6 OCTOBRE 1973

Du même auteur

Les Nerfs solides. Paroles à vif de la France moyenne, avec Véronique Langlois, préface de Maurice Levy, Nouveaux débats publics, 2009

Je me suis bien plu ici. Banlieue, première génération, Plein Jour, 2015

Xavier Charpentier

6 OCTOBRE 1973

L'été indien des Trente Glorieuses

PLEIN JOUR

© Plein Jour, 2020
wwweditionspleinjour.fr

Les livres Plein Jour sont commercialisés
en partenariat avec la S.N. Éditions Anne Carrière

ISBN : 978-2-37067-054-0

À l'ami qui aimait aussi les voitures, les voyages
et les gens qui l'aimaient.

Pour Zoé et Nathan.

« Ici-bas tous les lilas meurent,
Tous les chants des oiseaux sont courts,
Je rêve aux étés qui demeurent
Toujours ! »
Sully Prudhomme

« Le parcours du soleil, son apogée,
son déclin triomphal. »
Louis-René Des Forêts

6 octobre 1973

J'ai rarement vu ma mère triste, enfant.

La génération de mes parents n'aimait guère qu'on porte ses émotions en bandoulière. Il fallait la mort de De Gaulle pour se laisser aller à pleurer en public, comme dans ces actualités de novembre 1970 pleines de foules silencieuses, hommes en imper, femmes en fichu dans le matin maussade. En toute discrétion, elles essuient leurs yeux dans un grand mouchoir à carreaux, ils balayent d'une main preste les larmes qui n'en font qu'à leur tête sur leurs joues.

Ce jour-là pourtant, ma mère n'a pas pu me cacher qu'elle éprouvait une vraie tristesse. Cette peine discrète était en même temps si réelle, si palpable, qu'elle avait réussi à percer le mur d'insouciance et de légèreté de mes 9 ans. « Apparemment sa voiture s'est retournée... Il paraît qu'il était défiguré... Un si beau garçon... 29 ans... » J'ai encore dans l'oreille la douceur de sa voix en prononçant ces mots. Se révolter contre le sort était vain, et sans doute valait-il mieux pratiquer la résignation que son éducation chrétienne lui avait enseignée comme une vertu essentielle. Peut-être aussi la femme de médecin venant tout juste d'atteindre la quarantaine se trouvait-elle un peu ridicule d'éprouver un chagrin de midinette pour *un si beau garçon,* un habitué des pages people et de la rubrique sportive.

François Cevert était mort. Il avait tout juste 20 ans de plus que moi, des yeux d'un bleu intense et des cheveux longs et noirs, un sourire légendaire, un talent de pilote exceptionnel,

et ce don si rare : il semblait impossible de ne pas l'aimer. On l'appelait souvent, dans le milieu de la Formule 1, mais aussi dans les journaux français et anglo-saxons, « le Prince ». L'avenir était à lui. En fait, il était l'avenir.

C'était le 6 octobre 1973, et cinq minutes avant midi, heure de New York, il s'était tué sur le circuit de Watkins Glen. Un samedi, lors des essais du Grand Prix des États-Unis. Le dernier de la saison.

C'était le 6 octobre 1973, et de l'autre côté du monde, les troupes syriennes et égyptiennes venaient de passer à l'offensive, avançaient sur le plateau du Golan et fonçaient dans le désert du Sinaï : la guerre du Kippour venait de commencer. Quelques semaines plus tard, ce serait l'embargo sur le pétrole, l'économie mondiale qui s'effondre, les évidences et les espoirs d'une époque qui s'éloignent et s'estompent dans le passé, comme un personnage de Modiano dont on finit par se demander s'il a bien existé, un jour.

Les Trente Glorieuses venaient de s'achever, mais bien sûr elles ne le savaient pas. Quand minuit a sonné ce jour-là à Paris, six heures avant qu'il ne sonne à New York, une heure après avoir sonné à Tel-Aviv, au Caire et à Damas, qui pouvait avoir déjà compris ce qui venait de se passer ? Qui pouvait déjà imaginer que sa vie, sa vie à lui, personnellement, à Paris, à New York, à Aurillac ou à Longwy, allait changer ? Que tant d'existences auraient pris un autre tour si ce 6 octobre avait été différent, que des mots, des expressions, des renoncements, dont on n'avait jamais eu l'idée allaient envahir notre vocabulaire, prendre possession de notre horizon, devenir les obsessions de l'époque ? *Chômage de masse, exclusion, stagflation, nouveaux pauvres.*

« On a tout essayé »...

Parce que nous avons vécu beaucoup d'années depuis ce 6 octobre, nous savons ce qu'il en est, ce qu'il en a été, ce qu'il en sera pour ceux qui se sont endormis ce soir-là sans savoir

que ce qu'on appellerait « la crise » venait de commencer. Sans réaliser que la mort de François Cevert, le prince charmant seventies à qui tout réussissait et qui venait de se tuer d'une façon si inexplicable, était comme un signe que la sono des Trente Glorieuses était sur le point de s'éteindre et que désormais, il allait falloir *faire avec.* Faire avec la prospérité qui se dérobe. Faire avec les choses simples qui deviennent compliquées. Faire avec la légèreté des années soixante-dix qui s'étiole et qui meurt, un peu plus tard, quand on a compris qu'on n'en sortirait pas.

Mais pour eux, les ignorants, les inconscients, qu'est-ce que ça pouvait vouloir dire, vivre un 6 octobre 1973 ? À quoi ressemble un jour qui a l'air comme les autres, alors qu'il est un *dernier jour* ? C'est ce que je voulais comprendre, quand j'ai commencé à parcourir l'émouvante insignifiance de ces journaux d'octobre, pleins de grands événements aujourd'hui oubliés et de petites annonces qui ont peut-être changé des vies. Quand j'ai commencé à regarder les informations télévisées et les résumés sportifs de cette journée qui ne se savait pas encore particulière. Quand je me suis mis à feuilleter, avide, les pages toutes roussies de ce mois d'automne racontant le coup d'État du général Pinochet et la mort de Salvador Allende, la disparition de Fernand Raynaud et les premiers vols du Concorde vers Washington, les mariages à la mode et le dernier Salon de l'auto du président Pompidou, le succès des *Aventures de Rabbi Jacob* et les combats de Gisèle Halimi.

La nostalgie n'est pas mon affaire. À quoi bon se demander si c'était mieux avant ? Mais comprendre comment c'était avant, ça oui. Ce qui a changé. Ce qui changeait déjà. Ce qui annonçait le meilleur et le pire de ce que nous sommes désormais, ce qu'on aurait dû voir et qu'on n'a pas compris, ce qu'ils avaient rêvé et qu'on n'a pas accompli, ce qui fait de nous leurs héritiers, parfois reconnaissants, parfois ingrats, parfois inconséquents. Ce qui faisait la saveur particulière de

ces quatre premières années soixante-dix qui ne demandaient qu'à être le prolongement enchanté des Swinging Sixties, et sont venues se fracasser contre la glissière de sécurité d'un circuit automobile et une quatrième guerre israélo-arabe.

Pourquoi les photos des paddocks de Formule 1 de ces années donnent-elles encore tellement envie de les avoir vécues, malgré les tragédies dont ils étaient souvent témoins ? Et les unes de ces magazines de septembre 1973 que personne n'avait alors l'idée idiote d'appeler « people », pourquoi me parlent-elles encore aujourd'hui, pourquoi sommes-nous encore émus en explorant leurs pages intérieures ? D'où vient-elle, cette envie d'inventer la suite de ces histoires que l'on n'a pas vécues, à la lecture des petites annonces et du courrier du cœur de tous ces journaux qui sentent aujourd'hui la poussière ? Je voulais parcourir à nouveau avec elles les lieux qu'habitent les héroïnes de Claude Sautet – marcher dans les rues de Paris avec Romy, Hélène, Lily, partir à la campagne avec Marie, Catherine ou Ludmilla, à la mer avec Rosalie. Redécouvrir le bruit si singulier et si reconnaissable d'un moteur V8 Cosworth en furie, celui qu'on essayait d'imiter en jouant au Circuit 24 avec les copains, le mercredi après-midi. Me laisser emporter par l'énergie de ces années chargées ras-la-gueule de progrès et d'optimisme supersoniques, si familières à nos mémoires et pourtant si lointaines, foutraques, flamboyantes, passées sous nos yeux de baby-boomers ébahis comme une F1 à fond de cinquième devant les stands du Glen, tellement vite qu'on ne sait plus si on l'a vraiment vue ou si on l'a rêvée.

Peut-être aussi, confronté à la merveilleuse étrangeté d'une journée presque comme les autres de 1973, comprendre un peu mieux ce qui fait nos tristesses et nos rêves d'aujourd'hui, encore.

L'accident

Dans la presse, il y eut très peu d'images de l'accident de François Cevert.

En dernière page de *L'Équipe* du lundi 8 octobre, seule une photo en noir et blanc de petit format, très floue, témoigne du crash. On y voit la Tyrrell-Ford 006 numéro 6 de François Cevert retournée sur le rail de sécurité. C'est une photo prise d'assez loin, de l'autre côté de la piste. On y distingue l'épave de la voiture, essentiellement ses roues arrière énormes, disproportionnées, typiques de ces F1 du début des années soixante-dix aux silhouettes étranges – massives, là où repose la puissance des 400 chevaux du V8 Cosworth, fragiles, à l'avant où le pilote commande à la machine. Autour de l'épave de la F1 qui, un dixième de seconde plus tôt enchaînait les trajectoires les plus tendues sur le circuit, de la fumée, de la vapeur, comme une brume d'irréalité. Ce que l'on voit, à la sortie du virage rapide à gauche, est-ce que c'est possible ? Est-ce que c'est arrivé ? Est-ce que c'est *vraiment* arrivé ? Ce double rail qui venait pourtant d'être refait pour améliorer la sécurité du circuit est déchiré, tordu, presque ridicule dans la mollesse et la fragilité qu'il exprime, alors qu'il vient d'assassiner le Prince. Derrière le ruban de guimauve tueuse, sa voiture détruite est presque entièrement dissimulée. Comme si ce rideau de ferraille dérisoire voulait cacher à nos regards la scène qui ne se déroule plus derrière lui, puisqu'il ne se passe plus rien quand tout est fini.

D'autres photos du crash existent. Elles sont prises un tout petit peu plus tard, quelques minutes, quelques secondes plus tard pour certaines. On y voit les premiers pilotes à suivre Cevert, dans le dernier tour de cette séance d'essais du dernier Grand Prix de la saison 1973, arrêtés sur la piste. Le grand S de Watkins Glen apparaît sous différents angles, vu de la droite de la piste, de la gauche, en plongée ou en contre-plongée, puisqu'à cet endroit du circuit un fort dévers place forcément celui qui est derrière les barrières de sécurité au-dessus ou en dessous du ruban d'asphalte. Certaines doivent aussi être prises du haut de la tour d'observation qui domine le grand S, ce double virage rapide qui commence à droite et finit à gauche. C'est le passage le plus technique, le plus dangereux, le plus excitant aussi, celui qui demande le plus de rigueur, de précision, d'intransigeance. Ici, les pilotes de talent gagnent leur place en première ligne, leur réputation dans le paddock, leur palmarès, leur carrière, la gloire. Les autres, ceux qui lèvent même très légèrement le pied, restent simplement un des trente pilotes du plateau.

Ces photos du crash sont étonnamment diverses. Pourtant, de toutes exsude le même sentiment de panique et d'incompréhension. Toutes mettent en scène le même contraste inadmissible entre le bleu du ciel, la splendeur des frondaisons de l'automne new-yorkais, le vert du gazon qui borde la piste comme il borderait une petite route paisible de Normandie, et l'horreur du désastre qui se déroule sous nos yeux. Jody Scheckter, le premier pilote à s'arrêter, est sorti de sa voiture. Il lève les bras au ciel puis les baisse pour demander à ceux qui le suivent dans cette dernière session d'essais de la matinée de ralentir. Il devait rejoindre François Cevert chez Tyrrell comme second pilote la saison suivante et avait manqué le tuer quelques semaines plus tôt, au Canada, en l'envoyant dans le mur par sa conduite imprudente – ils avaient failli se battre au bord de la piste. La McLaren de Denny Hulme ralentit

pour éviter les débris épars sur l'asphalte, les morceaux de tôle bleu sombre marqués du numéro 6 de l'aileron avant, des éléments de la direction, ce qui ressemble à un disque de frein. Puis des assistants et des commissaires de piste s'affairent autour de l'épave pulvérisée de ce qui était quelques secondes plus tôt une merveille de technologie automobile. Garés en bord de piste, une énorme ambulance et un pick-up imposant rappellent de façon incongrue que c'est l'Amérique ici, le pays où l'on voit tout en grand, le pays du progrès et de tous les possibles.

Une seule de ces photos, une seule, publiée en Allemagne et aux États-Unis, nous montre entièrement le corps inanimé de François Cevert, allongé sous sa voiture retournée, dont la structure s'est désintégrée sous le choc, le haut du corps encore attaché à son siège baquet. Cette photo ne sera pas utilisée par la presse française, ma mère ne la verra sans doute jamais. Tant mieux.

C'est une photo en noir et blanc, non pas floue, mais trop contrastée, au grain si grossier qu'il en rend la lecture difficile. Tant mieux.

François Cevert est toujours casqué, et sans doute ma mère se trompait-elle quand, dans sa tristesse, elle le croyait défiguré. Tant mieux.

Ce qui s'est passé dans le grand S de Watkins Glen, ce jour-là, à 11 h 54, aucune caméra ne l'a capturé. Aucun pilote, aucun journaliste ne l'a vu lui-même. Quelques mois avant ce 6 octobre, Jean-Claude Hallé, reporter à *L'Express* et passionné de courses automobiles, avait réalisé deux longues interviews où François Cevert se raconte sans fard, avec la fraîcheur et la confiance de celui qui n'a rien à cacher et qui sait que tout doit lui réussir. Le dernier chapitre du livre qu'il a tiré de ces entretiens, réalisé après l'accident, reste un long point d'interrogation. Il avait enquêté bien sûr, auprès des pilotes et des journalistes proches de François Cevert, ceux qui

le suivaient sur tous les circuits du monde, en course comme lors des essais, et qui étaient présents ce jour-là – Johnny Rives, de *L'Équipe*, José Rosinski, dont je me souviens si bien de la voix râpeuse, commentant les exploits d'Alain Prost des années plus tard, Pierre Veilletet de *Sud-Ouest*. Certains ont pu lui raconter *l'avant* – le dernier passage, la tête du Prince qui accompagne le mouvement de sa voiture dans le virage serré qui précède le grand S, les corrections de trajectoire. D'autres, *l'après* du crash, au bord de la piste et dans le paddock – Jacky Ickx qui pleure dans son casque, Emerson Fittipaldi qui s'enfuit pour prier au fond du *pit* Lotus, Beltoise qui s'écroule, Stewart qui entraîne sa femme en larmes derrière les stands. Mais pas le crash lui-même. Aucun pilote ne suivait François Cevert d'assez près pour le voir aborder le grand S.

Seul témoin oculaire, Peter McIntosh, secrétaire de l'Association des constructeurs, a pu lui raconter ce qu'il avait vu de ses propres yeux – témoignage précieux, mais qui manquera à jamais de cette vérité sensible qu'apportent l'amitié ou la fraternité d'armes, sur un circuit comme au combat : la Tyrrell qui aborde le grand S en troisième, François Cevert qui passe très vite, après le virage à droite, la quatrième et la cinquième, avant de s'engager dans celui à gauche, à 240 kilomètres à l'heure, la trajectoire trop large à la sortie de la première courbe ultrarapide, les coups de volant pour corriger, le pied toujours appuyé sur l'accélérateur parce qu'il faut faire un temps et que c'est ici que ça se décide ; le dérapage qui n'est plus contrôlé, la voiture, qui part en crabe heurter le petit trottoir de droite, décolle et se retourne, retraverse la piste en volant dans une trajectoire devenue balistique et s'encastre comme un coin entre les deux parties du rail de sécurité ; l'interminable glissade sur le toboggan tueur, les piliers de soutènement profondément enfoncés dans la terre, l'impact final, l'immobilité, la fumée, la vapeur, l'huile répandue partout sur le bitume et le gazon. Le silence.

Quand j'essaie de le reconstituer mentalement, je visualise toujours ce crash au ralenti. Parce que le cinéma nous a habitués à voir différemment les accidents de voiture, non pas tels qu'ils se déroulent, mais tels qu'on imagine qu'ils se déroulent ? Parce que nous sommes incapables de faire autrement depuis que nous avons vu l'Alfa Romeo Giuletta Sprint de Michel Piccoli enchaîner les tonneaux dans *Les Choses de la vie* ? Je n'aurais sans doute rien compris de ce que je voyais, si j'avais été présent en bord de piste ce jour-là, à cet instant. À 240 kilomètres à l'heure, 70 mètres seconde, saisir ce qui se passait réellement m'aurait probablement été impossible. Comme il est impossible de distinguer la balle ou le missile qui va tuer le soldat dans les tout derniers mètres de sa trajectoire.

Pourquoi le Prince est-il mort dans ce grand S ? Des mois après, des polémiques agitaient encore le milieu du sport mécanique. Crevaison au plus mauvais moment, au plus mauvais endroit ? Problème de direction ? Rupture de suspension ? Ken Tyrrell fera bien intervenir un spécialiste des crashes aériens pour essayer de faire parler ce qui restait de l'épave, mais il n'y avait plus grand-chose à tirer d'une voiture qui avait littéralement explosé à l'impact. L'expert a conclu quelques mois plus tard que ce n'était en aucun cas une défaillance mécanique qui avait pu être la cause de la tragédie, mais presque personne ne l'a cru. Car si ce n'était pas la mécanique, c'était François Cevert qui était en cause. Et ça, pour le coup, personne ne pouvait l'accepter. Moi non plus d'ailleurs, quarante-cinq ans après.

Je préfère regarder et regarder encore les dernières images du Prince marchant sur la piste du Glen, quelques minutes avant de prendre le volant, pour les tout derniers tours de piste de sa vie. Sa haute silhouette très mince en léger contre-jour, dans la combinaison d'un bleu très pâle, aux couleurs du team Tyrrell et de son sponsor principal, Elf. Il n'a pas encore mis son casque intégral aux célèbres bandes bleue, rouge,

jaune. François Cevert était un des derniers pilotes à y avoir fait visser une petite visière, comme Jim Clark ou Giuseppe Farina avant lui.

Il fait les cent pas sur l'asphalte avant que la séance ne commence. Il fume une cigarette en regardant autour de lui, très souriant. Quand il l'aura finie, peut-être la jettera-t-il par terre avec le même geste désinvolte que Tancrède se débarrassant de l'écrin de la bague qu'il vient d'offrir à sa cousine, dans *Le Guépard*. François Cevert aussi a tout d'un Guépard. Il aurait pu tourner pour Visconti.

Le soleil est déjà haut malgré l'automne. La vie n'est pas belle, elle est presque parfaite. Tout à l'heure il repartira pour quelques boucles de plus. Il peut encore améliorer son temps. La voiture est bien ce matin. 1'40, il peut *être* plus vite.

Le bruit du V8 qui redémarre. La Tyrrell qui se remet en mouvement, d'abord doucement, puis qui accélère à la sortie des stands. Le moteur qui commence à monter dans les tours. Un premier passage. Puis un deuxième.