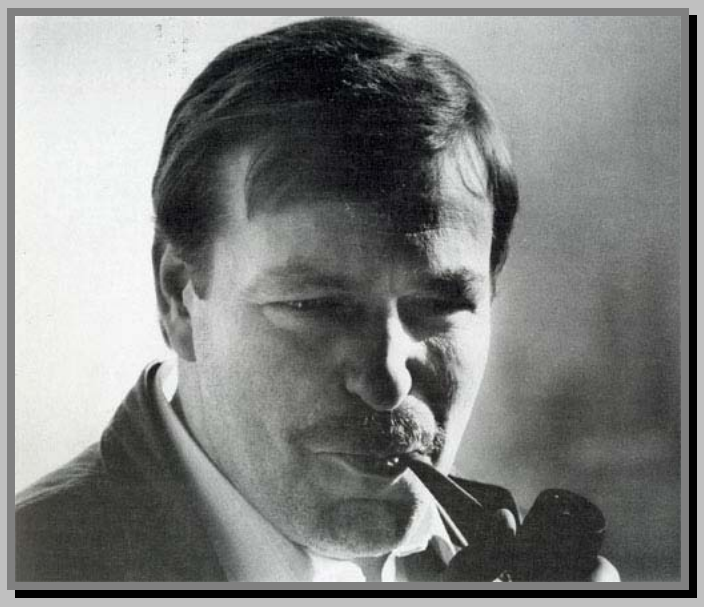
Pierre-Antoine Gschwend, révolutionnaire

Nom : Gschwend. Prénom : Pierre Antoine. Profession (annexe) : «patron» du Rallye du Vin et du Valais, le plus important du pays. Charge qui n'échoit pas sur vos épaules par hasard.

Par Michel Busset (Rallye 84 – Championnat Suisse)



«La course automobile a de tout temps fait partie de mon univers. Mes souvenirs, flous quant aux dates, remontent aux derniers Grands Prix qui se soient disputés à Berne, sur le circuit de Bremgarten. Mon père était commissaire technique et je le suivais bien sûr à la trace. Je me souviens aussi d'Ollon-Villars, de la voiture à double compresseur de Daetwyler, de sa sortie de route dans les « S » de l'arrivée, ce qui ne l'avait pas empêché de signer un excellent temps. Chapitre rallyes, l'adolescent que j'étais avait été marqué par Thuner et Gretener, les premiers Suisses à s'être lancés dans des aventures au long cours.

L'escalade est inévitable... A seize ans, Pierre-Antoine Gschwend se retrouve dans l'Ami 6 de son père au départ du Rallye du Rhône, à l'époque déjà lointaine où rallye était synonyme d'épreuve de régularité. Une fois son permis en poche, il se glisse, tout naturellement, du côté du volant. D'abord celui de l'Ami 6 maternelle, puis d'une MG, enfin d'une GS. « Avec cette Citroën, dont le moteur développait presque 100 CV, je me rappelle avoir réussi, ex aequo avec d'autres pilotes, le 2e temps « scratch» dans une des « spéciales » du Rallye des Neiges. Elle marchait vraiment bien et tout aurait été parfait si les triangles de suspension ne nous avaient pas fait tant de misères... »

Enfant de passionné. Pratiquant. Enfin organisateur. Tout s'enchaîne merveilleusement. « J'ai franchi le dernier pas en 1971, à l'occasion de la mise sur pied, avec Aldo Cereghetti, du Safari alpin réservé aux 2 CV. J'avais été pris dans l'engrenage parce que mon père était concessionnaire Citroën à Sion. Voilà comment tout a véritablement démarré. J'ai ensuite été appelé au comité de l'Ecurie 13 Etoiles. Puis, en 1976, à la tête du Rallye du Vin. Jean-Pierre Favre, qui s'en occupait, ne pouvait plus lui consacrer le temps nécessaire et l'Ecurie 13 Etoiles avait reçu pour mission de reprendre le flambeau. J'ai été désigné pour monter en première ligne... »

Pierre-Antoine Gschwend, en quelques courtes années, va faire passer le Rallye du Vin de l'époque des pionniers à l'ère moderne. « En *1976,* notre organisation est restée fidèle à ce que j'appellerai l'ancienne mode. Le chef du parcours passait avant les concurrents, distribuait les drapeaux, les chronos, les ordres. La mise en place de tout le dispositif se faisait ainsi au fur et à mesure que le rallye avançait. Mais, dès l'année suivante, j'ai introduit le principe de la centralisation pour toute la partie de l'épreuve qui se disputait dans le Bas Valais. Hormis les farces d'un «chrono», qui nous obligèrent à annuler une épreuve, tout se déroula parfaitement, si bien que la solution du PC central fut adoptée définitivement en 1978. Elle est aujourd'hui appliquée pratiquement partout. C'est la seule qui permette vraiment à un directeur de course de maîtriser son sujet et de prendre, le cas échéant, les décisions les mieux appropriées à la situation. Je n'avais d'ailleurs rien inventé. Les Italiens, en particulier, travaillaient selon cette méthode depuis plusieurs années. »

La révolution est en marche. Pierre-Antoine Gschwend s'attaque alors à une deuxième étape : faire de son rallye une épreuve de calibre international. L'idée a germé dans mon esprit dès 1978, après que le système du PC central eut fait la preuve de son efficacité.

En 1979, le «Vin » était l'objet d'une inspection de la part des autorités de la Fédération internationale. En 1980, il comptait pour le Championnat d'Europe. En 1981, il était qualifié du coefficient 2.

Rapide, très rapide ascension. Des pilotes de grand renom viennent en Valais : Eklund, Ragnotti, Brookes, McRay, Vudafieri, Demuth, pour ne citer qu'eux. Le coefficient, en revanche, stagne à la cote 2. « A partir d'un certain stade, la qualité d'un rallye, comme celle de son organisation, ne suffit plus à assurer sa progression naturelle. L'affaire prend une tournure plus politique et je crains que nous ne soyons pas dans les bons papiers de M. Balestre, pour différentes raisons, qui n'ont rien à voir avec le Rallye du Vin et du Valais lui-même. On sait que M. Balestre, le président de la Fédération internationale du sport automobile, a eu quelques accrochages avec M. Schild, de l'ACS. On n'ignore pas non plus que Me Gay, un Valaisan, a eu à s'opposer à M. Balestre, dans les salons parisiens. Tout cela joue un rôle.»

Faut-il en déduire que Pierre-Antoine Gschwend a renoncé à son ambition, jamais dissimulée, de faire un jour du Rallye du Valais une des manches du Championnat du monde ? « L'idée m'avait abandonné, mais provisoirement seulement. Je suis à nouveau persuadé qu'il y a une carte à jouer, à condition de revoir notre organisation interne, de lui donner un caractère plus professionnel, en soignant certains détails, en faisant aussi en sorte que tout ne repose plus que sur deux épaules, les miennes. Je me refuse toutefois à fixer un délai quelconque, car je sais que nous ne sommes pas les seuls maîtres à bord.»

Quand Pierre-Antoine Gschwend a quelque chose en tête... En attendant, il va continuer de consacrer chaque année trois mois et demi de son temps à «rallye, dont l'organisation s'appuie sur environ 350 personnes et dont le budget roule sur environ 250 000 francs.

Parallèlement, il s'efforce de ne pas perdre le contact avec la compétition elle-même. «J'ai repris du service en 1980, en qualité de navigateur. Aux côtés de Melly, puis, en 1984, de Menghini. C'est indispensable. Pour voir ce qui se fait à l'étranger. Pour nouer des contacts. »

Pour le plaisir aussi.