

Adieu Jean

Jean Sage nous a quitté trop tôt et sa passion du sport automobile, qu'il communiquait si bien aux autres, va nous manquer.

Haut Savoyard au caractère bien trempé, Annecy était son royaume. Passionné par les voitures, qu'il adorait dessiner sur un coin de table, fâché avec son père, il était prêt à tout pour courir. André Simon, en panne de co-équipier, accepte de le prendre avec lui pour le rallye du Mont-Blanc 1960 sur sa magnifique Ferrari. Ce fut ses débuts en compétition, qui furent suivis par de nombreux rallies et de nombreuses courses au volant ou sur le siège de droite. L'essentiel pour lui était d'assouvir sa passion. Sa culture automobile, sa connaissance des langues, et surtout son goût pour rendre service faisaient de lui un personnage attachant et recherché dans le milieu. Une pièce manquait la veille de la course, et voilà Jean parti la chercher en Allemagne, en Angleterre, en Italie ou ailleurs. On savait qu'il serait là à l'heure pour le départ. Dur avec les autres il était dur avec lui-même et les longues heures de conduites sans sommeil ne le rebutaient pas. Son caractère intransigeant, ses opinions marquées, ses colères et ses inimitiés faisaient quelque fois sourire. Par contre ceux qui restaient ses amis pouvaient compter sur lui les yeux fermés à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.



Séduit par le personnage, je l'ai pris comme coéquipier en 1966 pour le rallye Bayonne Côte Basque que nous gagnons devant tous les ténors. L'écriture des notes virage par virage, prises pas Jean, étaient un modèle du genre, car dans la vie courante il écrivait toujours en majuscules, comme si chaque lettre avait son importance. Et nous voilà partis en Corse pour la reconnaissance du parcours : Catastrophe ! A deux heures du matin, redescendant un col en sens inverse du parcours, je ratais un virage piège et nous sommes tombés dans le lit d'un torrent dix mètres en contrebas de la route. Blessés tous les deux, Jean s'est retrouvé avec les vertèbres cervicales fracturées. Il aurait pu m'en vouloir et il n'en fut rien. Bien au contraire nous sommes restés amis et nous étions souvent ensemble sur les courses. En fait son rêve aurait été de devenir un grand pilote. Mais il était facile de se rendre compte que Jean était bien meilleur pour l'organisation et la stratégie des courses que sur la piste. Jean devint l'artisan dévoué de beaucoup de mes victoires s'occupant de l'assistance et de la logistique. Il accepta même de remonter à mes côtés au rallye du Bandama en Côte d'Ivoire en 1972.



Les années passant, il abandonna peu à peu son rêve de Pilote pour devenir un remarquable team manager. Avec lui nous avons créé l'écurie Switzerland de Formule 2 qu'il a conduit au succès en championnat d'Europe en 1976.

A la suite, je lui ai demandé de venir m'épauler chez Renault pour devenir directeur sportif de notre équipe de formule 1. Jean était un spécialiste de la logistique et son rôle fut déterminant dans notre victoire aux 24 heures du Mans en 1978. Jean avait une autorité naturelle sur les mécanos. Il pouvait se mettre en colère pour une note de frais non justifiée de quelques

euros. Par contre il savait faire régner une bonne ambiance dans l'équipe et je suis témoin que tous le respectaient. Dans le paddock il était apprécié par les écuries concurrentes et souvent considéré comme un ami. Nous avons eu de belles aventures, des moments difficiles et de belles victoires. Jusqu'à mon départ de chez Renault en 1985, il est resté un collaborateur fidèle et loyal, ce qui n'est pas courant dans le milieu de la formule1. Mais, il m'en a voulu d'être parti chez Ligier, puis d'avoir fondé ma propre écurie.



Peu après l'équipe Renault F1 disparaissait et Jean a commencé une nouvelle vie. « Après quoi, il se tourna vers le grand amour de sa vie : Ferrari » dixit son ami J.L. Moncey. En 1989 Jean devient team manager des célèbres F40 de compétition aux USA. Puis vint la période des voitures de collection. Lui, l'encyclopédie du sport automobile, avait rapidement compris à quel point le marché des voitures historiques allait se développer et qu'il avait un rôle à y jouer. Dans les années 90, Il devient le gendarme de Ferrari, se créant ainsi une réputation mondiale mais aussi quelques solides inimitiés parmi les collectionneurs spéculateurs plus ou moins regardant sur l'authenticité des voitures. Malheureusement il se brouille avec son employeur et se retire à Annecy accumulant chez lui une documentation inestimable sur les voitures anciennes. Avec enthousiasme, il participe à de nombreux rallyes historiques devenant une référence incontournable pour ses amis collectionneurs. Au rallye de Monte-Carlo historique en 2004, je retrouve Jean. Puis, nous passons encore quelques bons moments au cours des événements qui nous rassemblent autour des belles anciennes.



D'un coup en 2008, la rumeur de sa maladie qu'il voulait à tout prix dissimulée, s'étend dans les paddocks. Je déjeune avec lui en juillet 2009 et encore une fois nous refaisons le monde. La maladie gagnait, mais sa tête était bien là. Puis de San Marino en septembre, je lui envoie une carte signée par les anciens pilotes de formule 1, qu'il reçoit huit jours avant sa mort. A l'hôpital dont il savait qu'il ne sortirait jamais, ce fut une joie pour lui de déchiffrer, une par une, les signatures de chacun de ses amis, de ses héros.

Par Gérard Larrousse
Photos: Grégoire BRUN, Renault Communication et archives G Larrousse