



PORTRAIT

# PATRICE HOULLIER

« AU PAYS DES IRRÉDUCTIBLES ! »

Dans le petit village breton de Lohéac, un druide bienveillant fabriquait certainement une potion magique ou plutôt devrai-je dire une « passion magique ». A la manière d'Obélix, un « gars du pays » est sans aucun doute tombé dedans tout petit tant son investissement dans tous les domaines du sport automobile est important depuis plus de quarante ans.

Né dans un village voisin du bourg de Lohéac qui fait maintenant référence dans les sports mécaniques, Patrice Houllier s'est imposé au travers de sa structure HMC, comme Houllier Meca Concept, en un peu plus de dix ans, comme une des meilleures écoles de pilotage et écuries de course professionnelles et conviviales.

Patrice connaît bien les circuits implantés sur sa commune puisque dès l'âge de deux ans, c'est sur la charrue à bœufs de son grand-père, exploitant les terres qui serviront par la suite à l'implantation du circuit asphalté, qu'il arpente son futur terrain de jeu.

Gamin, il voit l'arrivée dans son village d'un parisien plutôt entreprenant, Michel Hommell, dont les activités de presse sont liées à l'automobile - il est l'éditeur entre autres des magazines Echappement et Auto Hebdo - le conduisent naturellement à organiser une première compétition dans le village en 1976. Dans un champ en bordure de la nationale qui mène à La Baule, le premier Rallycross en France, discipline exclusivement nordique, a lieu. Deux ans plus tard, c'est la révélation pour Patrice lorsqu'il voit évoluer l'équilibriste Jean Ragnotti au volant de l'Alpine A310 et il se dit que c'est cela qu'il veut faire.

À l'âge de quinze ans, il débute tout d'abord son apprentissage dans la cuisine où il décroche un C.A.P. de chef cuisinier et exerce pendant quelques années. Mais l'espace d'une cuisine lui semble trop restreint pour laisser s'exprimer son dynamisme. Il revient donc sur Lohéac en 1987 où il crée un garage, sur le site même où est implanté HMC aujourd'hui, dans le domaine

de la voiture et de la pièce d'occasion dans le but de se rapprocher de sa passion.

Entre temps, en 1982, il débute en course et sa première voiture est une R8 1100 S achetée à l'époque 1000 francs pour participer au Sprintcross, ancêtre de l'Autocross. Dès sa première course, il décroche la victoire et deux ans après, doublement titré dans la catégorie 1100, il décide de vendre la voiture. Le futur acheteur vient alors essayer l'auto et - « ne mettant pas un pied devant l'autre » - raconte Patrice - « je lui suggère de monter en passager pour lui montrer. Après deux saisons sans souci, il ne valait mieux pas d'ailleurs à l'époque car je tractai la voiture de course derrière ma DS grâce à un système laissant la voiture sur ses quatre roues, au deuxième tour, nous partons dans une série de trois tonneaux et la caisse est totalement détruite ! ».

Il gagne ensuite la saison 1984 à bord d'un Buggy équipé d'un 1300 Gordini qui fera place l'année suivante à un 1600 Alpine avec le même succès.

En 1986, Patrice construit son premier châssis dans lequel il monte le 2 litres de la Renault 20 TS. Six châssis identiques sortiront de son atelier la saison suivante pour les copains



Toujours la grosse attaque !



La grosse attaque !



Il y a 20 ans... depuis, il a perdu ses cheveux mais a gagné en pilotage !

Fabrication maison pour ce Buggy



# 19/30  
Racing News  
VdeV n°016  
www.vdev.fr



La BMW M3 Turbo des années Rallycross



Co-équipier de Patrice, c'est que du bonheur ! Croyez-moi.



Le co-pilote comme lors de l'ouverture du rallye de Malensac en 1999 restent un souvenir fabuleux

En 1989, il décide d'arrêter son garage qui ne le satisfait pas et c'est à ce moment que sur l'invitation de Gérard Poussin, propriétaire d'Auto école rennais qui a récemment implanté une école de pilotage sur le circuit de Rallycross, Patrice participe à son premier stage de pilotage sur les Peugeot. Avec quelques années d'expérience en course réussies, il pense tout savoir et surtout maîtriser parfaitement derrière un volant. Il s'aperçoit vite qu'il n'est que « le champion de sa rue ». Il prend en effet une « grande claque » lors de cette journée et découvre sa vocation, apprendre aux autres, à tous ceux qui s'imaginent les plus forts derrière un volant, mais il doit d'abord apprendre lui-même.

Au soir de cette journée, Gérard Poussin lui propose de l'embaucher. Il est tout d'abord le mécanicien de

l'école, « balayeur » comme il le dit puis il devient rapidement moniteur/formateur grâce à ses qualités relationnelles et des facultés pédagogiques hors normes. Son coup de volant s'affirme alors et sa maîtrise sur la piste de Rallycross de Lohéac impressionne.

De 1989 à 1995, il gravit les échelons pour devenir le responsable de l'école et de nombreux anonymes passent entre ses mains expertes pour découvrir toutes les finesses du pilotage. En fait d'anonymes, certains, il ne l'imagine pas encore, deviendront de grands pilotes. Ainsi passent par lui tous les futurs ténors du Rallycross, Lohéac oblige, comme le roi Jean-Luc Pailler, onze fois Champion de France avec le titre de Champion d'Europe qu'il cumule en 1993, ou encore Michel Liger et Christian Menier. Les futurs essayeurs Peugeot comme

Stéphane Caillet se forment logiquement à Lohéac comme des futurs pilotes de tous horizons, Circuit avec Eric Leprévier, Course de Côte avec Patrick Cat ou encore Rallye. Il forme à cette époque Jacques Fontbonne, ancien pilote de l'équipe de France de Karting qui s'illustrera par la suite en Rallycross et qui est aujourd'hui leader du Challenge Funyo sur une voiture préparée par... Patrice et son équipe.

Un jour, c'est tout naturellement qu'il reçoit en stage un « extra-terrestre ». Jeune pilote venant de disputer un Rallye dont il a remporté sa catégorie dans sa région natale de l'Est de la France, un certain Sébastien Loeb vient passer trois jours à l'école « Conduire à Lohéac », pour valider un talent qui semble déjà inné.

Patrice est alors subjugué et il se rappelle, un peu gêné : « Il réussissait tous les exercices que je lui proposais dès le premier essai et sur les suivants, prouvant que ce n'était pas dû au hasard. Je ne savais plus ce que j'allais pouvoir faire avec lui durant trois jours car il pilotait déjà mieux que moi ».

En 1996, son expérience affirmée du pilotage le pousse à racheter la BMW de Christian Lefeuvre, construite par le Lavallois Alain Bonneau. Cette BMW M3 Turbo est véritablement monstrueuse avec son moteur de 2100 cc qui développe 650 CV, sa boîte de vitesse Brabham de Formule 1, sa transmission aux quatre roues et une suspension hydropneumatique d'origine Citroën. Patrice se dit qu'il a fait une grosse bêtise lorsqu'il se rend, par la route, sur les 300 mètres qui séparent l'atelier de Christian du circuit de Rallycross de Lohéac, afin d'essayer l'auto et qu'il manque d'en perdre le contrôle. Pourtant, dès sa première course à Saint Vincent des Landes, il réalise le deuxième temps des essais mais calle sur la ligne. Durant tout le week-end, il ne comprend pas le mode d'emploi pour prendre les départs et calle à chaque fois. Au départ de la finale dont il s'élançait logiquement de la dernière ligne, Christian Lefeuvre lui explique qu'il doit charger l'échangeur du turbo quelques secondes pendant la procédure de départ en mettant la voiture au rupteur pendant ce laps de temps. Se remémorant le montant du chèque qu'il venait de faire pour l'auto, c'est une vraie torture pour lui que de faire souffrir le petit bloc turbo compressé. Il prévient Franck Baron, devant lui sur la grille,

qu'il risque de faire un départ canon et qu'il se glissera sur la droite. En effet, la voiture s'arrache de la dixième place comme un boulet de canon le propulsant deuxième à l'abord du premier virage... qu'il ne parviendra pas à prendre, finissant sa course dans le talus avec le train avant ouvert !

Pendant un an, cette voiture lui offrira ses meilleurs souvenirs de course automobile à tel point qu'elle est toujours dans son garage avec toutefois un énorme trou dans le bloc suite à son épreuve, Lohéac, où, lorsque Patrice faisait chauffer le moteur sous la tente du camion avant la première manche, ce dernier explosait.

Patrice est intarissable sur cette voiture et sur son meilleur souvenir à son volant : « Cette voiture m'a appris à anticiper, les courbes arrivaient tellement vite qu'il fallait jeter la voiture très tôt dans le virage, obligeant à la garder sur la dérive latérale jusqu'au moment de rentrer réellement dans celui-ci. Lors de l'épreuve de Pleumeur, j'avais bien compris la voiture et j'ai passé un week-end sur une autre planète que les autres concurrents. J'ai remporté toutes les manches qualificatives et la finale de dix tours m'a permis de coller un tour au deuxième alors que, par excès de générosité, j'ai dû passer deux ou trois fois la marche arrière après des tête-à-queue. Un jour, je la remettrai en route, j'ai déjà fait rentrer beaucoup de pièces pour le moteur, et je m'en servirai pour les baptêmes, pour faire découvrir aux novices cette fantastique voiture ».



Marcus, l'homme de la première heure.

Romain, le fils de Patrice, « bon sang ne saurait mentir derrière un volant ».



Les années Hommel avec les pilotes de la première heure, Billard, Rose, Le Corre, Corduan, Richard et le maître Pailler venu faire une pige à Nogaro et au centre la complice de Patrice, Anita.



La dernière course de la saison donne toujours lieu à des marques de sympathie de la part des pilotes du team comme ici à Magny-Cours en 2007.

La simulation course permet aux stagiaires de découvrir le monde de la course en toute sécurité.



HMC sur la coupe Hommell à Magny-Cours.



La première saison d'HMC, au Mans.

Parallèlement à son activité au sein de l'école de pilotage, il crée en 1992 la société Eurosport Passion qui devient actionnaire de la société Lohékart dans laquelle il est associé à Patrick Mechin et Gérard Poussin. Le but de Lohékart est de créer une piste de karting internationale à Lohéac en collaboration avec l'ASK Lohéac. La société Lohékart devient l'exploitant du circuit et s'organise autour de la location, la vente et l'entretien de matériel et l'organisation de séminaires pour les entreprises.

Il participe ensuite à la création de la société Lohéac Evasion 4 x 4 avec Christian Lefeuvre sur la commune mais les aléas de sa vie personnelle et professionnelle font qu'il décide de tout arrêter en 1995.

Il se découvre alors une nouvelle passion en rejoignant un ami qui construit des camions et comme il l'explique, il redescend sur terre et se remet au boulot car, l'activité de moniteur est très valorisante, elle suscite l'admiration de tous les visiteurs, mais ne pousse

pas réellement au travail. Il se lasse bien vite de cette nouvelle activité car il crée peu et se retrouve plus souvent dans le poste de chauffeur, mais en garde une sérieuse expérience sur l'aménagement des camions qui lui servira plus tard.

Depuis 1994, il suit avec intérêt la nouvelle aventure des Berlinette Hommell que Michel Hommell a lancé dans le village et à l'hiver 1996, alors que la Coupe Hommell vient de terminer sa première saison dans les Rencontres Peugeot Sport, il se retrouve au Café du Village avec deux de ses anciens stagiaires, Christian Billard et Michel Rose, qui lui annoncent qu'ils viennent d'acheter deux Barquette Hommell pour participer à la Coupe. Dans la conversation, Patrice leur demande comment ils comptent s'organiser pour entretenir et déplacer les voitures sur les circuits, sachant très bien que ces deux chefs d'entreprise débordés ne tireraient pas une remorque derrière leurs grosses berlins. Les deux n'en ayant aucu-

ne idée, il leur propose de s'occuper de tout et la poignée de main qui s'en suit lance le nouveau projet de Patrice, la création d'HMC, écurie de course.

Il récupère alors les locaux de La Rublard qu'il avait mis en location, emprunte quarante mille francs à sa mère et refuse les cent mille qu'elle lui proposait en se disant que quarante mille seraient plus faciles à rembourser si jamais cette aventure un peu folle venait à péricliter !

Le 12 février 1997, il dépense la quasi-totalité des quarante mille francs pour acquérir un tracteur et une remorque chez son ancien employeur qui lui déniche le matériel au fond de sa cour, après avoir taillé les ronces qui l'envahissait.

Après un mois de travail acharné, jour et nuit pour remettre en état le camion et lui donner un air professionnel ! Le 13 mars 1997, à 6h30 du matin, Patrice se présente seul au volant de son camion à l'entrée du circuit de Nogaro pour la première course de la saison.

Comme le voulait à cette époque la tradition, ses deux premiers clients le rejoignent par la route le soir même au volant des deux Barquette de course homologuées pour la route et nécessitant d'être rodées. En fin d'année, quatre voitures composent l'écurie avec l'expérimenté Frédéric Dedours et le débutant Bertrand Lamba.

A la fin de cette saison, Michel Hommell décide de rééditer le concours Echappement qu'il avait déjà organisé dans les années 70 : « Gagnez trois Berlinette pour courir », qui avait permis entre autre à Bruno Saby de démarrer sa carrière sur Alpine. Un ami de Patrice, Didier Thepaut, devenu depuis l'un des moniteurs de l'école HMC, le pousse à participer au concours pour gagner une des trois Berlinette Hommell mises en jeu. Christian Billard et Michel Rose lui financent l'opération en achetant une dizaine d'abonnement chacun à la revue Echappement, sésame pour s'inscrire. Il rate le podium pour 2/10<sup>e</sup> de seconde mais s'engage à nouveau l'année suivante et monte sur la troisième marche derrière Franck Vericel et Franck Daniel et gagne une Berlinette Echappement neuve entièrement équipée. Cette voiture sonne le point de départ de l'école de pilotage HMC.

Patrice rachète dans la foulée les deux Barquette de l'école de Gérard Poussin et commence ses premiers stages. Il loue également les voitures en course et sa structure commence à avoir fière allure sur les paddocks en 2000 avec un semi-atelier et six voitures. Il a également la charge de la structure d'accueil des Automobiles Michel Hommell

qu'il loue et déplace sur chaque événement. De cette époque à aujourd'hui, Patrice restera fidèle à la Coupe Hommell pour compter jusqu'à quinze voitures sous sa responsabilité à Spa en 2003 où il avait déplacé avec son équipe pas moins de trois semi-remorques.

J'ai vécu cette époque avec grand plaisir aux côtés de Patrice en tant qu'organisateur de la Coupe Hommell. Lorsque je dis « aux côtés », le mot est juste car nous nous sommes soutenus l'un et l'autre comme de vrais partenaires et surtout des amis. Je me souviens à ce sujet d'une anecdote lorsque je convaincs Michel Hommell de mettre en place une structure d'accueil digne de ce nom sur les courses pour la saison 2000 et de faire confiance à Patrice pour remplacer le camping-car et la camionnette que nous déplaçons à l'époque. Au mois de décembre, nous signons donc un contrat avec Patrice pour qu'il transforme un de ses camions en réceptif avec bureau, cuisine, atelier, etc... L'intersaison s'écoulait et me rendant régulièrement à La Rublard, je m'apercevais que la semi était toujours dans le même état. Patrice se voulait rassurant, débordé par ailleurs par la préparation de la saison. Vingt jours avant la course, en panique, j'implorais Patrice de démarrer les travaux, pensant recevoir ma lettre de licenciement si le travail n'était pas terminé à temps pour Nogaro. Nous nous y sommes alors tous mis, jours et nuits, samedi et dimanche. Quand je dis tous, Michel ne l'a jamais su, mais j'ai manié le rouleau et le pinceau, la scie sauteuse et le marteau tous les soirs et les week-ends en compagnie d'une dizaine d'autres potes pour aider Patrice à réaliser son contrat !



Didier Thepaut, l'ami fidèle et moniteur vacataire de l'école.



Jean-Marc Couery, le bras droit, aussi à l'aise au volant, au briefing et dans l'atelier.



Les Funyo côtoient les Hommell à Lohéac.



Ludo donne ses conseils avisés sur la grille de Magny-Cours malgré son interlocuteur, le vieux briscard Jacques Fontbonne.

Baptême du feu pour Ludo fraîchement titulaire du super lourd.





Nettoyage des trois camions par toute l'équipe à Magny-Cours.



HMC, c'est plus de 50% du plateau du Challenge Furiyo.



Les complices du Challenge Furiyo, Patrice et Yves Orhant.

Désirant se développer sur d'autres championnats pour amortir une structure devenue maintenant lourde, Patrice se tourne en 2003 vers le constructeur breton des Furiyo, Yves Orhant, que je lui avais présenté quelques mois avant, suite à une rencontre lors du Racing Show de Liège. Inculte en proto, nous le convainquons assez facilement de l'intérêt de la petite Furiyo 4 qui représente un produit bien différent des Hommell tout en restant accessible pour sa clientèle. Aux côtés d'Yves, nous vivons alors tous les stades de la gestation du projet, les bons et les moins bons et Patrice, comme à son habitude, devient un partenaire privilégié de l'atelier de construction de Y.O. Concept. La première prestation de deux Furiyo 4 a lieu lors d'un meeting organisé par Jean-Paul Couillot à Nogaro cette même année et les pilotes des voitures sont Yves Orhant, Patrice Houllier, Xavier Follenfant, et un certain Eric Van de Vyver. La « mayonnaise prend » alors malgré un week-end de galère mécanique avec des voitures perfectibles où Eric remonte le moral du jeune constructeur dépité.

Deux mois plus tard, cinq voitures sont engagées et passent le damier des « 4000 km de Nevers Magny-Cours » dont la meilleure se classe à la dixième place. C'est alors le début d'une nouvelle aventure pour HMC et l'équipe de Patrice qui aujourd'hui, avec le Challenge Furiyo 4, déplacent trois semi-remorques et engagent pas moins de quinze voitures par course dont sept appartiennent à l'écurie.

Ce développement aurait été impossible sans l'assiduité des hommes qui entourent Patrice. Il faut dire que Patrice a la générosité de faire participer tous ses salariés à l'aventure. Il n'hésite jamais pour confier le volant d'une des voitures de course de l'écurie, à l'issue d'un stage, aux nouveaux arrivants comme aux anciens. Tous passionnés, ils apprécient forcément cette marque de confiance mais pour Patrice c'est aussi le moyen de découvrir chez eux un coup de volant qui peut s'avérer utile par la suite. Ainsi, le « grand » Jean-Marc Couery, diplômé de menuiserie, est rentré chez Patrice au bas de l'échelle comme mécanicien et a trouvé parfaitement sa place. Il s'occupe aujourd'hui de toute la partie carrosserie, de l'aménagement des semi réceptives et passionné de kart, a passé tous les échelons pour être maintenant moniteur et être capable de gérer un stage de A à Z comme d'impressionner lorsqu'il prend le volant. Titulaire du permis super lourd que Patrice lui a fait passer, il gère même l'activité Hommell à cent pour cent sans que Patrice n'ait besoin de se rendre sur les courses.

Pour Ludo, même démarche, nous fêtons à l'occasion de l'épreuve du Val de Vienne cette année son premier voyage au volant d'un des semi-remorques. Pour ce jeune mécanicien, les moteurs, les boîtes de vitesses et les châssis n'ont plus aucun secret et le coup de volant est également précis et rapide à tel point qu'il est devenu l'un des « baptiseurs » de fin de journée

lors des stages. Nouveaux arrivés, Jeff et Damien sont tout aussi passionnés par le pilotage et la mécanique et feront sans aucun doute leur place dans la structure comme l'épouse de Patrice, Anita - le mariage a eu lieu au mois d'août après dix ans de vie commune - a su la faire en gérant la partie commerciale, administrative et financière. Le tour d'horizon de l'équipe ne serait pas complet sans évoquer Marcus, le bras droit de la première heure qui vole maintenant de ses propres ailes mais ne manque jamais une occasion pour prendre des nouvelles. Autres hommes clefs d'HMC, Didier Thepaut, fidèle ami de Patrice et moniteur vacataire à chaque fois que son boulot lui en laisse le temps, Jean-Claude Sergent, autre ami fidèle, qui profite de sa retraite toute fraîche pour gérer l'intendance sur les courses, ses talents de « maître queue » et de « boute-en-train » participant à la convivialité du « village HMC » sur les paddocks. Dernier intervenant tant sur les stages que sur les paddocks de course en tant que vacataire, le fils de Patrice, Romain, vous ne pouvez pas vous tromper, c'est un « copier-coller » de son père avec quelques années de moins. Romain a lui aussi un sacré coup de patte derrière un volant qu'il maîtrisait déjà bien avant d'avoir son permis. « *Bon sang ne serait mentir* » comme il l'a prouvé à Spa en 2006 où il montait sur la deuxième marche du podium d'une course que son père venait de remporter.



L'équipe HMC à l'honneur au Val de Vienne en 2008.



L'équipe HMC et ses pilotes à Catalunya et peut-être d'autres qui se sont glissés sur la photo !



De gauche à droite Jean-Marc, Jean-Claude, Ludo, Patrice et Jeff.

Les projets ne manquent pas aujourd'hui pour Patrice avec l'école de pilotage qui réalise une quarantaine de journées de stages par an sur Hommell, Funyo, et depuis peu, Porsche avec deux voitures. L'écurie de course n'est pas en reste, le nombre de concurrents engagés en Coupe Hommell diminuant chaque saison, Patrice se tourne déjà vers d'autres compétitions pour exploiter les quatre camions atelier/réceptif qu'il a à demeure. De bonnes surprises pourraient bien arriver dans les semaines qui viennent pour ses fidèles clients.

Pour conclure, comme je le disais plus haut, j'ai la chance d'être un partenaire privilégié de Patrice depuis plus de dix saisons. Privilégié car travailler avec lui n'est jamais un problème, sachant se remettre en question régulièrement, il maîtrise parfaitement l'autocritique et sait, quand il le faut, s'adapter et se lancer

de nouveaux défis s'il s'est trompé de voie. Fidèle, généreux et foncièrement honnête, sa parole vaut de l'or. Son coup de volant et sa pédagogie valent également de l'or pour moi qui aie eu l'extrême privilège d'être formé par lui derrière un volant et d'écouter régulièrement ses conseils dont il n'est pas avare. Enfin, partager le volant d'une voiture de course avec lui comme nous l'avons fait en endurance relais Peugeot ou être son co-équipier lors de l'ouverture du rallye de Malensac en 1999 restent des souvenirs fabuleux qui ne manquent pas de fournir des anecdotes croustillantes, comme toujours avec Patrice !

*Christophe Profit.*

Patrice HOULLIER  
HMC LOHEAC - La Rublard - 35550 LOHEAC  
Tél. : 02 99 34 00 29 - hmc.loheac@wanadoo.fr - www.hmc-loheac.com

Portrait : **PATRICE HOULLIER** « AU PAYS DES IRRÉDUCTIBLES »



**PATRICE AU FOUR ET AU MOULIN**

