

REVUE AUTOMOBILE

www.revueautomobile.ch

Paraît chaque jeudi
tél. rédaction 031 330 30 60
fax annonces 031 330 30 31
Fr. 3.20/€ 2.20

NOUVEAUTÉS
2005 PAGES 3/4

ACTU

12

REVUE AUTOMOBILE N° 52 ■ 23 DÉCEMBRE 2004

ACTU

«Pour la plupart des gens, conduire est finalement très banal...»

Un petit matin gris de novembre. Le téléphone sonne. A l'autre bout, la voix est colorée. Line déroule sa belle histoire avec Georges, malvoyant et... pilote d'un jour.

PIERRE THAULAZ

INTERVIEW



L'HISTOIRE DE GEORGES
Georges Glardon, malvoyant et... pilote. L'homme parle de ses passions, mais aussi des obstacles qu'il franchit jour après jour. **Pages 12/13**



Georges Glardon sur son lieu de travail: les documents sont agrandis plusieurs fois avant d'apparaître sur l'écran.



«Je pense à ceux qui prennent énormément de risques sur la route.»

■ **RA:** Vous êtes malvoyant et vous vous êtes retrouvé au volant d'une voiture sur un circuit. N'êtes-vous pas encore un peu surpris aujourd'hui?

Georges Glardon: Ah oui, complètement, je n'aurais jamais imaginé que ce soit possible...

■ **Tout a commencé à Bière, au côté de Line, dans une voiture de course. Vous lui avez dit: «Dans une prochaine vie, je veux être pilote». Qu'avez-vous ressenti?**

C'était une découverte. Je pensais connaître un peu ce monde, à force de regarder. Mais quand elle m'a emmené sur ce parcours de slalom, je suis resté... assis. Je ne pensais pas que c'était aussi violent, c'était vraiment impressionnant.

■ **Avez-vous eu peur?**

Non, je suis assez confiant de nature. Forcément, tout au long de mon existence, j'ai bien été forcé de faire confiance. Je ne m'attendais juste pas à ce que ce soit aussi fort que ça. Quand j'étais jeune, j'ai fait de la moto, mais comme passager, avec ma femme. On suivait les GP moto dans toute l'Europe. J'ai donc quand même l'habitude de la vitesse, mais là, j'ai vraiment été surpris.

■ **Vous êtes malvoyant. Que voyez-vous, ou que devinez-vous?**

Disons que je ne peux pas me déplacer seul, à part dans les endroits connus, comme ici, où je travaille depuis 30 ans. Dans la rue, par exemple, ce n'est pas possible. C'est toujours difficile à expliquer. Maintenant, je vous devine, ça s'arrête là. Je ne suis pas aveugle, je suis malvoyant. Mais vraiment malvoyant. C'est de l'ordre de 5-6%...

■ **Que faites-vous dans cette entreprise?**

Je suis directeur administratif. Comme il y a plus de 30 ans que je suis là, j'ai réussi à gravir un peu les échelons. Aujourd'hui, je ne suis plus considéré qu'à 20%

d'efficacité. Je travaille toute la journée quand même...

■ **Comment se sont passés ces 10 tours sur le circuit du Laquais?**

La première chose à ne pas négliger, c'est que je n'avais jamais conduit. D'où la difficulté de tourner vraiment le volant. On a tendance parfois à tourner la tête en pensant que c'est suffisant... Et il a fallu d'abord emprunter la piste d'accès, plutôt étroite, à mon avis bien sûr. C'est peut-être la même impression si vous roulez à 250 km/h. Cette sensation, je l'ai pour ma part immédiatement.

■ **Comment vous êtes-vous dirigé?**

Line me dirigeait un peu en me disant: «1 heure, 11 heures, etc.» Elle avait collé un repère sur le volant, à midi si vous voulez, mais en fait ça n'a pas servi parce que je ne le voyais pas.

■ **Elle ne savait donc pas au départ si vous alliez voir quelque chose ou non?**

Elle ne savait effectivement pas comment ça allait se passer. Son mari, Philippe Camandona, était devant nous au volant d'une voiture que je distinguais de temps en temps. Elle m'indiquait un petit peu la direction de la piste, ça me donnait une sorte de point de repère et ça s'arrêtait là. D'ailleurs, Line a eu certainement plus de courage que moi dans l'affaire, parce que ce n'est pas évident du tout. Ça a même été un stress important pour moi. Au bout des 10 tours, j'étais lessivé.

INTERVIEW



L'HISTOIRE DE GEORGES

Georges Glardon, malvoyant et... pilote. L'homme parle de ses passions, mais aussi des obstacles qu'il franchit jour après jour. **Pages 12/13**

D'ailleurs, c'est moi qui ai demandé d'arrêter. Je n'arrivais plus à me concentrer.

■ **Une expérience difficile?**

C'était quand même un petit peu limite. D'ailleurs, elle a dû plusieurs fois reprendre le volant. Quand elle me disait de freiner, je freinais, sans plus, n'ayant pas vraiment l'habitude. Et tout à coup elle criait: «Freine!» Je me disais alors: «Il faut que j'appuie vraiment, parce qu'il doit se passer quelque chose...»

■ **On devine tout à l'intonation de la voix?**

Tout de suite. Nous sommes très sensibles à ça.

■ **D'un tour à l'autre, avez-vous commencé à mémoriser le circuit?**

Par moments, je me perdais car je n'arrivais pas à mémoriser. J'avais trop de stress.

■ **On raconte pourtant que vous avez aujourd'hui encore tous les virages en tête?**

C'est vrai, je les vois tout à fait. Mais sur la piste, je ne savais pas toujours où j'étais.

■ **Avez-vous ressenti les mêmes sensations fortes qu'à Bière?**

Ce n'était pas la même chose, même si conduire est un plaisir. C'est même agréable comme tout. D'ailleurs, j'avais presque tendance à vouloir accélérer un peu plus à la fin.

■ **Même dans les virages?**

Oui, je me sentais bien, alors

que je ne savais jamais où se terminait le virage. Mais je n'ai pas trop insisté. Je crois être arrivé à 80 km/h. C'est pas mal, non?

■ **Vous auriez aimé connaître un peu mieux le circuit?**

Ce que j'aimerais, c'est refaire l'expérience sur un circuit où la ligne blanche est bien marquée sur les bords. Au Laquais, ce n'était pas toujours le cas. Il faut bien que je puisse me repérer par rapport à cet élément puisque je n'arrive de toute façon pas à me projeter dans l'espace. Si on voit la ligne blanche, on peut se faire une idée du virage. Il aurait peut-être fallu aussi une luminosité un peu différente. J'avais un peu l'effet jour blanc. Tout était gris...

■ **Les sensations sont-elles si différentes au volant?**

C'est complètement différent. Quand on est passager, on se laisse aller, on profite réellement, sans se soucier de quoi que ce soit.

■ **Ces 10 tours ont-ils été importants pour vous?**

Oui. A 18 ans, je suis allé chez l'ophtalmo pour lui demander si je pouvais passer mon permis. Il m'a insulté, je ne peux pas dire autrement. Il m'a dit que je n'avais rien à faire là, que j'étais complètement fou. Et à l'époque, je voyais beaucoup mieux que maintenant. Voilà pourquoi c'est une expérience qui compte dans mon existence.

■ **Une expérience personnelle?**

Oui, mais je pense aussi à tous ceux qui prennent énormément



Des trajectoires «à la Schumacher» pour Georges, au volant d'une Subaru impreza automatique.

de risques sur la route. J'aimerais leur dire qu'on peut vraiment se faire plaisir sur un circuit. Quand on voit ce que moi j'ai pu faire, en étant malvoyant...

■ *Il existe un projet de circuit du côté de Lucens, où vous travaillez, seriez-vous prêt à le soutenir?*
Ah bien sûr.

■ *Lorsqu'on a un handicap, n'est-ce pas aussi important de pouvoir faire un petit peu comme tout le monde, se mettre au volant par exemple?*
Oui, c'est un peu le but, même si ce n'est jamais comme tout le monde. Mais on essaie de se donner cette sensation-là, de pouvoir apprécier ce que c'est. Parce que pour la plupart des gens, conduire est finalement très banal. Pour moi, ça reste encore un rêve (*rire magnifique*). Quand quelqu'un part avec sa voiture, ça me fait chaque fois envie.

■ *Est-ce qu'on accepte sa maladie? Y a-t-il eu un moment de révolte?*
Beaucoup de gens disent qu'il faut accepter. Moi, j'ai eu énormément de peine avec ça. J'ai une révolte mais je reste très positif. Je me suis toujours battu, je n'ai jamais eu de réaction négative.

■ *Une attitude qui vous sert de moteur?*
Sûr. D'ailleurs, si j'en suis arrivé là professionnellement, ce n'est pas par hasard, c'est que je me suis toujours accroché. J'avais déjà des difficultés à 20 ans.

■ *Cette maladie a-t-elle tendance à s'aggraver avec les années?*
Oui. Le frère de Line, qui est atteint de la même maladie, est aveugle. Il est pourtant plus jeune que moi. Donc là, on va vers la cécité... C'est plus ou moins lent, certains sont aveugles à 30 ans, et d'autres, comme moi, voient encore à plus de 50 ans.

■ *C'est quelque chose qui vous fait peur?*
Non, je ne crois pas. Plus maintenant...

■ *Lorsque vous êtes passager,*

dans le trafic, avez-vous des craintes?

Je suis plus tendu que par le passé, parce que je ne vois pas tout ce qui se passe.

■ *Ressentez-vous des choses que ne perçoit pas forcément la conductrice?*

Oui. On est plus vite alarmé par la réaction un peu brutale de la voiture, alors que ce n'était en fait qu'un petit coup de volant, ou un coup de frein un peu plus appuyé que de coutume.

■ *Vous préférez donc vous retrouver sur un circuit?*

Ah oui. D'ailleurs, j'ai vécu une autre expérience au Laquais, cette fois comme passager à l'intérieur d'une Porsche. Au bout d'une demi-heure, je suis ressorti malade. C'est un peu l'histoire du mal de mer, avec les yeux qui ne suivent pas toujours la bonne direction. Les freinages m'ont particulièrement impressionné. Je n'étais plus assis mais debout sur les jambes...

■ *Vous tentiez de freiner?*
Non, je n'ai pas ce réflexe.

■ *On sent chez vous une vraie passion pour le sport automobile. Est-ce exact?*

Bien sûr. Je regarde tous les GP, entre guillemets. Je les écoute, quoi. Jacques Laffite a déclaré un jour que des malvoyants avaient écrit pour que les commentateurs donnent plus d'informations oralement, les temps en particulier. Eux, ils voient tout ça mais ils ne le disent pas forcément.

■ *Qu'est-ce qui vous plaît dans un GP?*

L'esprit de compétition, la puissance et la maîtrise...

■ *Certaines courses vous passionnent-elles plus que d'autres?*

Avec la domination de Ferrari, on ressent peut-être moins la passion qui pouvait régner à une certaine époque. Pour moi, ça reste malgré tout un plaisir. Je regarde même les essais...

■ *N'avez-vous jamais assisté à un GP?*

Non. Il y a 20 ans, je fréquen-

tais encore les circuits moto. Aujourd'hui, je ne verrais plus rien.

■ *Vous vous rapprochez donc de la télévision?*

Elle est là (*rédi.: presque collée au visage*). Je devine... L'image est meilleure sur certains GP, c'est fonction du type d'éclairage. Parfois, je parviens quand même à distinguer un peu ce qui se passe.

■ *Avez-vous des GP préférés?*

J'apprécie surtout les circuits que je connais. Imola, par exemple, j'y suis allé plusieurs fois pour la moto. J'ai même fait le tour du circuit à pied. Entre 20 et 25 ans, je voyais encore.

■ *Vous parlez d'Imola. Avez-vous vécu la mort de Senna?*

Oui, j'ai vu ça en direct. C'est terrible, mais bon, je vais dire une bêtise, mais ça fait partie de la course. On est obligé d'y penser. Dans ce genre de sports, on prend des risques maximaux, même s'il y a quand même une nette amélioration depuis 10 ans.

■ *La saison 2004 vous a-t-elle passionné?*

La domination de Ferrari ne me gêne pas. Ça reste une équipe formidable, elle mérite de gagner, point à la ligne. Quand McLaren gagnait, on n'a jamais dit: «Ça commence à faire beaucoup!» La FIA essaie de mettre en place de nouvelles règles pour que ce ne soit pas toujours les mêmes qui gagnent, mais ça ne sert pas à grand-chose puisque ces règles sont les mêmes pour tout le monde. Plus elles sont contraignantes et plus les forts sont... forts.

■ *Plus il y a de barrières et plus on va faire en sorte de les franchir?*

Non, je voulais dire qu'il fallait être efficace à l'intérieur des barrières.

■ *C'est un petit peu ce que vous vivez aussi?*

Certainement. Mieux vaut être ingénieur si on doit faire certaines choses dans des conditions difficiles. Il faut trouver des solutions, autrement on déprime vite.

■ *Votre travail, par exemple, est-il devenu une routine?*

C'est toujours difficile. Ce qui m'a beaucoup aidé, c'est la mémoire...

■ *Que fait l'entreprise Reymond dans laquelle vous travaillez?*

On usine les matériaux extradurs, comme le saphir, la céramique et le métal dur. On a été sollicité un jour par l'écurie Prost pour mettre une planche spéciale sous le fond plat de la monoplace. Cette planche s'usait chaque fois qu'elle touchait le sol et on nous avait demandé si on pouvait la faire en céramique. Mais bon, ça n'avait rien donné. On fabrique plein de pièces dont on ne sait même pas dans quoi elles seront utilisées. Certaines font 30 centièmes de diamètre, sur 70 de long avec un trou de 5 centièmes...

■ *Avez-vous un rêve?*

Ah, mon rêve, ce serait de retrouver la vue.

■ *Et ce rêve peut-il se réaliser?*

La recherche avance, mais c'est long. Toutes ces choses sur la génétique, comme les cellules-souches, nous concernent au premier degré. C'est typiquement dans notre domaine.

■ *L'espoir est donc permis?*

Oui, et ce n'était pas le cas il y a 20 ans. Maintenant, on parle d'opérations de greffe de rétine, mais ce sont encore les débuts. Je ne sais pas si j'aurai l'occasion de voir ça dans ma vie, mais j'espère.

■ *Vous vous retrouveriez dans une voiture sans Line Piguët?*

Voilà, quoique ce ne soit pas désagréable, hein...

■ *Elle dit même que vous avez bien conduit...*

Oui, mais je ne sais pas jusqu'à quel point elle le dit pour me faire plaisir. On était une bonne équipe...

■ *Vous êtes donc prêt à recommencer?*

Ah oui, c'est sûr. Mais j'aimerais préparer et le faire dans les meilleures conditions.

■ *Vous êtes donc un vrai professionnel?*

Peut-être.

«Il était épuisé, j'étais heureuse»

«La nuit d'avant, je n'ai pratiquement pas dormi!» Signé Line Piguët Camandona, pilote et femme de pilote, instructrice à l'ACS (voir encadré). Les idées les plus folles ne naissent jamais par hasard. Comme Georges, le frère de Line est atteint de rétinite pigmentaire, une dégénérescence de la vue.

■ **RA:** *Le 23 octobre, vous avez fait à Georges un cadeau vraiment spécial. Comment vous est venue cette idée?*

Line Piguët Camandona: C'était en juin, j'avais été engagée à Bière pour faire des démonstrations. Georges est venu à côté de moi et, à la fin du parcours, en enlevant son casque, il m'a dit: «Moi, dans une vie future, je veux être pilote!» Ça m'a touchée. J'avais eu la chance de pouvoir rouler des années en championnat suisse, de faire quelque chose qui me passionnait. Je me suis dit: «On va faire en sorte qu'il puisse rouler une fois, lui, derrière un volant.»

■ **A-t-il parlé pendant que vous pilotiez?**

On avait la radio dans les casques, je lui ai demandé plusieurs fois si ça allait. J'avais l'impression que Georges freinait deux fois plus que moi.

■ **Comment avez-vous préparé cette journée?**

Je me suis arrangée pour que les écuries présentes ce jour-là puissent nous laisser un moment de libre. Quand j'ai appelé le circuit: on m'a dit: «C'est une super idée, on vous laisse rouler le temps qu'il faut.» Je n'ai pratiquement pas dormi dans la nuit de vendredi à samedi...

■ **Avez-vous programmé le déroulement de cette journée?**

Non. Georges ne parle pas de sa maladie, et j'étais partie du postulat qu'il ne voyait pas du tout: j'avais pensé d'abord à une voiture d'auto-école à doubles commandes. Il n'avait jamais passé son permis et n'avait donc aucune notion d'embrayage, gaz et freins. Heureusement, sa femme et lui sont arrivés au rendez-vous avec une voiture automatique, une Subaru Impreza toute simple. Quand on a fait les premiers tours de circuit, je jubilais intérieurement.

■ **Avez-vous eu la crainte qu'il dise tout à coup non?**

Comme j'étais motivée, il n'aurait pas eu le choix. Quand il est arrivé, tout était prêt. Je lui ai dit: «Maintenant, tu n'as plus qu'à t'asseoir, on roule.»



Georges est monté sur le podium après ses 10 tours... A gauche, sa femme, qui le conduit dans la vie, et à droite, Line, passagère d'un jour sur le circuit du Laquais.

■ **Vous aviez mis un morceau de scotch sur le volant?**

J'imaginai qu'il le verrait, que je pourrais lui donner des indications sur la force des virages, comme on décrit une assiette de nourriture à un aveugle. C'est-à-dire «riz à midi», «viande à 16 heures», «chou-fleur à 20 heures». Un aveugle se repère par rapport à ça.

■ **Avez-vous senti une progression d'un tour à l'autre?**

J'ai senti qu'il allait de plus en plus vite dans les lignes droites. Quand il me disait: «Tu es sûre qu'il ne faut pas que je freine?», je lui disais qu'il avait le temps. On gardait quand même une immense marge de sécurité. C'était quand même la voiture de son épouse. Mais je sentais que, malgré le stress, il était à l'aise.

■ **Que lui disiez-vous?**

Je lui donnais les indications des virages. Ça, c'est une épingle, donc il faut mettre ton volant à «18 heures», là c'est une chicane, donc ce sera «9 heures» et «15 heures». Maintenant, tu peux ouvrir ta trajectoire, tu as toute la piste pour toi. Quand il me disait: «Je vois un petit peu la ligne blanche», je lui disais que le but n'était pas de la suivre mais de prendre les tra-

jectoires. Il était à l'écoute, vraiment. Les rares fois où il m'a parlé, c'était pour me dire: «Mais tu n'as pas peur?»

■ **Était-il d'accord de s'arrêter?**

Oui. Il ne voulait pas prendre le risque d'en faire plus, surtout au niveau de la concentration. Il y a tellement de choses à gérer. Quand on est voyant, on ne se rend pas tellement compte. Il suffit de fermer les yeux...

■ **Avez-vous essayé?**

Non. J'ai tenté d'autres exercices, monter un escalator ou me déplacer les yeux bandés: c'est extrêmement désécurisant.

■ **Comment étiez-vous après l'expérience?**

Il était épuisé, j'étais heureuse... En fait, lui aussi était heureux.

■ **Quel enseignement peut-on retirer de cette journée?**

Si Georges est parvenu à se faire plaisir et se diriger de manière remarquable sur un circuit, tous les jeunes ou moins jeunes porteurs d'un permis peuvent se perfectionner. Et dire que certains jeunes n'osent pas aller sur un circuit, de peur qu'on se moque d'eux! P. Th.

«On gagne en confiance en soi...»



CORNINCEUF

■ **RA: Qu'est-ce qui vous choque sur la route?**

Line Piguet Camandona: Qu'une personne qui vient de passer son permis puisse immédiatement conduire une très grosse voiture. Les assurances ne devraient-elles pas faire baisser la prime d'un conducteur qui aurait suivi un cours de pilotage au préalable? Les parents ne devraient-ils pas offrir ces cours à leurs enfants, comme cadeau d'anniversaire par exemple?

■ **En quoi un circuit transforme-t-il un automobiliste?**

On gagne en confiance en soi et en la

voiture. Dans nos cours de pilotage de l'ACS, l'objectif est de pousser l'élève à la limite, quitte à ce que ça se termine par un tête-à-queue. Il aura au moins appris où était sa limite. Sur circuit, ce n'est pas grave...

■ **Qu'est-ce qui vous a poussée à franchir le cap?**

J'ai toujours aimé avoir des passagers, c'est agréable de montrer le plaisir qu'on a à piloter. Derrière un volant, je suis heureuse. Quand j'ai acheté la monoplace, je me suis dit: «C'est super, mais je n'ai personne à côté.» J'ai pensé qu'il fallait faire autre chose.

■ **C'est facile d'être instructrice?**

La gent masculine n'accepte pas toujours facilement les commentaires et les observations d'une femme. Certains ne baissent même pas la vitre. J'ai roulé 10 ans en championnat suisse, je connais un peu la question.

■ **Comment avez-vous débuté?**

J'ai passé mon permis à 18 ans et j'ai commencé à rouler relativement vite sur la route, sans avoir les compétences. J'ai eu beaucoup de chance que mon entourage me dise à l'époque: «Ecoute, il existe un cours au Castellet. Il faut que tu le fasses car ça ne sert à rien de rouler comme ça.»

■ **Le nouveau permis en deux phases va-t-il apporter quelque chose?**

J'espère. Je sais qu'ils vont faire quelques heures de psychologie. On apprendra aux gens à être moins agressifs.

■ **Vous avez épousé un rallyeman. Que vous a-t-il appris?**

A faire des tête-à-queue en marche arrière. C'est très marrant, et le premier essai fut le bon. Comme quoi c'est un bon instructeur.

■ **Allez-vous le convaincre de revenir en rallye?**

Ah, mais je n'ai pas besoin de le convaincre. Après le mariage, on a dit qu'on ne voulait pas faire un voyage de noce mais un rallye de noce. Ce ne sera pas l'année prochaine car c'est le 40e de Bière, mais probablement en 2006. Le temps aussi de trouver le budget...

■ **C'était quand le mariage?**

Le 28 août.

P. Th.