



A l'usine de Dieppe, où l'on assemble les Clio IV, la nouvelle a rallumé la flamme de la passion.

D.R.

**CARLOS TAVARES, DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE RENAULT**

## “La future Alpine sera prodigue en sensations”

**Le Figaro Magazine - Quelle importance l'usine de Dieppe tient-elle, selon vous, dans l'histoire d'Alpine ?**

**Carlos Tavares** - Une place fondamentale, car c'est de Dieppe que l'aventure Alpine est partie. Le petit atelier fondé par Jean Rédélé et quelques autres passionnés a préfiguré l'usine qui existe encore aujourd'hui. Dieppe est le berceau d'Alpine, mais elle incarne également l'esprit de la marque : je le qualifierai de « frugalité ingénieuse », un mélange subtil de créativité et de minimalisme. A Dieppe, on a toujours été à l'essentiel et le rendement a toujours été extraordinaire. Malgré ses moyens limités, Alpine a créé des engins surprenants avec une architecture hors du commun. Cet esprit a du reste infusé chez Renault. Il n'a jamais été altéré, sauf quand la firme a décidé de produire l'imposante A 610.

**Comment Renault compte-t-il pérenniser l'esprit Alpine ?**

Tout simplement en le respectant à la lettre, en mettant en œuvre une coentreprise avec Caterham, qui possède les mêmes valeurs qu'Alpine. Nous partageons en effet une vision similaire du plaisir automobile et sportif. Nous allons construire une voiture légère et agile. Son ergonomie sera très étudiée et, croyez-moi, elle ne sera pas avare en sensations. Ses trains roulants seront exceptionnels, tout comme la sonorité de son échappement. Elle sera l'inverse



des véhicules aseptisés qui se sont multipliés ces dernières années dans le haut de gamme sportif. Il ne s'agit pas toutefois de vivre dans le passé. La future Alpine, prévue pour 2016, sera l'expression moderne de cette alliance avec le pilote.

**Quelle clientèle envisagez-vous pour la future Alpine ?**

Le piège dans lequel il ne faut surtout pas tomber est de croire que cette voiture sera réservée à la génération qui a vu Alpine émerger. Certes, les premiers acheteurs seront sans doute des quinquas et des sexagénaires. Mais nous comptons bien séduire les 30-35 ans avec un véhicule utilisable au quotidien et, encore une fois, prodigue en sensations. Bref, avec une berlinette du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette génération doit enfin comprendre que le plaisir automobile ne se résume pas à des jeux vidéo !

**Alpine va-t-elle reprendre la route du Monte-Carlo ?**

Il est clair que la future Alpine sera utilisée en compétition par une clientèle privée, et sans doute au rallye de Monte-Carlo. Elle pourra compter sur notre aide, avec notamment la fourniture de composants particuliers et des développements spéciaux. **N'envisagez-vous pas une participation officielle en rallye ?**

Rien n'est aujourd'hui exclu.

**Comment voyez-vous l'avenir de l'usine de Dieppe ?**

La fabrication de l'Alpine dans l'usine de Dieppe a été une condition non négociable au cours de l'approche de nos partenaires. Dieppe n'est pas seulement le dépositaire de l'esprit de la marque. S'y trouve aussi ce que le monde anglo-saxon nomme le *craftmanship*, un savoir-faire, une expertise, et surtout une âme. Dieppe est un symbole de l'artiste-artisan, fier de ce qu'il produit de ses mains. Ce sentiment est plus courant dans le monde automobile britannique et allemand, où l'on intellectualise moins la fabrication d'un produit.

J'ajoute que Dieppe a pour vocation d'être une usine dédiée aux véhicules spéciaux, pas forcément sportifs. Nous sommes tout à fait ouverts à l'idée de mettre cette unité à disposition d'un autre constructeur voulant produire une série limitée. Notre coentreprise avec Caterham permettra enfin une indépendance de gestion : il faudra en profiter pour être encore plus créatifs.

**Vous avez la réputation d'être un fin pilote automobile, est-ce exact ?**

N'exagérons rien. Je vais faire à ce sujet une confidence : j'aurais préféré être pilote automobile que patron d'entreprise, mais je n'étais pas assez talentueux derrière un volant...

**On continue cependant de vous voir souvent sur les circuits...**

J'y suis une quinzaine de week-ends par an. Je pilote le plus souvent une monoplace GP2 dotée d'un V8 de 4 litres de cylindrée et développant 612 chevaux pour 620 kilos, ce qui est un rapport poids-puissance très favorable. Voyez-vous, je ne m'éloigne jamais beaucoup de l'univers Alpine. Il m'arrive également de me glisser dans une Mégane Trophy, et j'apprécie également de piloter notre nouvelle Clio IV RS Cup, au châssis très affûté.

**■ PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE DOUCET**