

ROGER RIVOIRE : L'ANTI STAR !

C'est incroyable, comme dans la vie, l'aspect physique prend une énorme importance dans les rapports humains ou désignation : un grand, un petit... C'est parfois trainer une appellation toute sa vie à cause de quelques centimètres en trop en hauteur... ou largeur. Evidemment, avec ses 53 kgs, c'est déjà quelques kilos en trop pour être un bon jokez ou un pilote de 50 cm³... Mais, au volant d'une voiture de course, toutes ces appellations désignations et autres surnoms disparaissent rapidement. Ici, l'homme se retrouve seul, face à sa passion, ses espoirs, ses craintes, sa peur, son chrono, le secret désir de se surpasser... plus question d'être différent, mais d'être le meilleur... tout simplement.



Le sourire de celui qui conduisait sans permis

REALISER SES REVES, C'EST BEAU !

Sa passion est officielle depuis 10 ans, puisque c'est en 1969 qu'il a débuté. Bien entendu, auparavant, elle était entrain d'éclorre au plus profond de lui-même. A l'école déjà, il était mordu par la mécanique et par le sport moto et auto et conduisait déjà... sans permis. Il a réellement débuté sur Fournier Marcadier déjà... le début d'une association logique puisqu'il était mécanicien chez le Père André. Animé par un 1300 Gordini son Barzoi tubulaire obtint quelques bons résultats dont une 3ème place à la C/C de Roanne. En 70, pour se faire plaisir, il achète une grosse groupe 1, une Schebry Cobra 4,7 L 300 cvs ! «Ça

poussait fort, mais ça ne tenait pas la route, et ça n'avait pas de freins. Mais, je me faisais plaisir au volant. Je regardais la route entre les bras du volant ! J'ai fait 2 courses de côte pour voir, mais ça n'allait pas !».

En 1971, il repasse à la Marcadier, une barquette Canam cette fois animée par un 1600 Gordini puis il s'expatrie en Suisse pendant 14 mois pour travailler chez S. BARRO au montage des fameuses BMW Replica et Lola T 70. Il fait des économies (le franc Suisse !) et directement sans complexe achète une formule 2. Evidemment, ce n'est pas le modèle de l'année, c'est une vieille F 2 Mc-Laren de 1968 ex Ligier-Schlesser équipée d'un Ford 1600 Fuc qui développe dans les 220 cvs et ce sont les grands débuts d'un jeune homme décidé d'être «pro».

ÇA M'A PAS AFFOLE !

Le FCV est très pointu et les chevaux viennent avec un grand coup de pied dans une partie du corps que la pudeur ne nous empêche pas de nommer : le cul ! «Ça m'a pas affolé ! La F 2 évidemment il y avait des chevaux surtout par rapport à la Marcadier, mais je m'y suis fait !».

Avec cette voiture en 72/73, il disputera environ 10 courses, terminant souvent 2ème et 3ème au scratch et remportant la victoire en national, car à cette époque il y avait 2 licences inter et national avec des victoires et classements séparés. Hélas, en 1973, en se rendant à Cacharat, sur la route, c'est l'accident et la mort de la Mc Laren. Début 1974, il se lance ! et achète un modèle beaucoup plus dans le coup avec la Chevron B 25 1973 à Maublanc, voiture animée par un Ford Racing service 1970 cc 275 cvs. Cette voiture va lui permettre d'éclater aux yeux du grand public où des spécialistes des courses de côte. Et, cette année restera pour lui avant l'année de ses grands débuts liée à de merveilleux souvenirs. «MAUBLANC m'a bien aidé pour acheter cette voiture, car je n'avais pas les moyens pour acheter une F 2 et j'ai pu lui payer à tempérament (hé, aussi avec son tempérament !). Ensuite, elle allait bien à mon tempérament, la Chevron exigeait beaucoup d'appuis, il fallait la brusquer, car elle était souvireuse !». Mais c'était une bonne voiture sans problème. Entre chaque course, je faisais seulement le jeu de soupapes et je n'ai pas eu un ennuis, cette année là».

En 1974, professionnel de la course, il s'engagera 29 fois, prendra 29 départs et comptera 29 arrivées ! Chiffres : hélas qu'il ne rédira pas les années suivantes, mais le bilan financier est positif car pour un garçon qui a décidé de vivre de la course, de réaliser son rêve, c'est très important !

Il avait investi sur d'hypothétiques victoires en achetant cette voiture. «J'ai couru 29 fois, remporté 14 2ème place et 3 scratch à la Voulte, au Caberetou et à Mirebel devant MIEUSSET : je me souviens qu'il y avait 14 monoplaces au départ !».

En 1975, il décide de garder sa voiture et fait réviser son moteur par PIPO. Il va disputer 28 courses et remporter 12 scratch. A la mi-saison, il prenait même le titre de championnat de France de la Montagne. «Je ne cherchais pas à être champion de France, mais à rentabiliser mes frais, donc à courir où je gagnais le plus d'argent, sans notion de championnat».

1976/1977 : LA TRAVERSE DU DESERT

L'année suivante, encouragé par ses 2 précédentes saisons où il a pu atteindre ce monde bien fermé des spécialistes de la F 2 en côte, il continue et décide d'acheter une voiture plus récente pour être dans le coup. Il fait l'acquisition d'une Chevron B 35 avec un moteur Roc, matériel tout neuf sur lequel il fonde beaucoup d'espoirs. Catastrophe, le Roc n'aura jamais les chevaux annoncés et une foule d'ennuis commence à l'assailir. Financièrement, ça va être la catastrophe.

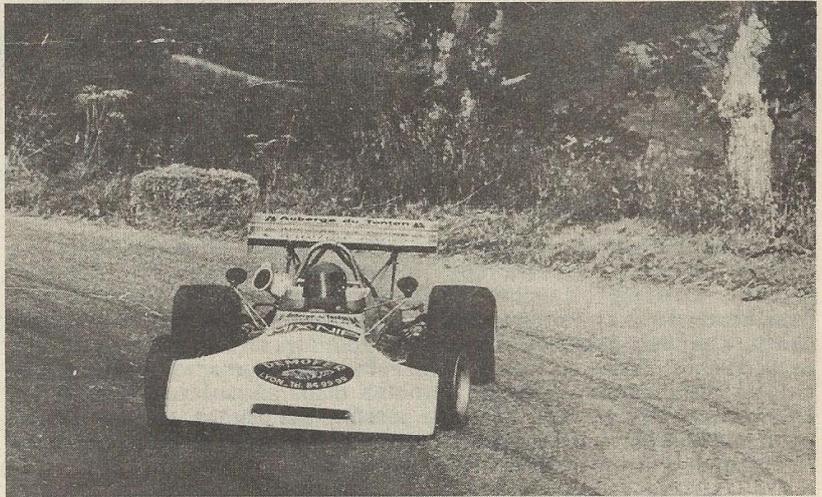
— PORTRAIT —

A Bourbech, un chiffre reste coincé dans la guilotine du moteur et dans la ligne droite, brutalement l'accélérateur se coince et la Chevron s'écrase sur un mur à 130 km/h ! «Ça m'a fait peur !» Par miracle, il est indemne mais la coque est pliée et il doit la changer... les échéances tombent, il y a un grain de sable dans le mécanisme ! Il est obligé de revendre son moteur pour le payer...

Pour lui, c'est une perte sèche de plusieurs millions AF. Il se retrouve presque à zéro, avec quelques dettes, des espoirs déçus, mais une expérience.

C'est dans ces moments difficiles qu'on compte ses amis. «MIEUSSET m'a prêté sa march 742 pour courir. Je dis bien prêté, c'est formidable !». Avec cette voiture, il remporte quelques victoires mais songe déjà à la saison 1977.

Il achète un Ford à Hervé BAYARD. Mais, de nouveau, la malchance s'obstine sur lui. Pendant 5 ou 6 courses, le Ford ne cesse de cafouiller et RIVOIRE est désespéré. «On a tout essayé, tout changé, fils, les bougies...». Enfin, il trouve la cause de ce cafouillage qui vient du Metering unit. A Montgueux, enfin, il remporte son 1er scratch, son seul scratch 1977 et se classe 2ème à Soisson.



Il pousse velu le vieux Ford de MAUBLANC !



64 chevaux/litre : ça arrache mais encore faut-il l'arrêter !



Ah, il lui en a fait une voiture : et quelle voiture !

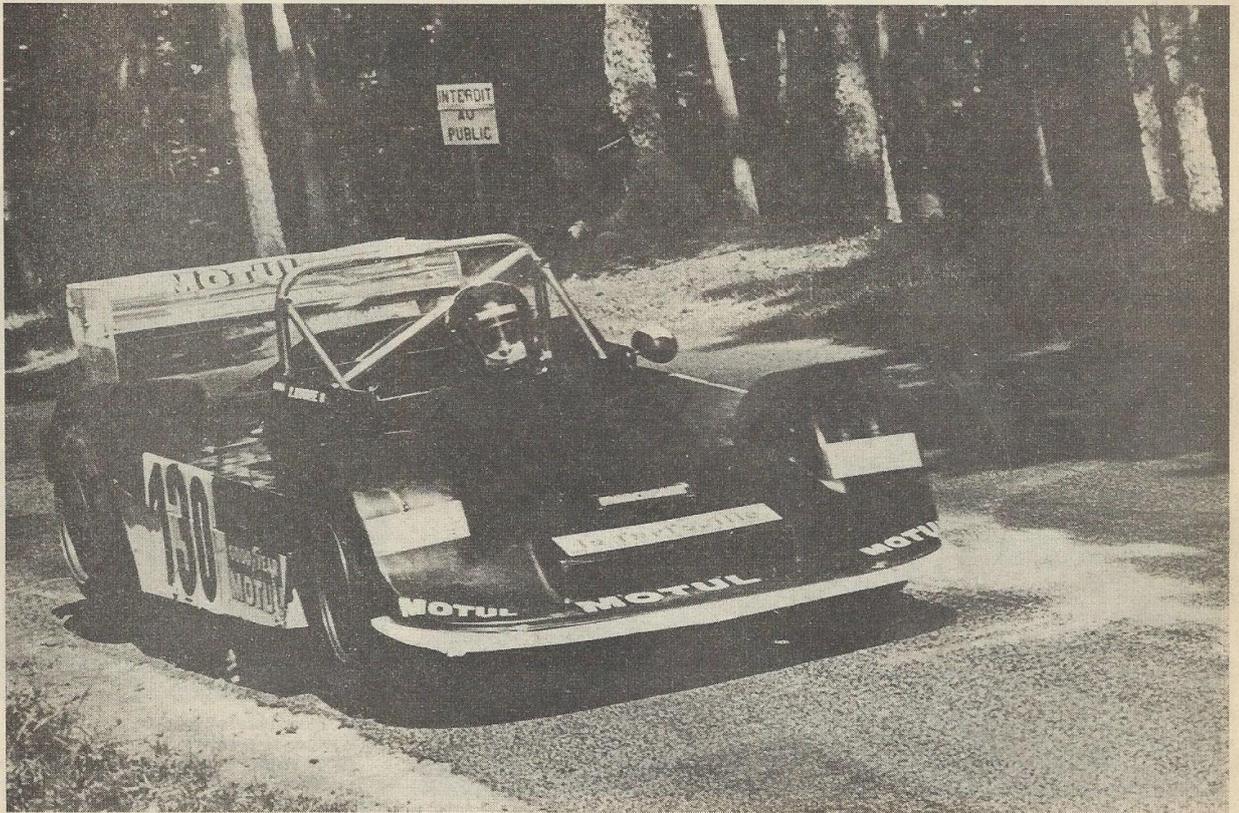
JE VAIS TE FAIRE UNE VOITURE

Mais, entre têtes de cochon, il s'entend bien avec Marcadier, qui un jour lui dit : «je vais te faire une voiture». Et le père André prend quelques bouts de tubes et construit une barquette minuscule et ultra légère à l'échelle de RIVOIRE. Quelques mois plus tard, ils essayent la voiture qui dès sa première sortie semble posséder une grande maniabilité mise en valeur par son poids réduit.

Après sa petite mise au point, il débute la saison en fanfare et accumule les victoires de groupe : 1er à l'Echelette Cachrat, à Aracles, à Sisteon Bagnères où il détruit sa barquette que «Le Père André» lui remonte.

1er au scratch à l'Anguille. Au beaujolais, le scandale éclate ! des concurrents du groupe 6 n'admettent pas que cette minuscule voiture au prix de revient d'une Simca R III, soit plus rapide que les Chevron et autres Lola. Sa voiture est pesée et accuse 30 kgs de moins que le poids, et c'est la mise hors course !

«Je reconnais que la voiture n'était pas au poids. Mais ce que je n'accepte pas, c'est qu'on fasse du cinéma, comme ils ont fait ! Car les voitures des gens qui m'ont fait démonter ne pèsent pas le poids obligatoire, sauf évidemment, quand ils se sont fait peser !».



Une voiture la Maserati ? un vélo oui !



Une fête de cochon, mais quel moral !

UN HOMME SECRET

Qui est exactement Roger RIVOIRE. Ses amis Daniel, Roger et surtout sa compagne SUZY sorte de blonde madone des courses de côte, encore plus passionnée que lui, peut en parler :

« Il est froid, intuitif, il ne se prend jamais au sérieux. Je ne l'ai jamais vu en colère, je peux dire aussi qu'il n'est pas marrant pendant la course, après c'est pareil. Quand il a bu, il devient un peu Italien, les mains... tu vois, ce que je veux dire ! ».

Evidemment, il y a le problème de joindre les 2 bouts, leit motif journalier quand on a choisi de vivre sa passion, aussi il bricole dans la voiture d'occasion. Pas question de dormir dans les hôtels 3 étoiles, il dort dans le camion, sorte de centre où tous ses copains le retrouvent au parc, sorte d'accueil familial car Roger a également ses fans et ses fidèles. « Si tu le voyais au volant du camion, il ne s'arrête pas, mange pas, il est capable de conduire 10 heures sans s'arrêter ! ».

Roger est assez difficile à interviewer, peu volubile, discret avec lui, les questions sont souvent plus longues que les réponses, et il semble avoir beaucoup de pudeur pour expliquer les faits ou victoires, sa vie, le pourquoi de son existence teinté de bohème. Pourtant le secret de ses victoires prosaïques, il est assez direct. « C'est tout dans le pied, et le pantalon ! ».

P. V.
Photos archives F. REYDELLET