tu n'as pas le droit de quitter le territoire national, et encore moins l'Europe, s'est inquiété mon capitaine. Je veux bien fermer les yeux si tu te fais porter pâle, mais ce sera à tes risques et périls... » Fort de ce blanc-seing, j'étais parti.

Avant Daytona, je m'étais déjà rendu aux USA en 1979 pour suivre Jacky Ickx dans la série Can-Am. Mon frère poursuivait de brillantes études de médecine à UCSF (University of California, San Francisco) et possédait une VW Coccinelle. J'ai débarqué sans coup férir sur la côte ouest et je lui ai piqué sa voiture pour aligner les miles pendant des semaines, de Laguna Seca à Las Vegas en passant par Riverside et Phoenix, en couvrant des manches de la série Can-Am et épisodiquement des courses du championnat USAC d'IndyCar.

L'année précédente, fin 1978, j'avais été invité en Argentine pour la Temporada de F2 et la découverte de Buenos Aires, puis des plaines de la Pampa et des contreforts des Andes – courir à Mendoza, au pied de la Cordillère, avait été une révélation. Tombé amoureux d'une belle Argentine, j'y étais resté pour la Temporada de F1 en janvier 1979 pendant la tournée triomphale de Jacques Laffite sur Ligier aux Grands Prix d'Argentine et du Brésil. Un périple inoubliable pour de multiples raisons...

Passer l'hiver au chaud dans l'hémisphère sud est devenu une habitude que j'ai cultivée un peu plus tard, en allant établir mes quartiers au Brésil du Nouvel An (45 °C le 31 décembre !) jusqu'à Pâques pour couvrir les essais d'intersaison en F1 sur le circuit de Jacarepagua à Rio de Janeiro, une façon créative de gagner ma vie pendant la saison creuse en Europe. Je n'étais décidément pas fait pour passer mes week-ends à Zolder et à Nivelles, je devenais un vrai globe-trotter.