

Jacques Cheinisse

Je voudrais d'abord dire à Jacqueline combien nous sommes proches d'elle, et comme c'est dur.

Oui, on a été très surpris, car s'il y a une qualité qui définit bien André, c'est sa solidité ; solidité professionnelle, solidité mentale. Il était l'homme sur lequel on pouvait s'appuyer, l'homme à qui on pouvait donner des responsabilités sans arrière-pensées, en sachant bien qu'il irait au bout de sa mission, quelle qu'elle soit.

Alors oui, qu'il disparaisse comme ça en pleine réunion, ça nous a foudroyés nous aussi. Des responsabilités, il en a eu beaucoup, et très diverses. Comme vous le savez, il est entré chez Alpine en 1964, débauché de chez Berliet par Gilbert Harivel, comme beaucoup de nos mécaniciens. Il a d'abord travaillé à monter des Berlinettes au sein du service Fabrication, avec Jean Grosset, et très vite il a rejoint sa passion, la compétition. Ensuite, il a été affecté aux monoplaces, dont la Formule 3, une école extraordinaire, car il s'agit, avec un moteur peu puissant, de tirer la quintessence de la voiture pour aller plus vite que les autres, but de toute compétition. Il a excellé dans cet art de préparer la voiture, et des pilotes émérites comme Philippe Vidal, Roby Weber, Patrick Depailler, et j'en oublie au passage, ont bénéficié de son extrême attention, de sa rigueur et de son extrême intelligence pour préparer la voiture. Et puis il y a eu un nouveau moteur qui est arrivé, et la Formule 3 Alpine est devenue au top niveau dans sa catégorie, et ça a été les premiers Championnats gagnés ; en 1971 avec le tandem Depailler-Jabouille et en 1972 avec Serpaggi-Leclère. Puis l'aventure a continué, on est monté en gamme dans le sport automobile, on est passé aux Sport-Prototypes et à cette année 1974 extraordinaire où, avec l'A440 et l'A441, Alpine a remporté toutes les épreuves du Championnat, encore avec André aux avant-postes. Ensuite on a préparé la montée vers les 24 Heures du Mans avec l'A442. La tâche était dure. Avec des puissances qui dépassaient les 500CV et des vitesses de l'ordre de 350 km/h, il y avait beaucoup de choses à apprendre. Grâce au dévouement et à l'intelligence de nos ingénieurs, dont André de Cortanze entre autres, relayés par les techniciens et les mécanos, on est arrivés progressivement à atteindre cette victoire grandiose en 1978 aux 24 Heures du Mans. C'était d'ailleurs la dernière victoire Renault Alpine, puisque Renault a ensuite repris à son compte la compétition automobile.

Ce qui caractérisait le personnage André Désaubry, c'était justement sa polyvalence, alors, la compétition terminée, il pouvait très bien s'adapter à autre chose. Ses talents ont été ensuite exploités au Béréx pour préparer différents prototypes pour Renault. Il a par exemple beaucoup travaillé sur le moteur de la R5 Turbo. Il est donc passé du châssis au moteur sans aucun problème pour lui, il savait tout faire. Il savait tout faire avec cette intelligence pratique et concrète qui consiste à mettre les problèmes sur la table, à les analyser, et à trouver des solutions. Cette méthodologie faite de bon sens, c'est faire le travail d'un ingénieur en étant mécanicien. Avec lui, Alpine et Renault se sont enrichies considérablement.

Et puis, on le savait sans le savoir, parce que l'une ne débordait pas sur l'autre, il menait une double vie avec un engagement très fort au sein de la municipalité de

Martin Eglise. C'était évidemment la seule double vie qu'il avait, car au boulot c'était entre 60 et 80 heures par semaine et parfois plus. Et puis les plus belles choses ont une fin, il a pris sa retraite, enfin si on peut dire, puisqu'il a redoublé d'efforts au sein de sa mairie. C'est après le succès populaire et médiatique de l'inauguration de la rue Jean Rédélé, à qui nous devons tant, qu'il a créé l'Association des Anciens d'Alpine, qui est devenue sa préoccupation première. L'association avait pour but de pérenniser l'image d'Alpine, et faire en sorte qu'un jour on puisse espérer le retour de la marque. Beaucoup d'efforts ont été faits, dont des manifestations mémorables, réunissant des centaines d'Alpine à Dieppe sur la magnifique pelouse du front de mer, inimitable elle aussi, attirant chaque fois des foules considérables. C'est ainsi qu'à chaque rassemblement, on a pu voir, autour et dans la ville, beaucoup de voitures revenir sur le lieu de leur naissance. En 2015, il y en avait entre 800 et 1000, admirées par plus de 20 000 spectateurs.

Après un tel succès, ne pouvant plus espérer faire mieux, l'objectif d'André était de garantir qu'après l'AAA, le patrimoine de l'association ne soit pas dilapidé. Lundi dernier, c'était encore l'objet de cette fameuse réunion de bureau, et quelques minutes avant sa mort, il a parlé de démission. C'était un étonnement, aucun de ses compagnons ne pouvait envisager une démission de sa part. Par un curieux hasard, alors que dans les journaux on parlait beaucoup d'une démission éclatante d'une personnalité très forte de l'automobile, une démission négociée, une démission arrachée, une démission honteuse, la sienne était une démission subie. Il était arrivé au bout de sa mission, et démissionner lui semblait finalement logique. Son intelligence pratique dont j'ai parlé plus haut, lui faisait arriver à la conclusion qu'il fallait revoir les buts et les statuts de l'association, puisqu'elle avait joué son rôle et qu'Alpine était de nouveau sur la route pour le futur. Il fallait penser à autre chose. Malheureusement, ça a été fini... Alors, à sa famille, je voudrais dire qu'elle peut être fière d'avoir eu André comme exemple à un moment où on remet beaucoup de choses en question, où on crée des débats. L'Etat doit être partout, et même plus que l'Etat, le chef de l'Etat doit vous aider tous et personnellement... André n'a pas eu besoin de ça pour s'en sortir. Il s'en est sorti tout seul. C'est un exemple !

Et ça personne ne vous l'enlèvera Jacqueline ; bon courage...