

L'INTERVIEW



**Alain Prost :**  
**« Pau a boosté  
ma carrière »**

P.22

LES DÉBUTS

**L'épopée des pionniers  
d'avant-guerre**



P.4-7

LE TÉMOIN

**Le coup de cœur  
béarnais  
de J.-P. Beltoise**



P.14

Le roman

1€  
1,50

# du GRAND PRIX de Pau

*de 1930  
à nos jours*



HORS SÉRIE

La République  
DES PYRÉNÉES

SUD  
OUEST

L'ÉCLAIR

“  
**Pau est plus beau  
 que Monaco !**  
 ”

Jean-Pierre Beltoise

A 74 ans, fêtés ce 27 avril, Jean-Pierre Beltoise reste l'une des icônes du sport auto français, grand défenseur des années durant de la sécurité routière et de la sécurité sur les circuits. Vainqueur à Pau à moto, mais pas en monoplace, il conserve de la tendresse pour ce circuit atypique.



**Quels souvenirs conservez-vous de Pau à moto ?**

« Sur ce circuit, la trajectoire se faisait avec le casque le long des murs ! Tout jeune, j'étais déjà très attentif aux problèmes de sécurité, mais en même temps j'étais bouillant d'impatience à l'idée de courir dans Pau. En quatre saisons complètes à moto, je suis tombé au maximum dix fois. Dont quatre à Pau ! Je me souviens notamment d'une chute à la sortie de Beaumont. C'était si impressionnant, cet enchaînement, que ce jour-là au lieu de partir en glisse j'ai vraiment éprouvé le sentiment que le sol me sautait dessus. Curieuse et inoubliable sensation... »

**Vous avez aussi enchaîné Pau à moto puis en auto en huit jours...**

« Ce devait être en 1963. Entre les deux Grand Prix, j'étais parti faire du ski à Gourette. Comme j'étais un fonceur, j'y étais allé franchement au point de tomber et de me faire une rupture de la coiffe à une épaule. J'ai eu besoin d'une piqûre pour tenir le coup dans la course auto. Et dans Pau, ça veut dire quelque-chose ! Forcément, ça manque... »

**En voiture, quelle image conservez-vous de Pau ?**

« Au niveau du tracé et du paysage, Pau est plus beau que Monaco ! Dans la Principauté, il n'y a pas l'enchaînement si technique et si rapide du Parc Beaumont. Et puis, visuellement, quand on entre dans ce si beau parc, c'est franchement beau. Cela ajoute un côté sympathique à la partie purement sportive... »

**Pau en monoplace ?**

« J'ai débuté par la F2 René-Bonnet, puis j'ai piloté pour Matra. Je me souviens avoir terminé troisième, derrière Stewart en 1968. Je n'étais sans doute pas en mesure de gagner cette année-là, mais j'étais fou de rage. J'ai eu la chance de courir contre Jim Clark, puis Jochen Rindt et de connaître l'arrivée des jeunes Français qui allaient faire carrière. Dans tous les cas, j'ai toujours été dans le groupe de tête... »

**Pourquoi 1975 marque un tournant dans votre carrière ?**

« Beaucoup trop de pilotes se tuaient en course<sup>(1)</sup>. Je dénonçais la folie de maintenir les virages en aveugle. A Pau, dans la grande courbe des tribunes qui se passe à fond, à 250 km/h ou plus, ils ont mis des rails de sécurité à l'intérieur, à ras de la piste, qui supprimaient toute visibilité. Il fallait les installer trois mètres en arrière, c'était complètement fou de s'entêter à les laisser-là. Aujourd'hui, la position des rails n'a pas changé, mais les voitures sont tellement sûres que, fort heureusement, là où à mon époque on avait les plus grands risques de mourir, les pilotes s'en sortent indemnes... »

■ **Propos recueillis  
 par Jean-Marc Monbeig**

(1) Jean-Pierre Beltoise était le beau-frère de François Cevert, décédé en course en 1973.



## ► Pau à cette époque La ville Un ouragan

**P**our répondre aux impératifs de son essor démographique et du développement économique, Pau subit les effets d'un ouragan urbain. Ça bétonne à tout va, parfois au préjudice du patrimoine et des exigences esthétiques d'une cité à vocation touristique. On détruit d'authentiques fleurons d'architecture à l'instar des villas Bogdane et Flore et de l'hôtel de l'Étrier, pour ériger la « Résidence de France », un habitat collectif privé, moderne mais sans grâce. Le 27 février 1969, le somptueux Hôtel Beau-Séjour, déployé entre le lycée Louis-Barthou et le boulevard des Pyrénées, essuie les premiers coups de bulldozer. Il fera place à des immeubles rectilignes. Le cadre de vie se métamorphose avec 67 nouvelles rues inaugurées



21 juillet 1964. Le stade  
 Il sera ouvert au public dès

### 1966

#### Brabham prend le relais

Avec des temps aux essais inférieurs à ceux de Jack Brabham, Denny Hulme et Jackie Stewart, Jim Clark prend le départ du Grand Prix sur la deuxième ligne. Du coup, le 26<sup>e</sup> Grand Prix s'est résumé assez vite en un duel entre deux voitures de l'écurie Brabham à moteur Honda, celle du patron Jack Brabham et de son coéquipier Denny Hulme. Le patron a pris la tête de la course au 9<sup>e</sup> tour pour ne plus la quitter jusqu'au terme de l'épreuve. L'Australien remporte pour la 2<sup>e</sup> fois (première victoire en 1960) le Grand Prix de Pau à 111,108 km/h de moyenne, nouveau record.



C. Archères Sud Ouest

### 1967

#### Rindt en force

Vainqueur des deux premières épreuves de la saison à Snetterton et Silverstone, l'Autrichien Jochen Rindt arrive en Béarn avec de solides références. Parti en seconde ligne derrière Clark, Stewart et Brabham, le pilote autrichien s'empare de la tête dès le premier tour après un audacieux coup de force. Son passage à la corde devant les tribunes, condamne à un rôle de challenger les super-favoris qui tentent de déboulonner l'Autrichien, mais sans succès. Il remporte l'épreuve sur Brabham à plus de 120 km/h de moyenne. Jim Clark a eu le temps de signer le nouveau record du tour : 123,582 km/h.



C. Archères Sud Ouest

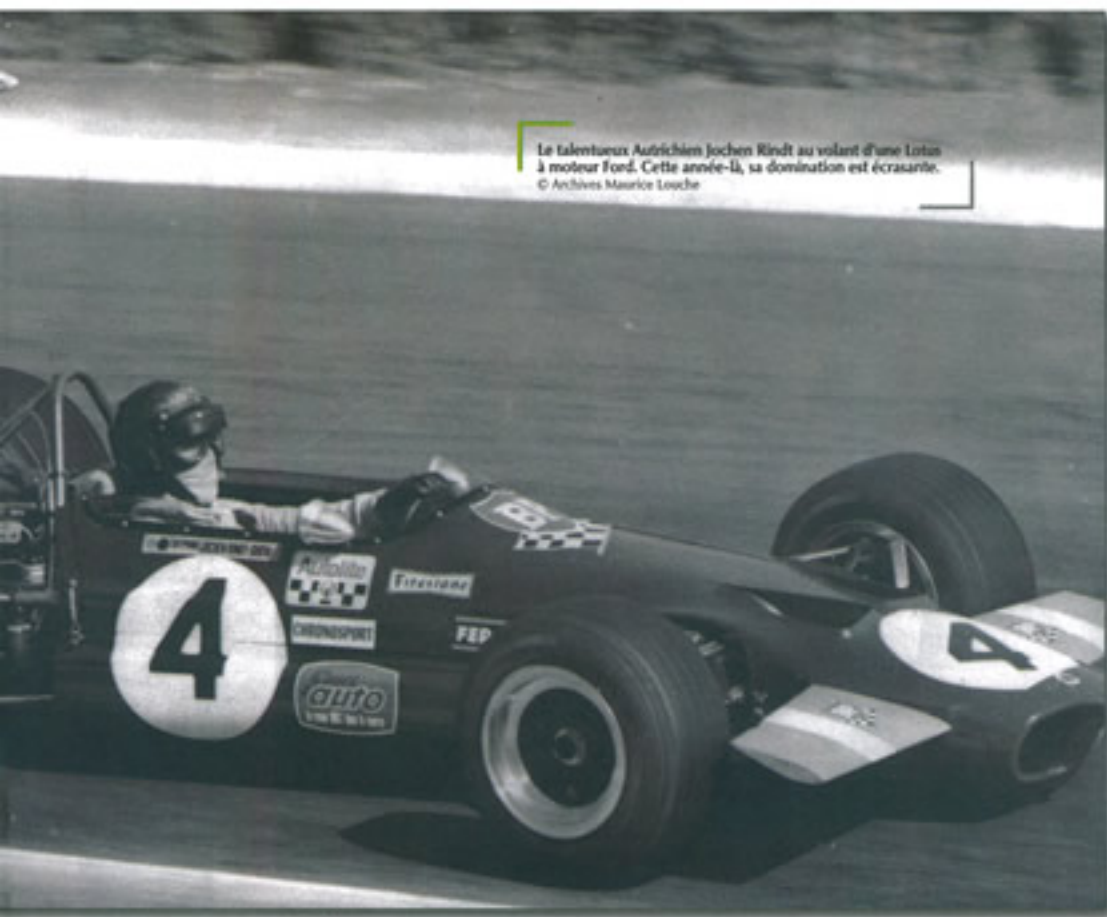
### 1968

#### Jackie Stewart en solitaire

Après Jim Clark, décédé en course au circuit d'Hockenheim, un autre pilote écossais monte sur la première marche du podium. Jackie Stewart, animateur du Grand Prix durant plusieurs années, accède à la consécration, à l'issue d'un duel haletant contre l'Autrichien Jochen Rindt. Celui-ci, pilote sur Brabham, avait d'ailleurs manifesté son inquiétude avant le Grand Prix. « La Brabham est excellente, mais sur la piste de Pau, il faut se méfier des Matra, peut-être supérieures à la Brabham » avait-il déclaré. Après 21 tours de mano a mano, Rindt contraint à l'abandon, laisse Stewart filer vers la victoire.



C. Archères Sud Ouest



Le talentueux Autrichien Jochen Rindt au volant d'une Lotus à moteur Ford. Cette année-là, sa domination est écrasante.  
© Archives Maurice Louche

## Catégorie

### Pau trouve la bonne formule

En 1958, l'association sportive de l'ACBB confirme sa décision de faire disputer le Grand Prix en Formule 2. Une décision lourde de conséquences. L'écart de performances avec les Formules 1 est flagrant : la moyenne chute à un peu plus de 96 km/h et les concurrents n'ont que 138 km/h à parcourir. Par la suite, on se rendra compte que le choix était judicieux. Jim Clark franchit le premier le cap des 105 km/h dès 1961! Mieux : des pilotes de F1 de la trempe de Clark, Stewart, Trintignant ou Rindt n'hésitent pas à « descendre » en F2 pour venir se mesurer à Pau.



### La Formule 2 se transforme

En 1967, la réglementation sportive définit les nouvelles règles de la Formule 2. Désormais les voitures feront 420 kg maximum propulsées par un moteur de 1600 cm<sup>3</sup>. Le constructeur français Matra appelle sa voiture la M57 qui s'imposera en 1968. Jackie Stewart remporte le Grand Prix et établit un nouveau record du tour à 124,044 km/h.

### Le constructeur Lotus en pole

Lotus sort en 1969 la première monoplace équipée à l'avant d'un aileron surbaissé. Cet appendice aérodynamique favorise un gain d'une seconde et demie au tour. L'Autrichien Jochen Rindt en profite et réalise une véritable démonstration, en tête de bout en bout sur sa Lotus-Ford.

bénéficie d'une métamorphose, parfois au détriment de son patrimoine.

# urbain à la cité royale



nautique de Pau est inauguré, le lendemain. © DRE / Montagne

et des aires de stationnement écloses ici et là (Aragon, Hédas, place de Verdun). Un quartier sortira de terre dans le cadre de l'opération Dufau-Tourasse (2 250 logements). Verront le jour des ouvrages publics (ponts, tunnel sous le parc du château...), la MJC Fouchet, un cinéma de 450 places. On construit le lycée Saint-Cricq, des groupes scolaires ou écoles primaires (Bosquet, Henri IV...), des crèches, le centre aéré de Sers, l'École de commerce et d'industrie ou encore l'aérogare de Pau-Uzein.

La 12<sup>e</sup> foire-exposition emménage sur les terrains de Nolibos, en bordure du boulevard Champetier-de-Ribes. La première pierre de la cité administrative est posée. Rattaché à la Société nationale des pétroles d'Aquitaine, le centre de recherches accueille des ingénieurs et techniciens de haut niveau. Le campus s'ébauche sur 29 ha d'où émergent déjà

un restaurant universitaire, deux collèges (l'un scientifique et l'autre littéraire) et une résidence réservée aux étudiants. En 1968, l'agglomération paloise dépasse les 100 000 habitants. Cette année-là, Pau n'échappe pas à la fièvre soixante-huitarde. Le 6 mai, la contestation frappe les facultés. Une semaine plus tard, les étudiants décrètent la grève générale et 5 000 personnes manifestent. Le 24 mai, le mouvement gagne et paralyse l'administration, la Fonction publique, les Ponts et Chaussées, le complexe de Lacq et l'entreprise Turbomeca, à Bordes. Il est ponctué d'un meeting géant le 28 mai puis, trois jours plus tard, tout rentre miraculeusement dans l'ordre. La décennie avait commencé le 26 mars 1960 avec la visite de Nikita Khrouchtchev à Lacq. Le hiérarque de l'URSS avait dormi à la villa préfectorale.

Renée Mourgues

## 1969

### Jochen Rindt en maître

Déçu par son abandon prématuré en 1968, Jochen Rindt veut arracher une seconde victoire à Pau.

Il arrive en Béarn au volant d'une Lotus à moteur Ford dotée d'une arme secrète : des ailerons surbaissés qui font gagner 1,5 seconde au tour. Du coup, la supériorité de la Lotus tue tout suspense : Jochen Rindt s'installe en tête de la course dès le départ pour ne plus la quitter. Mieux : au fil des tours, il creuse l'écart avec ses concurrents, et termine ce Grand Prix à 123,107 km/h de moyenne, record battu. Le Français Jean-Pierre Beltoise, sur Matra, accède à la deuxième place du podium.



© Archives ACBB

## 1970

### Rindt : nouvelle démonstration

Dimanche 5 avril 1970 : le Grand Prix de Pau fête sa 30<sup>e</sup> édition, avec un plateau de Formule 2 à la dimension de cet événement. Dès le départ, Brabham prend le commandement suivi de Regazzoni. Rindt remonte en seconde position, mais Brabham, trahi par sa mécanique, s'arrête au 20<sup>e</sup> tour. Rindt passe en tête pour les 50 derniers tours, Pescarolo se retrouvant en deuxième position. Rindt sur sa Lotus améliore le record de l'épreuve à 123,810 km/h. L'Autrichien a donc réussi la passe de trois. Hélas, il trouve la mort la même année et fut sacré Champion du monde de F1 à titre posthume.



© Archives Maurice Louche



## “ Pau, c'est avant tout une ambiance ”



© Archives Sud Ouest / Philippe Bataille

René Arnoux

Vainqueur des Grands Prix 1976 et 1977 sur Martini, année où il devint champion d'Europe de F2, René Arnoux (62 ans) a ensuite piloté pour Surtees, Renault, Ferrari et Ligier en F1. A son palmarès : 7 victoires, 22 podiums et 18 pole positions en 162 Grands Prix. Mais dans sa carrière, qu'il stoppa en 1989, Pau tient une place à part...

**Sur la Formule 2 des années 71 à 84, vous êtes le seul à compter deux victoires consécutives. Vous en souvenez-vous ?**

« Et comment ! J'ai gagné le Grand Prix F2 en 1976, l'année où Patrick Tambay sort à Beaumont. En 1977, c'est un Grand Prix terminé sous la pluie devant Didier Pironi. J'ai aussi remporté la Super-Renault en 1975. Et en 1973, j'étais en tête de la course F3 quand j'ai cassé l'embrayage. »

Cela reste une de mes grosses déceptions car gagner à Pau avait une réelle signification. Pau a toujours constitué un rendez-vous auquel tous les pilotes voulaient participer, y compris tous les étrangers. »

**Comment expliquez-vous cet engouement ?**

« Outre l'aspect sportif d'un circuit sur lequel on n'a pas le moindre droit à l'erreur, Pau c'est avant tout une ambiance. On y mange super bien. On appréciait de côtoyer le nombreux public qui avait accès au paddock. On sentait vibrer la passion de tous ces amoureux qui déambulaient entre les stands, au milieu des voitures. »

**Est-ce important de voir Pau à nouveau inscrit au calendrier ?**

« Je ne m'intéresse pas particulièrement à la sauvegarde du patrimoine, aux aspects historiques des choses, mais là, franchement, ce n'est pas pareil. Pau a contribué à l'histoire du sport auto et mérite de renaître. Il suffit de voir l'engouement constitué par les deux Grands Prix à venir »

pour mesurer l'impact de Pau. Ce sera forcément un grand succès cette année, y compris l'Historique qui attire de plus en plus de jeunes. »

**Pourquoi l'Historique plaît-il autant ?**

« A notre époque, les voitures avaient plus de caractère. Aujourd'hui, elles sortent d'un ordinateur, elles se ressemblent un peu toutes. Quand je courais, la voiture était dessinée à l'œil, au crayon. L'aérodynamique était déterminée par la pensée, pas par un ordinateur. Et le pilote y tenait un rôle primordial, sans toutes les aides technologiques. »

**En 1976, vous estimez avoir gagné sur votre condition physique...**

« Je n'ai pas oublié le parcours : le droite des tribunes à prendre à fond sur un fil, le freinage violent de la gare où on pouvait doubler, la montée où il s'agissait d'exploiter la puissance du moteur. »

Le pont, l'épingle puis le long gauche du Casino avant la courbe à droite qui n'en finit jamais, le changement d'appuis à la statue et la descente entre les murs des maisons pour la ligne droite, si courte qu'on n'a pas le temps d'y reprendre son souffle. Y avait vraiment de quoi faire... Il était important d'arriver à Pau en parfaite condition pour atteindre la mi-course sans avoir entamé son potentiel physique. C'est une des clés de mes succès. »

■ Propos recueillis par Jean-Marc Monbeil



## ► Pau à cette époque Maire élu Les débuts de

**E**ntre André Labarrère et sa ville natale, l'histoire d'amour redouble d'intensité le 26 mars 1971 quand il prend la tête de la municipalité. Confirmé dans ses fonctions en 1977 et 1983, il remportera dans le même laps de temps les élections législatives (1973, 1979, 1981) et cantonales (1973, 1979), deviendra président du conseil régional et sera nommé, en 1981, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

Il est à peine installé dans le fauteuil de maire qu'une catastrophe aérienne d'ampleur nationale bouleverse le Béarn. Le 30 juillet 1971 à 14h30, sur la lande du Pont-Long, un Nord-Atlas s'écrase et explose au sol. On déplore 37 morts : membres de l'équipage, élèves et moniteurs d'écoles militaires. Le 3 août, le



En 1979, le président reçu à Pau par le maire.

### 1978

#### Giacomelli en profite

Patrick Tambay ne gagnera jamais à Pau. Le Cannois semble enfin avoir vaincu le signe indien quand son moteur explose au dernier tour ! Jacques Laffite obligé de changer une roue, le jeune Alain Prost contraint à l'abandon, les Français doivent céder la victoire à l'Italien Bruno Giacomelli, sur March, qui débutera en Formule 1 la semaine suivante à l'occasion du GP de Belgique à Zolder.



### 1979

#### Cheever en force

L'Américain Eddie Cheever sort vainqueur d'une course à élimination sous des trombes d'eau. En tête après avoir poussé hors de la piste Derek Daly, le pilote Osella évite les accrochages, au contraire de Rahal, Fabi ou l'Allemand Locher, victime d'une double fracture tibio-péroné. L'épreuve a été sauvée par Jean-Marie Balestre, président de la Fédération internationale, qui garantit son déficit.



### 1980

#### Dallest tactique

Pas de vedette pour ce 50<sup>e</sup> anniversaire du Grand Prix, sauf dans les tribunes avec Maurice Trintignant et Patrick Depailler, récupérant d'un accident de deltaplane. Auteur d'une course tactique, le Français Richard Dallest s'impose sur son AGS. Son principal rival, Patrick Gaillard, frôle le drame après un passage aux stands : sa roue arrière passe sur la jambe d'un mécanicien couché au sol, qui sera hospitalisé.



### 1981

#### Lees après une frayeur

10 000 personnes à peine, sous un soleil de plomb. Dès le 2<sup>e</sup> tour, les deux premiers, Michele Alboreto et Kenny Acheson, s'accrochent au pont Oscar. La voiture de l'Irlandais s'envole et retombe lourdement. Le pilote a les deux jambes cassées et peut s'estimer heureux d'avoir survécu. Un commissaire est blessé. L'Anglais Geoff Lees, sur Honda, tient jusqu'au bout devant le Belge Thierry Boutsen.





1972 : l'Anglais Peter Gethin (à gauche) devance Patrick Depailler (au centre) et un autre Anglais, David Purley (à droite). Les Français enchaîneront ensuite cinq victoires consécutives.  
© Archives Sud Ouest / Louis Bacheux



## Tambay la poisse

Vainqueur ensuite de deux Grands Prix en Formule 1, 4<sup>e</sup> du championnat du monde en 1983 dans la scuderia Ferrari, Patrick Tambay aura été, comme Jean-Pierre Beltoise, un des grands pilotes français souvent malheureux à Pau. Dès 1975, il est impliqué dans un spectaculaire accident. Et les trois années suivantes, il est le grand favori mais ne réussit pas à finir. Deux accrochages, en '76 et '77, et l'explosion de son moteur en '78 auront raison de lui.



## Inégalable Thackwell

Seul Néo-Zélandais vainqueur à Pau, Mike Thackwell a marqué l'histoire du Grand Prix. Il restera à jamais le dernier à triompher en Formule 2 (1984) avant de s'imposer à nouveau, mais en F3000 (1986). Aperçu en F1 chez Arrows, Tyrrell et RAM March, il est le seul pilote double vainqueur à Pau n'ayant jamais percé dans la catégorie reine.

en 1971, André Labarrère marquera l'histoire de la ville durant 35 ans.

# l'ère Labarrère



Valéry Giscard d'Estaing est André Labarrère. © Daniel Riou

ministre des Armées Michel Debré rend hommage aux disparus devant deux mille personnes.

André Labarrère dote l'agglomération d'une usine d'incinération de grande capacité et de la piscine «Plein ciel» (1975). Esthète, l'hôte de la place Royale décide la rénovation du funiculaire, remis en service le 16 février 1978, et la restauration à l'identique du ravissant théâtre à l'italienne Saint-Louis, en sommeil depuis vingt ans (1984).

### Des visiteurs de haut rang

Il ne peut en revanche s'opposer à la délocalisation du 1<sup>er</sup> Régiment de chasseurs parachutistes, annoncée le 1<sup>er</sup> juillet 1983. La ville voit partir vers Bordeaux 1 400 hommes et 200 cadres. Le 8 novembre 1983, au camp d'Idron, une cérémonie honore la mémoire de 58

parachutistes tués dans un attentat à Beyrouth.

Des personnalités de haut rang ont séjourné à Pau durant cette période. Ministre de l'Agriculture, Jacques Chirac participe au Congrès national du maïs le 20 septembre 1973. Le 31 janvier 1975, s'ouvre à la foire-exposition le congrès national du Parti socialiste sous la présidence de François Mitterrand qui reviendra en qualité de chef d'Etat le 12 octobre 1984. Le 5 octobre 1979, Valéry Giscard d'Estaing est reçu au Parlement de Navarre et dans la salle des «Cent couverts» du château. Le 18 juin 1980, le roi Karl Gustav de Suède et la reine Sylvia se recueillent dans la maison natale de Bernadotte, fondateur de la dynastie. Enfin, le Prince Charles d'Angleterre découvre l'ETAP (école des troupes aéroportées) le 22 juillet 1980.

■ Renée Mourgues

## 1982

### Cecotto sur 4 roues

Pau est toujours sélectif : tour à tour, Streiff, Johansson, Bellof et Corrado Fabi abandonnent. Thierry Boutsen, favori et leader, est victime de problèmes de pneus et d'accélérateur et doit finalement laisser partir vers la victoire le Vénézuélien Johnny Cecotto, ancien champion du monde moto reconverti sur quatre roues chez March. A noter que Laffite est venu présenter aux Palois la nouvelle F1 Talbot-Ligier.



## 1983

### Gartner in extremis

Paul Belmondo et la princesse Stéphanie de Monaco, dont l'idylle fait les choux gras de la presse, sont les vedettes «people» de l'épreuve. Côté sportif, la pluie élimine Gabbiani, Streiff et Thackwell. Alain Ferté déborde sur la fin l'Autrichien Jo Gartner, sur Spirit. La «Marseillaise» a déjà retenti quand les commissaires découvrent que la Maurer du Français est trop légère de onze kilos. Ferté est disqualifié.



## 1984

### Thackwell à l'aise

Sauvé par une mobilisation générale, ce Grand Prix voit la dernière apparition des Formule 2. La course est dominée de bout en bout par le Néo-Zélandais Mike Thackwell, sur Ralt, devant Philippe Streiff. Alain Ferté, 5<sup>e</sup>, termine une main sur le volant et l'autre sur le levier de vitesses. Au GP du Canada 1980, Thackwell, à 19 ans, 5 mois et 29 jours, avait été le plus jeune concurrent au départ d'un GP de F1.





**artageons  
nos horizons !**

[www.pau.fr](http://www.pau.fr)  
[www.agglo-pau.fr](http://www.agglo-pau.fr)



**Pau Porte des Pyrénées**