

## La Régie Renault et Elf en compétition automobile : 1979, la symbiose parfaite

**Benoît Casaert**

Docteur en Histoire moderne et contemporaine, guide-conférencier à la Communauté d'Agglomération de Meaux

En 1979, la R.N.U.R. et la S.N.E.A. mettent en place une politique convergente. Certes, les motivations poussant les deux sociétés à faire de la compétition automobile sont différentes. Mais, le 21 décembre 1979, la Régie Renault et la S.N.E.A. renforcent leurs liens par le deuxième renouvellement des Accords de Préconisation. Pour Renault, c'est aussi la fin de la politique des partenariats des décennies précédentes par l'assimilation. Pourtant, les grandes orientations politiques de la R.N.U.R. et de la S.N.E.A. tendront à évoluer de manière diamétralement opposée par la suite. La R.N.U.R. prend l'initiative de développer sa propre politique en matière de compétition automobile, alors que la S.N.E.A. ne considère plus ce domaine particulier comme son axe de communication majeur et se cherche une autre image.

*In 1979, the R.N.U.R. and S.N.E.A. put in place a convergent policy. Admittedly, the motivations pushing the two companies to compete in motor racing are different. But, on December 21, 1979, the Régie Renault and the S.N.E.A. strengthen their links through the second renewal of the Recommendations Agreements. For Renault, it is also the end of the policy of partnerships of previous decades through assimilation. However, the main political orientations of the R.N.U.R. and S.N.E.A. will tend to evolve in a diametrically opposed manner thereafter. The R.N.U.R. takes the initiative to develop its own motor racing policy, while the S.N.E.A. no longer considers this particular area as its major axis of communication and is looking for another image.*

# La Régie Renault et Elf en compétition automobile:

## 1979, la symbiose parfaite

L'automobile conserve toujours une place centrale dans les sociétés contemporaines<sup>1</sup>. Différents facteurs expliquent ce succès, notamment le besoin croissant de mobilité et la quête de la liberté individuelle inhérente à l'esprit humain ; le besoin d'identification à la performance pour sortir du lot n'est pas non plus négligeable ; enfin, dernier facteur et non le moindre, l'affirmation du sport et de la compétition comme élément fondamental de l'épanouissement individuel<sup>2</sup>. Ces facteurs se trouvent à l'origine de la compétition automobile. Cette dernière est apparue avec les premiers véhicules automobiles, afin de départager le nombre conséquent de constructeurs à l'époque des débuts de l'automobile à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Depuis cette époque de pionniers, la compétition automobile s'est beaucoup développée sous l'effet de trois dynamiques spécifiques : la première dynamique est celle du sponsoring. Ce dernier désigne un soutien financier ou matériel apporté à une écurie ou un pilote par un partenaire annonceur en échange de différentes formes de visibilité de nature publicitaire liées à l'écurie ou au pilote correspondant. La deuxième dynamique est celle de la recherche-développement. Cette dernière désigne les applications concrètes issues de la compétition automobile permettant l'innovation technologique sur les voitures de tourisme. Enfin le marketing qui recouvre l'ensemble des techniques de promotion des ventes dont la compétition automobile fait partie. Le lien entretenu, entre la Régie Renault<sup>3</sup> et le pétrolier Elf<sup>4</sup>, à partir de 1968, qui atteint son apogée en 1979 permet un éclairage approfondi de la mise en œuvre de cette triple dynamique. Mais la Régie Renault, aujourd'hui, a fermé ses archives depuis 2011. Reste les archives pétrolières et les interviews<sup>5</sup> ; le tout complétés par les multiples sources imprimées disponibles pour l'essentiel chez TOTAL.

Par ailleurs, nonobstant les velléités du Groupe PSA dans le domaine de la compétition automobile, c'est la Régie Renault<sup>6</sup> qui a développé l'essentiel de l'effort dans ce domaine, grâce à l'action d'Elf. En effet, à partir de 1968, la Régie Renault et Elf-ERAP débutent un partenariat

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson, James M. Laux, *La révolution automobile*, Paris, Albin-Michel, 1977.

<sup>2</sup> Paul Dietschy et Patrick Clastres, *Sport, société et culture en France depuis le XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 2006.

<sup>3</sup> Jean-Louis Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres... Histoire de stratégies d'entreprises*, Boulogne, ETAI, 1999.

<sup>4</sup> Alain Beltran et Sophie Chauveau (dir.), *Elf Aquitaine, des origines à nos jours*, Paris, Fayard, 1998.

<sup>5</sup> Les interviews présentent un biais non négligeable : la tentation pour l'interviewé de vouloir surévaluer son propre rôle. C'est la raison pour laquelle, en l'absence de sources écrites, il est important de procéder à des recoupements entre les différentes interviews, méthode systématiquement utilisée ici.

<sup>6</sup> J.L. Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres*, op. cit.

qui durera près de trois décennies sans interruption. Or, à l'origine, le constructeur automobile d'État et le groupe pétrolier public n'ont pas exactement les mêmes objectifs. L'on peut donc parler à leur propos d'une « improbable rencontre ». En effet, si le Groupe Elf-ERAP ambitionne de remplir la mission qu'il a reçue du général De Gaulle, à savoir redorer le blason national dans la haute compétition sur circuit, la Régie au contraire se contente de faire courir des voitures de tourisme en Rallye et de laisser son client Alpine briller avec une mécanique Renault. Mais dans les années 1970, c'est le pétrolier Elf qui joue un rôle moteur dans le changement de politique de la Régie.

Bien qu'Elf ERAP n'ait plus considéré dès 1971 la compétition automobile comme étant d'importance stratégique majeure pour le Groupe, sa filiale Elf France en a fait son objectif prioritaire. Durant la période 1975-1978, Elf France donne une ultime impulsion à la Régie Renault pour que le fleuron automobile français se lance enfin dans la haute compétition sur circuit. Mais, en 1979, entre Elf et la Régie Renault, les rôles se sont inversés. Naguère, le pétrolier jouait un rôle moteur dans la politique de compétition du constructeur. Désormais, la Régie Renault prend l'initiative de développer sa propre politique en matière de compétition automobile. En 1979, la Régie Renault et Elf n'ont jamais été aussi unis. Dès lors, en quoi l'année 1979 marque-t-elle, pour Renault et Elf Aquitaine, l'année d'une symbiose parfaite en apparence ? En 1979, la Régie Renault et la Société Nationale Elf Aquitaine (S.N.E.A.) n'ont jamais été aussi liées. Elf n'a plus besoin de jouer un rôle moteur pour convaincre la Régie de se lancer dans le grand bain de la Formule 1. Après tout, n'est-ce pas « Renault-Elf, prendre l'avenir de vitesse », le slogan publicitaire de la Régie ? C'est aussi celui d'Elf et le deuxième renouvellement des Accords de Préconisation va bien dans le sens du renforcement de l'alliance entre les deux partenaires. Quant à la Régie Renault, elle voit désormais son intérêt à dépenser de l'argent dans la haute compétition. Pour cette raison, la marque au losange ne veut plus partager les retombées avec ses filiales. Ainsi est mise en place une politique d'assimilation à la Régie. Certes, les investissements engagés sont conséquents, mais les externalités positives qu'ils sont susceptibles d'engendrer valent le coup d'effectuer ce pari<sup>7</sup>. Mais dès le début de l'année, des dissensions apparaissent au sein d'Elf. En effet, Elf France mène une politique indépendante de sa maison mère Elf Aquitaine, risquant de mettre en péril la bonne entente au sein du Groupe pétrolier public et même avec son puissant partenaire, la Régie Renault .

---

<sup>7</sup> Interview de Jacques de la Béraudière, 22 juin 2017.

## 1. LE RENOUVELLEMENT DES ACCORDS DE PRÉCONISATION

Pour Elf et la Régie Renault, la date clef de l'année 1979 est celle du 21 décembre. Elle voit le deuxième renouvellement des Accords de Préconisation entre la Régie Renault et la Société Nationale Aquitaine. Le slogan commun « Renault-Elf, prendre l'avenir de vitesse » n'a jamais eu autant de sens. En simultanément, le Groupe Elf Aquitaine prend dans la Société des Huiles Berliet une participation majoritaire complétée par un accord de préconisation. Cet accord, resserrant les liens avec la Régie Renault de manière considérable, donne à Elf Aquitaine une place de choix dans la fourniture des lubrifiants au réseau commercial Renault Véhicules Industriels (R.V.I.) qui regroupe les réseaux Berliet et S.A.V.I.E.M. Dès lors, pour Elf Aquitaine, avoir la Régie Renault comme partenaire est très intéressant. En véhicules particuliers, Renault représente 33 % sur le marché français et, à titre d'exemple, 7 % en Allemagne, 30 % en Espagne et 45 % en Turquie. Par ailleurs, R.V.I. en France représente 48 % des véhicules industriels (haut de gamme) et 65 % des cars et autobus.

Ainsi, sans aucun doute possible, Renault et Elf envisagent leur avenir ensemble. L'équipe Renault-Elf prend désormais tout son sens. L'ADN d'Elf se mélange avec celle de Renault dans la nouvelle appellation des châssis des Formules 1 de la Régie. En effet, les initiales RE se substituent aux initiales RS. Renault-Elf s'impose face à Renault Sport. Il n'y a rien d'étonnant à cela, car les raisons poussant les deux sociétés à investir des budgets conséquents dans la haute compétition sont convergentes<sup>8</sup>.

### 1.1 La recherche-développement

Elf, comme la Régie Renault, considère la compétition automobile comme un moyen de développer de nouveaux produits par l'épreuve des circuits et ainsi accélérer la recherche-développement. Pour la Régie, il est question de trouver des applications concrètes sur les voitures de série. Pour Elf, il s'agit de développer de nouvelles huiles et de nouveaux lubrifiants adaptés aux voitures de série, notamment celles construites par son puissant partenaire. Ainsi, autant il est vrai de dire qu'un monde technologique sépare la voiture de Formule 1 de la voiture de série, autant il est faux de penser que l'univers de la série et celui de la compétition sont deux mondes séparés. En effet, l'osmose entre les deux est importante pour leur meilleur enrichissement mutuel. La Régie Renault évalue à 35 % le temps de travail qui ne peut se faire qu'avec une voiture et un pilote. La simulation de tout n'est pas pour demain. En

---

<sup>8</sup> *Échos Elf Aquitaine*, n° 53, printemps 1980.

seulement deux ans, depuis ses débuts en Formule 1 en 1977, la Régie Renault a maîtrisé la technique révolutionnaire de la suralimentation par turbocompresseur. Ainsi l'on peut affirmer sans nul doute possible selon le mot de Charles Deutsch que la course est « un accélérateur de créativité<sup>9</sup> ».

Le rythme de travail de la compétition ne se compare pas à celui d'un bureau d'études. Les bureaux d'études disposent de 5 ou de 6 ans pour étudier le prototype d'une voiture nouvelle, de 10 ans pour créer un moteur nouveau. Un programme de compétition, quant à lui, se joue sur 3 ans. Aucun sponsor, aucun pilote n'attendrait 10 ans la mise au point d'une voiture de Formule 1 alors que les verdicts tombent tous les quinze jours. Voici ce qu'en dit Bernard Hanon, à l'époque, Directeur de la Division Automobile de la Régie Renault<sup>10</sup> :

Le pari de Renault a été l'utilisation d'une solution technique révolutionnaire ; la suralimentation. Ce choix nous a permis d'acquérir dans ce domaine une expérience très concentrée dans le temps. En 2 ans seulement nous avons appris à maîtriser cette technique à un point tel qu'une R5 turbo étudiée pour les rallyes a pu être mise au point en un temps record. Si aujourd'hui, on veut faire un véhicule de série avec un turbo, on saura le faire, sans aucun problème technique.

De son côté, François Castaing, Directeur Technique de Renault-Sport affirme : « La compétition, c'est la guerre. C'est une technologie à court terme qui a l'inconvénient d'être imparfaite parce qu'on doit travailler trop vite, mais qui a l'avantage de pousser au progrès ».

C'est un fait que la compétition se caractérise par une évolution continue et rapide. En série, les modèles durent 5 ou 6 ans. En compétition, chaque année, une écurie doit construire une voiture entièrement nouvelle. Ce rythme, cette rapidité de découvertes et de réactions, la compétition les transmet partiellement aux bureaux d'études. Gérard Larrousse, Directeur du Département Compétition de Renault et de Renault Sport affirme : « La compétition amène un dynamisme fantastique à l'entreprise. Le développement du turbo, par exemple, se fait à un rythme que n'auraient jamais atteint les bureaux d'études, qui pourront profiter des solutions mises au point sous la pression de la course<sup>11</sup> ».

Ainsi, la compétition automobile est aussi pour les deux entreprises un outil de prestige considérable.

---

<sup>9</sup> *Elf ouvre ses dossiers, 12 ans de compétition automobile 1967-1979*, Synaps, 1980, p. 24 sq.

<sup>10</sup> Interview de Bernard Hanon, ancien Directeur de la Planification à la Régie Renault de 1966 à 1975, Directeur de la Division Automobile de 1976 à 1981, Responsable de la Compétition de 1976 à 1981, Directeur général de la Régie Renault en mai 1981 et PDG de la Régie Renault de 1982 à 1984, 18 mai 2017.

<sup>11</sup> « Les mécaniques de la victoire aux 24 heures du Mans », *Renault Magazine*, n° 86.

## 1.2 Une question de prestige

Outre son aspect technique, la compétition est aussi un spectacle qui passionne des millions de personnes dans le monde. Cet aspect de la course qui en fait un véritable système de communication présente un intérêt souvent insoupçonné. La compétition est pour Renault comme pour Elf une question de prestige<sup>12</sup>. Pour ce faire, les deux sociétés ont décidé de mener une politique à long terme, cohérente et rentable en termes de technologie comme d'image. L'on attribue à Giovanni Agnelli, P.D.G. de Fiat, la déclaration suivante : « Quand Ferrari gagne, c'est toute l'industrie italienne qui gagne ».

Bien qu'elle soit très difficile à mesurer, cette dimension n'en est pas moins très importante. Le pays dont les techniciens ont été capables d'exploits technologiques voit son image s'infléchir dans le sens d'une plus grande technicité, car cette image gagne tous les autres secteurs industriels. Si vous avez su faire la voiture la plus rapide, il n'y a pas de doute que vous sachiez aussi faire des machines à laver, des microprocesseurs, des chaînes hi-fi... Interrogés en mai 1979 par la S.O.F.R.E.S. sur un échantillon de 2 350 hommes et femmes de plus de 15 ans, les Français ressentent très bien cette corrélation entre la Formule 1 et l'exportation. En effet, 67 % des personnes interrogées, et parmi elles 73 % des automobilistes, estiment que les résultats des pilotes français de Formule 1 aident à développer à l'étranger la connaissance des produits français. 64 % de ces mêmes personnes, dont 69 % des automobilistes, pensent que ces résultats aident à développer l'exportation de ces mêmes produits<sup>13</sup>.

Dans ce sens, donc, la compétition automobile, parce qu'elle est suivie par des millions de personnes, est en 1979 un élément de prestige national très important. Elle démontre la capacité inventive des entreprises d'un pays et les valorise dans le monde entier. Christian Martin, Directeur du Produit Renault, n'hésite pas à déclarer : « Quand Renault gagne une course, c'est toute la Régie qui le ressent ».

Elf, dès sa naissance en 1967, s'est fixé pour but de démontrer sa compétence et de faire percevoir son dynamisme. Il était donc naturel qu'Elf s'intéressât d'emblée à des activités caractérisées par leur haut niveau technologique, et s'associât à trois projets de pointe : le Concorde avec l'Aérospatiale, l'Aérotrain avec Bertin et la compétition automobile avec Matra Sports. Le sport automobile en France était alors au creux de la vague, et ce choix comportait des risques. Mais l'aventure n'en était que plus exaltante, puisque la réussite exigeait une implication

---

<sup>12</sup> Interview de Bernard Hanon, ancien Directeur de la Planification à la Régie Renault de 1966 à 1975, Directeur de la Division Automobile de 1976 à 1981, Responsable de la Compétition de 1976 à 1981, Directeur général de la Régie Renault en mai 1981 et PDG de la Régie Renault de 1982 à 1984, 18 mai 2017.

<sup>13</sup> *Elf ouvre ses dossiers, op. cit.*, p. 24 sq.

totale et un type d'action nouveau. Aussi, dès l'origine, Elf s'est placé sur un plan très différent de celui des sponsors ou commanditaires conventionnels. Il n'était pas question de se limiter à fournir une assistance technique et financière à un constructeur pour faire figurer son nom sur ses voitures. De même que la vocation d'Elf, société nationale, lui commandait de contribuer à l'approvisionnement pétrolier du pays, elle l'incitait à restaurer le prestige français en matière de compétition automobile. Paraphrasant Giovanni Agnelli, P.-D.G. de Fiat, on pourrait dire : « Quand Elf gagne, c'est toute l'industrie française qui gagne. » Seulement, voilà, il est de fait que c'est avec l'Angleterre qu'Elf a triomphé jusqu'alors en Formule 1 à travers son partenariat fructueux avec la Tyrrell Racing Organization de 1968 à 1978, d'abord sous le nom trompeur de Matra-Elf International, puis sous le vocable plus clair d'Elf Team Tyrrell<sup>14</sup>.

Avec la Régie Renault, Elf aura mis une décennie à préparer son engagement complet en Formule 1 en passant par le chemin des formules de promotion pour faire éclore une pépinière de pilotes français de Formule 1. Jean-Pierre Jabouille est issu de la Coupe Renault Gordini et a fait toute sa carrière avec Renault-Elf dans toutes les disciplines sur circuit avant d'accéder à la Formule reine avec la marque au losange et la marque au trépan. René Arnoux est un rescapé du Volant Shell. Devenu Pilote Elf, il est en 1979 le coéquipier de Jean-Pierre Jabouille dans l'équipe Renault-Elf. Mais en 1979, la Régie Renault développe un programme en matière de compétition automobile particulièrement ambitieux dans une indépendance totale, tout en conservant son lien, par ailleurs très fort, avec la Société Nationale Elf Aquitaine (S.N.E.A.).

## 2. LA NOUVELLE POLITIQUE DE COMPÉTITION DE LA RÉGIE RENAULT

En 1979, la Régie Renault met en place une politique de compétition résolument exclusive et offensive. Le budget de la course automobile correspond désormais au millième du chiffre d'affaires de la Régie. Cela correspond, avec l'apport d'Elf, à environ 40 millions de Francs ; c'est-à-dire environ 7 millions d'Euros actuels<sup>15</sup>. C'est l'aboutissement de la politique menée par Elf France depuis 1971. Désormais, la filiale française de la Société Nationale Elf Aquitaine n'a plus besoin d'être l'élément moteur. Elle devient donc l'élément accompagnateur de la nouvelle politique de la marque au losange.

---

<sup>14</sup> *Elf ouvre ses dossiers, op. cit.*, p. 24 sq.

<sup>15</sup> *Formule 1 Magazine*, n° 1, avril 1979, p. 2-6.

## 2.1 La fin de la politique des partenariats

Ce qui caractérise la nouvelle politique de la Régie Renault en matière de compétition automobile est la fin de la politique des partenariats qui avait été inaugurée en 1954 par Pierre Lefaucheur avec l'accord éphémère avec le constructeur Deutsch et Bonnet. La première décision prise dans le sens de cette nouvelle politique mettant en valeur exclusivement la marque au Losange est la dissolution du Service Compétition Alpine-Renault. Pour la première fois depuis 1955, la Régie Renault décide de se passer des services d'Alpine en matière de compétition automobile. La première étape de ce processus était le déménagement du siège de Renault Sport de Dieppe à Viry-Châtillon dès 1977. Ensuite, c'est Renault Sport qui a été engagé aux 24 Heures du Mans en 1978 et non plus comme auparavant Alpine-Renault. Enfin, une fois la victoire aux 24 heures du Mans acquise, la Régie Renault décide la dissolution du Service Compétition Alpine Renault. En lieu et place où se trouvaient naguère les Alpine de compétition, se tient désormais dès le 1er janvier 1979, le Bureau d'Études et de Recherches Exploratoires (B.E.R.E.X.)<sup>16</sup>.

Le B.E.R.E.X. se voit assigner la tâche de l'assemblage final de la future Renault 5 Turbo pour l'année 1980. En attendant, il est mobilisé pour ce qui est encore le Projet 822. Après Alpine-Renault, c'est au tour de Renault-Gordini de subir le même sort. Amédée Gordini rend l'âme le 3 mai et ne verra pas l'assimilation totale de Renault-Gordini à Renault Sport décidée le 1er juillet 1979, jour de la première victoire de Renault en Formule 1. L'usine Renault-Gordini de Viry-Châtillon est rebaptisée en sa mémoire « Usine Amédée Gordini ». Il est également décidé que tous les moteurs turbo des Formule 1 Renault seront toujours baptisés « Renault Gordini ». Le temps des partenariats est définitivement révolu. Renault revient pour la première fois depuis 1908 au plus haut niveau en compétition par l'assimilation de ses partenaires. Le Directeur de la Division Automobile et Responsable de la Compétition, Bernard Hanon réalise ainsi le vieux rêve du Directeur du Service Mercatique d'Elf France, François Guiter<sup>17</sup>.

Ceci dit, pour Bernard Hanon, le nom de Renault est lié à la compétition depuis longtemps et ce qui se passe en 1979 n'est pour lui qu'un juste retour des choses. Courir est dans l'ADN de Renault depuis la Belle Époque et l'esprit de compétition s'est poursuivi durant les Années Folles. Plus récemment, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, Renault, directement ou par le biais d'Alpine, a suivi une politique de compétition soit en rallye soit en circuit et a assuré, notamment, sa présence aux 24 Heures du Mans. Mais Bernard Hanon va plus loin dans son argumentaire<sup>18</sup> :

---

<sup>16</sup> *Formule 1 Magazine, art. cit., p. 2-6.*

<sup>17</sup> Interview de Jacques de la Béraudière, ancien Responsable de la Compétition automobile chez Elf France de 1978 à 1988, 22 juin 2017.

<sup>18</sup> *Formule 1 Magazine, art. cit., p. 2-6.*

Sans doute faut-il expliquer cette vocation sportive par notre souci de démontrer nos capacités de motoriste. Pierre Lefauchaux et Pierre Dreyfus, les précédents Présidents de la Régie, ont toujours témoigné beaucoup d'intérêt pour la course, à cause des ouvertures techniques qu'elle facilite et du goût qu'a la jeunesse pour ce genre d'entreprise hardie.

En effet, n'est-ce pas le même Pierre Lefauchaux qui avait dit que « Renault n'est pas un constructeur de voiture de course et n'a pas vocation à le devenir » ? N'est-ce pas également le même Pierre Dreyfus qui déclarait en 1955 : « Tout ceci coûte bien cher ! » ? Manifestement, Bernard Hanon prête aux anciens Présidents de la Régie Renault des opinions qui l'arrangent et lui permettent de justifier sa nouvelle politique. Bernard Hanon continue de plus belle en développant désormais son propre point de vue. Il résume ainsi la nouvelle politique de la Régie Renault par rapport à la compétition automobile :

La course, c'est une qualité fonctionnelle pour Renault, et nous avons toujours pensé qu'il fallait faire en sorte que la jeunesse soit concernée par nos options. C'est devenu désormais une tradition, et la direction actuelle de la Régie n'a fait que la renforcer, d'abord en prenant complètement le contrôle d'Alpine, et en développant la fabrication de voitures sportives tout en ne perdant jamais de vue qu'un tel développement nous faisait avancer dans la maîtrise de la construction de châssis, dans celle de moteurs et de l'aérodynamisme<sup>19</sup>.

Bernard Hanon justifie ici la prise de contrôle d'Alpine par le renforcement de la tradition sportive de la Régie Renault<sup>20</sup>. C'est pourtant oublier que durant plus de deux décennies, entre 1955 et 1975, ce sont les Alpine puis les Alpine-Renault qui faisaient de la haute compétition sur circuit. Cela ne dérangeait absolument pas Pierre Dreyfus, le P.-D.G. de la Régie Renault durant cette période. La Régie Renault s'était vu attribuer la mission initiale par le général de Gaulle de concevoir des voitures populaires et d'assurer de bons salaires à ses ouvriers. La Régie n'avait pas à se perdre dans des dépenses inutiles pour des questions d'image ou de prestige. L'image de la France était confiée au pétrolier Elf et à Matra. Mais, l'Histoire en a décidé autrement. A la fin de la décennie 1970, c'est bien la Régie Renault qui se veut le porte drapeau de la France à l'étranger.

## 2.2 La Formule 1 comme vitrine internationale de la Régie Renault

La fin de la décennie 1970 est caractérisée par la montée en puissance des médias et de la publicité. Le marché automobile français, jusqu'alors centré sur la France et l'Europe est confronté aux premiers soubresauts de l'internationalisation ; que l'on appellera bientôt par le

---

<sup>19</sup> Interview de Gérard Larrousse, 15 mai 2017.

<sup>20</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

néologisme bien connu aujourd'hui de « mondialisation ». En 1979, la Régie Renault vient de racheter un an auparavant le constructeur américain *American Motors Corporation* (A.M.C.)<sup>21</sup> et entend repartir à la conquête du marché américain après l'échec de sa première tentative dans les années 1950. Bernard Hanon, en 1979, en est déjà bien conscient et y fait une allusion implicite<sup>22</sup> :

Aujourd'hui, tout montre que nous avons choisi la bonne voie, et j'en veux pour preuve que la force des moyens de communication, celle de la presse, de la télévision, de la radio, touchent le plus grand public. J'en veux pour preuve aussi que les gens sont plus au courant de ce qui se passe au Grand Prix d'Afrique du Sud grâce aux médias que de ce qui se passe souvent juste au pas de leur porte. Comme la politique générale de Renault est agressive, la compétition dont l'audience touche tous les continents va tout à fait dans le sens que nous souhaitons et, surtout, a été parfaitement cohérente.

À la Régie, la nouvelle politique de compétition est, au grand étonnement de Bernard Hanon, très bien reçue. En effet, l'on aurait pu croire que cela ne soit pas le cas. Tant que la Régie était restée dans le domaine des rallyes et même de la Formule 2, ses cadres dirigeants ont considéré qu'il s'agissait d'une extrapolation normale d'activités qui allaient de soi. C'était l'opinion du Directeur Commercial Philippe Lamirault. Mais quand on a décidé de passer aux 24 Heures du Mans, en visant cette fois-ci la victoire, et ensuite la Formule 1, les gens dans l'entreprise ont bien compris qu'il s'agissait d'un risque certain et d'un pari à gagner. Bernard Hanon le constate<sup>23</sup> :

Notre décision d'aller plus avant comme les résultats obtenus en compétition, au Mans ou en Formule 1, n'ont fait l'objet d'aucune réserve. Lorsque nous avons gagné les 24 Heures du Mans, j'ai été frappé de l'accueil qui a été réservé à la voiture victorieuse dans les usines où l'on a été présenté, notamment à Flins et à Sandouville. L'accueil de la part des ouvriers, des agents techniques, a été enthousiaste. Toute l'entreprise, je crois, s'est sentie et se sent fortement concernée, et j'imagine déjà la joie de chacun le jour où nous gagnerons en Formule 1. Jamais les syndicats ou les Comité d'Entreprise n'ont émis la moindre protestation. Tous considèrent que la course fait entièrement partie de la vocation de Renault, et notre engagement en compétition est perçu comme un développement technique et politique. Et c'est vrai que notre image de marque y a gagné.

---

<sup>21</sup> *American Motors Corporation*, plus connue sous le nom d'AMC, est un constructeur automobile américain, créé en 1954 par la fusion de Nash Motors et Hudson Motor Car Company. À cette époque, elle fut la plus grosse fusion de sociétés réalisée aux États-Unis. Quatrième constructeur américain, avec notamment la marque Jeep, AMC vit ses ventes décliner à la fin des années 1970 face à la concurrence des trois grands de l'automobile aux États-Unis et des constructeurs japonais. Il dut s'allier puis être repris par Renault en 1979. Mais face aux difficultés du groupe français, AMC fut revendu à Chrysler le 2 mars 1987. Ce dernier cessa l'utilisation de la marque AMC et des modèles venant de Renault pour ne retenir que la division Jeep et la marque *Eagle*.

<sup>22</sup> Interview de Gérard Larrousse, 15 mai 2017.

<sup>23</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

« Image de marque » ; le mot est lâché. Il est donc bien clair que pour Bernard Hanon, la compétition automobile relève de l'image de marque de Renault. Il mettra trois ans à développer un Département Marketing pour mieux la mettre en valeur. C'est pour cette raison que Bernard Hanon n'envisage même pas une seule seconde, même en plein contre-choc pétrolier, de mettre un frein à l'engagement de Renault en compétition. Or l'objectif prioritaire de la Régie Renault est désormais la Formule 1. Pour Bernard Hanon, la Formule 1 est un « aboutissement<sup>24</sup> » et ce, à triple titre. C'est en effet « l'aboutissement d'une politique de rallye, un aboutissement des formules de promotion et des formules de courses internationales comme la F 3 ou la F 2. » Il est ceci dit très étrange que Bernard Hanon ne fasse pas mention des 24 Heures du Mans. En qualité de Responsable du Service Compétition, il explique que dans toute compétition, il va de soi de commencer par s'engager dans les disciplines les plus accessibles avant de s'attaquer aux plus difficiles. Mais Bernard Hanon donne la vraie raison de l'engagement de la Régie en Formule 1<sup>25</sup> :

Ce qui fait qu'après avoir été Champion d'Europe en Formule 2, nous avons pensé que nous étions tout naturellement appelés à nous lancer en Formule 1 laquelle, seule, a une vocation et un retentissement universels. Nous avons fait le saut avec des efforts non exagérés. Renault a été conforté pour prendre cette décision par les résultats d'une étude d'opinion très sérieusement menée, et la perception du poids international de la Formule 1. Cet engagement a été aussi le fait qu'à l'exception d'un ou deux marchés étrangers, ces courses avaient lieu dans des pays qui offrent des débouchés très importants pour nous et où déjà nous pouvons transporter la réputation technique de Renault. Nous avons pensé que la Formule 1 était la manière la plus efficace d'arriver à ce résultat. Quand on regarde la carte des Grands Prix, on s'aperçoit qu'elle est presque superposable aux activités de Renault, exception faite du Brésil. Il y a, bien entendu, l'Europe, le Canada et l'Amérique du Nord. La logistique de la Formule 1 est donc très cohérente avec la politique de la Régie.

Bernard Hanon élude, semble-t-il, volontairement le rôle moteur joué par Elf dans l'engagement de Renault en Formule 1. En effet, c'est par la force de persuasion de François Guiter, comme l'explique son ancien bras droit, Jacques de la Béraudière, que Bernard Hanon a vu l'intérêt de la Régie Renault à s'engager en Formule 1 avant tout pour la dimension internationale de la discipline reine du sport automobile<sup>26</sup>. François Guiter l'avait dit à maintes reprises que c'est lui et lui seul qui avait convaincu Bernard Hanon que la page d'Alpine était tournée<sup>27</sup>. À l'origine, en 1975, comme nous l'avons vu, celui qui n'était encore que le Directeur

---

<sup>24</sup> Interview de Bernard HANON, ancien Directeur de la Planification à la Régie Renault de 1966 à 1975, Directeur de la Division Automobile de 1976 à 1981, Responsable de la Compétition de 1976 à 1981, Directeur général de la Régie Renault de mai à décembre 1981 et PDG de la Régie Renault de 1982 à 1984.

<sup>25</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

<sup>26</sup> Interview de Jacques de la Béraudière, ancien Responsable de la Compétition automobile chez Elf France de 1978 à 1988, 22 juin 2017.

<sup>27</sup> Interview de François GUITER, à son bureau, ancien Appui-Vente de la Caltex SAF (1964-1966), puis Chef Appui-Vente d'Elf Distribution (1967-1971), puis d'Elf France (1971-1979) et enfin Directeur de la Mercatique d'Elf France de 1979 à 1988, 12 février 2009.

de la Planification de la Régie Renault comptait confier à Alpine la mission de s'engager en Formule 1 ; ce qui avait débouché sur la création du Prototype A 500, rebaptisé par la suite « Formule 1 Renault Laboratoire ». L'A 500, bien que vite abandonnée servira de base de développement à la RS 01, première Formule 1 Renault.

En outre, Bernard Hanon prévoit un engagement sur trois saisons en Formule 1. En 1979, le cap de la première victoire devra avoir été franchi ; ce qui sera chose faite. À partir de 1980, l'équipe Renault-Elf devra jouer la course au titre ; ce qui sera un échec. En date du 1<sup>er</sup> janvier 1979, il n'est pas prévu que la réglementation soit changée. La « guerre FISA-FOCA » ne fait pas encore rage. La Régie Renault n'est pas prête à un changement de règlement. Le travail qui a été effectué par les ingénieurs et techniciens de Renault Sport n'est valable que pour la réglementation en vigueur pour la saison 1979. Renault ne prévoit pour l'heure de courir que durant la phase législative en cours. Ainsi, Bernard Hanon n'envisage pour la Régie Renault qu'un engagement en Formule 1 pour une durée limitée<sup>28</sup>.

### 2.3 La compétition automobile, un engagement ponctuel de la Régie Renault

En 1979, la Régie Renault n'entend pas faire de son engagement en Formule 1 une tradition à l'instar de la Scuderia Ferrari. En effet, à la Régie Renault, la politique de compétition repose sur un choix entre un certain nombre d'options. Les 24 Heures du Mans ont été un point de départ permettant à la Régie Renault de s'engager ensuite en Formule 1. La Formule 1 est le nouveau défi de la Régie Renault, parce qu'il correspond aux questions automobiles de 1979. Bernard Hanon n'écarte pas la possibilité que la donne change à l'avenir et que ce changement entraîne une inflexion de la politique de compétition de la Régie<sup>29</sup> :

Il est toutefois possible que nous jugions, à un certain moment, qu'une politique active de rallyes ou tout autre type de courses, comme Indianapolis, seront plus intéressantes, parce qu'ils seront plus en rapport, à ce moment-là, avec les problèmes automobiles de l'époque. Nous pouvons très bien abandonner la Formule 1 quitte à y revenir plus tard. Pour les 24 Heures du Mans, j'ai dit non pour 1979, je n'ai jamais dit non à jamais. De la même manière, la Formule 1 pourrait être abandonnée en 1982, et nous pourrions y revenir en 1985. Il n'est pas dit que nous continuerons année après année si nous trouvons une alternative plus en rapport avec la politique du moment. La Formule 1 est un investissement de la politique générale de Renault, ce n'est pas l'inverse.

Bernard Hanon ne considère manifestement pas que la Régie Renault ait pour vocation de monter une écurie de course pour une durée indéterminée. Même le choix du moteur à

---

<sup>28</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

<sup>29</sup> *Ibid.*

turbocompresseur obéit à cette logique. Au-delà de la question purement technique dont nous laisserons le soin aux techniciens de débattre, Bernard Hanon pense qu'une solution pour la motorisation d'une certaine gamme de véhicules de série serait la suralimentation. C'était l'une des voies dans les recherches sur les économies d'énergie choisies par la Régie Renault pour pallier la crise pétrolière de 1973. Cette technique était nouvelle pour les moteurs à essence à la Régie. Or le meilleur moyen d'acquérir de l'expérience était la compétition. L'objectif était d'atteindre un haut niveau de technicité suffisant pour un développement de cette technique dans la grande série. Bernard Hanon s'en félicite<sup>30</sup> :

Aujourd'hui, nous ne regrettons pas ce choix, car nous avons appris des choses sur la suralimentation. Et nous comptons, avec Porsche, parmi ceux qui ont la plus grande expérience au monde pour les moteurs turbocompressés à haut niveau. Nous avons formé de nombreux ingénieurs, et nous sommes très près des problèmes de refroidissement qui sont considérables, refroidissement de l'air, de l'eau. Nous avons dû apprendre beaucoup sur la résistance des matériaux, sur la tenue des alliages, ce qui fait qu'aujourd'hui, c'est une technique dont nous contrôlons bien les paramètres. Certainement, aujourd'hui, la filière de la suralimentation nous est offerte. Et si Renault construit un jour une voiture suralimentée, même en production courante, je pense que nous serons assez crédibles auprès des consommateurs, en vertu de notre familiarité à surmonter les difficultés de la suralimentation<sup>31</sup>.

Bernard Hanon prévoit de faire un véhicule de grande diffusion dont la motorisation serait basée sur la suralimentation. Le prochain véhicule suralimenté dans la gamme Renault sera issu du Projet 822. Ceci dit, Bernard Hanon précise que la décision de fabriquer les 400 véhicules de Renault 5 Turbo nécessaires aux fins d'homologation n'a pas encore été prise. La Régie Renault en est encore au stade des essais du premier prototype. Mais Bernard Hanon est optimiste quant à l'aboutissement de cette phase de développement. La Régie Renault n'envisage donc pas une seule seconde une interdiction des moteurs à turbocompresseur, car alors faire de la Formule 1 n'aurait plus aucun sens, compte tenu de sa nouvelle politique de compétition qui repose sur cette technologie novatrice. Bernard Hanon l'explique bien<sup>32</sup> :

Si l'équivalence disparaissait complètement, je me reposerais la question de savoir si l'intérêt de Renault est vraiment de courir avec un moteur atmosphérique. Cela serait moins cohérent avec la politique que nous avons suivie, et probablement moins intéressant pour nous.

Par ailleurs, Bernard Hanon ne semble pas redouter la concurrence. Il espère même que l'arrivée de la Régie en Formule 1 fera des émules parmi les grands constructeurs à l'instar

---

<sup>30</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

d'Alfa-Romeo. Pour Bernard Hanon, il est certain que la Régie Renault aurait tout à y gagner à ce que la Formule 1 devienne un challenge réunissant tous les grands constructeurs, comme au temps des Grands Prix de la Belle Époque. L'objectif pour la Régie Renault est de donner un grand coup de projecteur sur la nouvelle discipline reine du sport automobile afin d'accroître encore son intérêt et sa notoriété internationale. La Régie Renault a, selon Bernard Hanon, tout intérêt à ce que la Formule 1 soit l'épreuve la plus compétitive et la plus discriminante possible. De cette manière, l'engagement total de la marque au Losange serait vraiment récompensé en cas de victoire sur des adversaires à sa mesure. Ce serait l'idéal que les adversaires sur la piste soient les mêmes concurrents que sur le marché automobile mondial. Même à l'échelle nationale, si PSA-Automobiles Peugeot-Citroën se lançait dans l'aventure, Bernard Hanon considère que ce serait un atout et non une menace pour la Régie Renault. L'on comprend dès lors pourquoi le triomphe de Ligier durant les deux premiers Grands Prix de la saison en Argentine et au Brésil ne pose aucun problème au Responsable Compétition de la Régie Renault, comme il l'explique lui-même<sup>33</sup> :

J'ai suivi avec intérêt la performance de Ligier à Buenos Aires et à Sao Paulo parce que je pense que cela n'a fait qu'accroître l'intérêt des Français pour le problème. Le fait que Ligier se soit comporté aussi brillamment n'a pas encore catalysé tout l'intérêt que prenaient tous nos compatriotes pour la Formule 1 et, notre intérêt, c'est d'avoir le plus de gens possible concernés. J'ai donc trouvé que la réussite de Ligier, c'est quelque chose de très favorable pour nous. Aujourd'hui, le fait que Ligier ait gagné m'a plutôt réconforté. Quand j'ai vu l'enthousiasme avec lequel ont été reçues les victoires de Laffite, je me suis dit : nous sommes dans la bonne voie, il faut gagner, il faut aller le plus vite possible, dans tous les sens du terme. La mise au point de notre nouvelle voiture, la *wing car* s'est faite à bonne cadence.

Cependant, l'on pourrait penser que la réussite de Ligier avec des moyens moindres par rapport à ceux de la Régie puisse être mal reçue par l'opinion publique. Or les Ligier de 1979 n'ont rien à voir avec la Ligier-Matra de 1977. Les victoires du début de la saison 1979 n'ont donc pas le même impact que celle obtenue au Grand Prix de Suède par Jacques Laffite. En effet, en 1979, les Ligier ne sont plus motorisées avec le fameux Matra V12 français, mais avec le célèbre V8 Ford Cosworth américain. Les voitures sont équipées de pneus Good Year. Mais Bernard Hanon omet néanmoins de parler du soutien d'Elf à Ligier ; ce qui avait été interdit par la Régie Renault<sup>34</sup>. Il insiste sur le fait que les Renault sont plus françaises que les Ligier et même qu'elles sont pilotées par des Français<sup>35</sup>. Il oublie là volontairement que les Ligier sont aussi pilotées par des Français, à savoir Jacques Laffite et Patrick Depailler, deux pilotes soutenus par Elf, partenaire de la Régie Renault. Il ne parle pas non plus du moteur Turbo Garrett qui équipe les

<sup>33</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

<sup>34</sup> Interview de Paul-Bernard SAUVAIGO, ancien Directeur de l'Exploitation et de la Commercialisation d'Elf France de 1981 à 1988.

<sup>35</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

Renault-Elf RS 01 et équipera la future RS 10 à effet de sol surnommée *wing car*. La cause en est que le turbocompresseur est de fabrication britannique. Il est difficile dans ces conditions de « faire cocorico », comme l'avait affirmé pourtant Jean-Pierre Jabouille juste avant de monter sur la plus haute marche du podium le 1er juillet 1979<sup>36</sup>. Bernard Hanon est bien dans cette dynamique du 100 % français<sup>37</sup> :

Nous avons choisi une voie autour du moteur Renault. Nous avons aussi choisi délibérément de courir avec des pneus Michelin, parce que je pense que cette association des deux grandes entreprises françaises est importante pour l'industrie française. Nous avons aussi voulu jouer avec un pétrolier français, qui est Elf et qui nous a beaucoup aidé. Ce n'est pas pour faire « cocorico », mais la Formule 1 a un tel retentissement international, aujourd'hui, que si l'on veut arriver à en faire un vecteur national encore plus large que celui de Renault, celui du pneumatique français, je crois que nous avons tous à y gagner. C'est important pour Michelin qui a, comme nous, une politique internationale agressive. C'est important pour le développement d'Elf. Il se trouve que nous avons tous les trois des objectifs cohérents et convergents.

En 1979, la Régie Renault développe désormais une politique de compétition qui lui est propre, mais dans la droite ligne de ce que veut Elf. La Formule 1 et le turbo sont au cœur de ce programme très riche et à visée à long terme. En Grand Prix, il faudra désormais compter avec Renault. L'objectif de la marque au losange est la conquête de nouveaux marchés internationaux. La Formule 1 lui donne ce haut niveau de technicité pour développer une gamme de voiture de série motorisée avec un turbo. Elle sert aussi à faire connaître le constructeur français jusqu'aux États-Unis. Avec sa nouvelle filiale *Renault American Motors Corporation* (Renault A.M.C.), la Régie a désormais l'intention de repartir à la conquête du marché automobile américain<sup>38</sup>. Ainsi la Régie Renault comme Elf ont des objectifs convergents. Mais au sein de la Société Nationale Elf Aquitaine (S.N.E.A.), la situation est plus compliquée.

### 3. ELF AQUITAINE ET ELF FRANCE, UNE RELATION AMBIVALENTE

Durant l'année 1979, Elf Aquitaine et Elf France ont une relation ambivalente. D'un côté, Elf Aquitaine semble s'aligner sur sa filiale Elf France et de l'autre, elle semble s'en éloigner totalement. « Une meilleure performance par une meilleure motivation ». Tels sont les

<sup>36</sup> Interview de Jean-Pierre JABOUILLE, ancien pilote de l'équipe Renault-Elf de Formule 1 (1977-1980).

<sup>37</sup> *Formule 1 Magazine*, art. cit., p. 2-6.

<sup>38</sup> Interview de Bernard HANON, ancien Directeur de la Planification à la Régie Renault de 1966 à 1975, Directeur de la Division Automobile de 1976 à 1981, Responsable de la Compétition de 1976 à 1981, Directeur général de la Régie Renault de mai à décembre 1981 et PDG de la Régie Renault de 1982 à 1984.

maîtres-mots de la nouvelle organisation de la Distribution mise en place chez Elf France le 1er janvier 1979 par Elf Aquitaine<sup>39</sup>. Route Antar, Route Elf et Commerce général sont les trois débouchés retenus pour cette nouvelle organisation de la Distribution d'Elf France. Le magazine interne du réseau des stations-service Elf, Réseau Elf doit changer de nom en cours d'année pour devenir Route Elf. Parmi les six nouvelles divisions que compte le Siège d'Elf France, il en est une qui nous intéresse tout particulièrement pour notre étude : la Division Mercatique et Promotion, anciennement appelée Service de Promotion des Ventes. Elle reprend les activités antérieurement exercées en ce domaine au sein des services compétents des deux anciennes directions commerciales. Il s'agissait de la Direction Commerciale des Études-Budgets et Communication chez Antar et de la Direction Commerciale de la Mercatique chez Elf. François Guiter, de simple chef du Service Appui Ventes naguère, en devient le directeur. Désormais, seul maître à bord, il est son propre patron. L'année 1979 marquera l'apogée de sa puissance.

### 3.1 Elf France et Elf Aquitaine, une politique commune

Pour la première fois depuis 1971, la maison mère Elf Aquitaine se met au diapason de sa filiale Elf France. Jamais jusqu'alors le programme d'Elf en Moto n'avait été évoqué ; c'est désormais chose faite. Monique Maigne y consacre un dossier de trois pages. Elf Aquitaine semble donc choisir la voie de la diversification de ses activités. La compétition automobile n'est plus le seul et unique « totem institutionnel » du Groupe selon l'expression de François-Xavier Dehaye. Ainsi, pour la première fois, Elf Aquitaine parle d'un « programme compétition-moto » pour Elf en 1979. Ce dernier est placé sous le signe de la continuité ; ce qui valide les choix personnels de François Guiter. Il est également placé sous l'axe du développement<sup>40</sup>.

En effet, si jusqu'alors Elf n'avait été que sponsor de grands constructeurs de moto, désormais, il se veut lui aussi constructeur. Elle est présentée à Paris au Salon de la Voiture et de la Moto de Course au début de l'année 1978. Il s'agit d'une première pour un groupe pétrolier ! Albin Chalandon valide donc le projet Elf X. Cette moto unique en son genre prend le nom d'Elf E pour « Elf expérimentale » en 1979. Elle passe ainsi du stade expérimental au stade opérationnel. Depuis lors, cette machine révolutionnaire a été soumise à six longues séances d'essais conduites par Michel Rougerie sur les circuits Paul Ricard au Castellet et de Dijon-Prenois. À la suite de ces essais, de nombreuses modifications techniques ont été apportées au modèle de base. Le contrat de pilote essayeur de Michel Rougerie est renouvelé pour l'année 1979. Il est prévu qu'il participe à quelques Grands Prix en cours de saison en catégorie 750 cc. Afin de réaliser cet objectif, une équipe structurée a été mise en place. Elle compte notamment deux mécaniciens permanents et dispose d'un atelier autonome dans la banlieue parisienne.

---

<sup>39</sup> « La distribution Elf France au 1<sup>er</sup> janvier 1979 », *Échos Elf Aquitaine*, n° 48, hiver 1978-1979, p. 32-33.

<sup>40</sup> « Elf-Moto 79 », *Échos Elf Aquitaine*, n° 49, printemps 1979, p. 30-32.

D'importantes aides matérielles et techniques sont apportées au projet Elf E par différents partenaires d'Elf. Parmi eux, l'on compte notamment Arvor, un fabricant de machines pour conditionnements plastiques, Facom qui fournit l'outillage, Renold pour les chaînes, Michelin qui fournit les pneus et De Carbon, les amortisseurs<sup>41</sup>.

En outre, Elf participe en 1979 à la première édition de la Fête de la Moto. La Société Nationale Elf Aquitaine (S.N.E.A.) constate l'intérêt que représente pour elle le fait de s'impliquer dans la moto. En effet, la décennie 1970 a vu un renouveau important de la moto touchant toutes les couches de la société française. Elf qui veut toujours donner une image de jeunesse et de dynamisme ne peut pas faire l'impasse sur un tel phénomène. Comme l'affirme alors André de Cortanze, « La Moto aujourd'hui c'est la Formule 1 d'il y a dix ans ». Le propos peut paraître exagéré et pourtant, c'est minorer l'importance de la moto en cette fin de la décennie 1970. Elf a développé une gamme d'huile moto pour répondre à la demande grandissante et contrer Shell France qui s'est lancé dans la bataille. Pour Elf, la Fête de la Moto est donc un rendez-vous incontournable. Albin Chalandon veut implanter durablement sur le marché français la gamme des huiles moto Elf<sup>42</sup>.

Pour ce faire, la Société des Huiles Renault (S.H.R.) a entrepris des actions commerciales sous le nouveau sigle « Elf Moto ». Le stand Elf Moto, le plus grand du salon par sa taille, vise alors trois objectifs distincts. Le premier est celui de faire connaître le Groupe Elf Aquitaine dans son ensemble par une exposition sur l'activité pétrolière, grâce à des maquettes. Parmi les thèmes mis en avant, l'on compte la recherche et l'exploitation pétrolière off-shore mises en place par la Direction de l'Exploration (D.I.R.E.X.). Le deuxième est de participer à la fête en donnant aux visiteurs l'occasion de s'amuser sur un circuit géant de voitures de course miniatures animé par le fabricant italien de jouets Polistil. Enfin, le troisième et dernier objectif est de présenter au public les lubrifiants Elf Moto et l'action d'Elf Aquitaine dans le domaine de la moto en exposant notamment la Moto Elf E.

Par ailleurs, comme au temps de l'âge d'or de son concurrent Shell Berre et de ses débuts, Elf a utilisé les mêmes recettes pour faire de cette fête de la Moto un festival à la gloire de la marque au Trépan. Ainsi Elf Aquitaine a fait appel à ses pilotes de Moto, dont Michel Rougerie, Martine de Cortanze et Daniel Péau. Mais, François Guiter a également fait venir deux pilotes d'endurance et de Formule 1 : Jean-Pierre Jaussaud, vainqueur des 24 Heures du Mans 1978 et Jean-Pierre Jabouille, premier pilote de l'équipe Renault-Elf de Formule 1. Ils ont donné le départ du Grand Prix de Formule 1 Elf, une épreuve de bolides radiocommandés au 1/12<sup>e</sup> qui a été l'un des grands moments de la journée. Il était important pour Elf d'être présent de façon dynamique lors d'un temps fort de la vie du monde de la moto. Elf est encore une fois apparue comme la

---

<sup>41</sup> Interview de Bernard Hanon, 18 mai 2017.

<sup>42</sup> *Ibid.*

marque la plus dynamique dans le marché qu'elle visait : ici, en l'occurrence, la moto. Il s'agit d'un atout supplémentaire pour consolider son implantation<sup>43</sup>.

Par ailleurs, aucune mention n'est faite de la première victoire de l'équipe Renault-Elf de Formule 1 dans *Échos Elf Aquitaine*<sup>44</sup>. Cela peut paraître incroyable à une époque où Elf se rapproche encore davantage de la Régie Renault. En effet les Accords de Préconisation sont renouvelés pour la deuxième fois le 21 décembre 1979. Elf et Renault ont décidé de poursuivre leur collaboration dans les années à venir et ont, en conséquence, signé un nouvel accord dans la lignée des précédents (1968 et 1975). Pour bien comprendre cette politique, jetons un bref regard sur les douze années écoulées depuis les premiers Accords. L'intérêt de l'accord du 30 avril 1968 était double pour Elf puisqu'il entraînait à la fois une préconisation proprement dite et l'acquisition simultanée par Elf de la Société des Huiles Renault (S.H.R.)<sup>45</sup>.

Cela allait non seulement étendre l'activité du Groupe en Métropole, mais aussi donner un élan décisif à sa pénétration en Europe par l'intermédiaire des établissements ou filiales de la S.H.R. à Anvers, en Allemagne et en Italie. En 1975, compte tenu de l'expérience acquise et de la croissance du Groupe Elf-ERAP, le deuxième accord dépasse largement le cadre d'une simple préconisation. L'installation progressive puis l'extension des moyens du Centre de Solaize permet la mise en œuvre de programmes communs de recherche avec la Régie. C'est ainsi, par exemple, qu'est née l'huile de haut de gamme Elf 15 W 40. L'accent est mis simultanément sur la compétition automobile, notamment pour mettre en évidence les produits préconisés et préparer les huiles de demain<sup>46</sup>.

Elf, loin de se contenter du simple rôle de « sponsor » a collaboré à tous les stades : élaboration puis exploitation des voitures et des moteurs, choix des épreuves. Les efforts sont enfin récompensés. Renault, après cinq ans de préparation, remporte les 24 Heures du Mans. Elf parvient également à lancer Renault dans le grand bain de la Formule 1, discipline reine du sport automobile. La Régie y apporte la technique originale de son moteur à turbocompresseur. En plus de la publicité mondiale qui leur est faite, ces épreuves ont pour Elf un grand intérêt puisqu'elles constituent un banc d'essai introuvable ailleurs, lorsqu'il s'agit de tester en toute liberté loin des normes et dans les conditions les plus sévères, les huiles minérales ou synthétiques qui ouvrent la voie aux solutions de l'avenir. Le nouvel accord qui est signé fin 1979 a pour but de parfaire et de consolider les résultats acquis dans tous les domaines ainsi que de favoriser en particulier la pénétration du Groupe Elf Aquitaine à l'étranger dans tous les pays où la Régie Renault vend sa production<sup>47</sup>. Mais Elf France commence à manifester des velléités d'indépendance par rapport à sa maison mère.

---

<sup>43</sup> Interview de Bernard Hanon, 18 mai 2017.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Route Elf*, n° 38, janvier 1980.

<sup>46</sup> Interview de Gérard Larrousse, 15 mai 2017.

<sup>47</sup> *Ibid.*

### 3.2 Elf France, entre soumission et indépendance

Concernant Elf France, François Guiter développe sa propre politique à la fois en accord avec la maison-mère Elf Aquitaine et en parfaite indépendance. De manière manifeste, la Moto prend désormais une place prépondérante chez la filiale française du Groupe Elf Aquitaine. Comme nous l'avons vu, cela va dans le sens de la volonté de diversification du Groupe. En effet, un dossier entier est consacré aux débuts de la Moto Elf E pilotée par Michel Rougerie. Elf France évoque également l'ensemble de sa politique moto depuis 1972, le développement du tout terrain et l'aide aux moto-clubs. En effet, un simple encart de dernière minute salue le doublé historique de Ligier-Gitanes-Elf en Formule 1 avec Jacques Laffite et Patrick Depailler au volant des nouvelles JS 11 à effet de sol au Grand Prix du Brésil. Sont simplement mentionnés très brièvement les progrès dans la douleur de l'équipe Renault-Elf. Mais Bernard Heu est le seul à faire mention de l'existence du sponsoring de Ligier par Elf. Jacques de la Béraudière se souvient de l'accord ultra secret conclu entre François Guiter et Guy Ligier à la fin de l'année 1978. François Guiter avait profité du nouveau partenariat entre Ligier et Ford faisant suite au départ de Matra-Simca et de Shell France pour s'engouffrer dans la brèche. Il s'en félicite même dans ses mémoires<sup>48</sup>. Il n'avait toujours pas digéré de ne pas avoir été à la place de Shell France en 1977 lors de la première victoire de Ligier en Formule 1. Si Bernard Hanon lui pardonnera aisément ce coup de canif dans le contrat avec la Régie Renault, ce ne sera pas le cas d'Albin Chalandon. François Guiter devra répondre de ses actes en se faisant auditer deux ans plus tard<sup>49</sup>.

En revanche, le numéro 35 de *Réseau Elf* annonce la couleur en mettant à nouveau l'accent sur la Formule 1, mais au grand dam de Renault, c'est la Ligier qui a tous les honneurs. Les pilotes Ligier sont en premier. Ce n'est pas en raison de leur appartenance à cette écurie, mais encore une fois, à leur nationalité. Ce sont des pilotes français s'illustrant sur des voitures françaises. Il n'est bien sûr pas fait mention du moteur Ford des Ligier depuis 1979 en raison du départ de Matra. Jean-Pierre Jabouille et René Arnoux sont également cités. Bernard Heu insiste sur le fait que ces pilotes français qui s'illustrent sur tous les circuits du monde démontrent la haute qualité des huiles dans les conditions les plus sévères et fait le lien avec la sécurité dont bénéficient les particuliers grâce à la compétition, banc d'essai des produits pétroliers. Il s'agit du même argumentaire des débuts de la marque en 1967 du temps des Accords Matra-U.G.D. À la fin du numéro, la compétition automobile est évoquée dans l'habituelle publicité de préconisation : « Renault a choisi Elf. C'est une question d'expérience. C'est une question de confiance. Celle de

---

<sup>48</sup> François Guiter, *50 ans de photo, Album de ma vie, terre des hommes : l'aquarium de Dieu*, p. 298 (Mémoires non publiées).

<sup>49</sup> *Réseau Elf*, n° 33, mars 1979, p. 34-35.

millions de conducteurs de tous les jours et de toutes les routes. Celle aussi de ceux qui, sur des circuits impitoyables, franchissent les premiers la ligne d'arrivée »<sup>50</sup>.

En outre, *Réseau Elf* devient en septembre 1979 *Route Elf* afin d'insister sur la route le long de laquelle sont implantées les stations-service. Bernard Heu est nommé rédacteur en chef du magazine. Pour la première fois, l'éditorial d'Elf France est consacré à la compétition automobile. La première victoire de la Formule 1 Renault-Elf Turbo de Formule 1 de Jean-Pierre Jabouille lors du Grand Prix de France le 1er juillet 1979 est mise en exergue. La mode est au sport automobile, car « les Français se sentent [à nouveau] dans la course<sup>51</sup> ». Or pour Elf, c'est avec les lubrifiants Elf, les mêmes que ceux utilisés pour le fonctionnement des voitures de tourisme, que cette victoire a été rendue possible.

À plus d'un titre, 1979 a donc été l'année d'une symbiose presque parfaite entre la Régie Renault et la Société Nationale Elf Aquitaine. Elf a atteint ses objectifs. Renault est désormais engagé en Formule 1 et à long terme pour ses intérêts propres. Bernard Hanon voit tout l'avantage pour la Régie à courir en Formule 1 afin de s'ouvrir de nouveaux marchés à l'international et notamment pour conquérir enfin le marché américain<sup>52</sup>. En effet, si Renault fait de la Formule 1 l'un de ses principaux objectifs, c'est avant tout pour s'implanter durablement à l'étranger et en particulier aux États-Unis, par le biais de sa nouvelle filiale *Renault American Motors Corporation*. Albin Chalandon de son côté voit aussi son intérêt à renforcer son partenariat avec la Régie Renault, mais la compétition n'est pas selon lui un objectif stratégique majeur pour le Groupe. Il laisse ce domaine à la nouvelle Division Mercatique et Promotion d'Elf France dirigée par François Guiter. Mais ce dernier abuse de son pouvoir en outrepassant les ordres par la signature du contrat ultra secret Ligier-Gitanes-Elf. Il en subira les conséquences par la suite<sup>53</sup>.

Ainsi, il apparaît de manière limpide que 1979 restera pour toujours une année d'exception caractérisée par la concrétisation de tous les efforts entrepris par le groupe pétrolier public depuis les Accords de Préconisation de 1968 pour pousser la Régie Renault à adopter une politique en convergence avec lui. Elf France n'a désormais plus besoin de jouer un rôle moteur pour pousser la Régie Renault à considérer la compétition automobile comme d'importance stratégique majeure. Bernard Hanon, nouvel homme fort de la Régie, certes, fortement inspiré dans ses idées par l'incontournable François Guiter, désormais Directeur de la Mercatique chez Elf France<sup>54</sup>, voit l'intérêt de la Régie à faire de la compétition automobile l'un des axes centraux

---

<sup>50</sup> *Réseau Elf*, n° 33, mars 1979, p. 34-35.

<sup>51</sup> « *Tous les Français dans la course* », *Route Elf*, n° 36, septembre 1979, p. 2.

<sup>52</sup> *Formule 1 Magazine*, n° 1, avril 1979, p. 2-6.

<sup>53</sup> François Guiter, *50 ans de photo, Album de ma vie, terre des hommes : l'aquarium de Dieu*, p. 298 (Mémoires non publiées).

<sup>54</sup> 12/02/09 Interview de François Guiter

de sa politique communicationnelle. La Régie Renault se sert de la Formule 1 comme d'une vitrine technologique et d'un vecteur publicitaire essentiel pour gagner des parts de marché à l'échelle internationale<sup>55</sup>. Elf France est dans la même dynamique, puisqu'elle soutient la Régie Renault financièrement en sponsorisant les formules 1 de leur équipe commune Renault-Elf. Mais la Société Nationale Elf Aquitaine se cherche désormais une image autre que la compétition automobile. Le nouveau porte-drapeau du Groupe sera révélé en grande pompe en 1980 ; ce qui marquera un tournant dans l'histoire des relations entre Elf et Renault.

*Benoît Casaert*

« La compétition automobile comme enjeu opérationnel pour l'entreprise publique française : les relations entre la Régie Renault et le secteur pétrolier d'État de 1959 à 1982 »

---

<sup>55</sup> Interview de Bernard Hanon, 18 mai 2017.