



1- Le bureau préféré de Carlos Tavares ? L'habitacle d'une voiture de course !  
2- Ici au volant d'une Peugeot RCZ, sur le circuit Paul-Ricard.

①  
②



Hors de question pour le numéro 1 de PSA d'abandonner sa combinaison de pilote et son casque !



# Carlos Tavares, un pilote aux commandes

Loin de fuir le monde automobile une fois la semaine terminée, Carlos Tavares prend généralement la direction d'un circuit. Pour suivre les exploits de Citroën Racing ou Peugeot Sport ? Non : pour courir lui-même ! Le patron du groupe PSA est en effet un pilote passionné et invétéré. Nous l'avons suivi sur l'une de ses courses.

Par Alain Pernot Photos Christian Martin

Il est loin le temps où le pilote disputait sa première course attaché par une simple ceinture de sécurité diagonale.



1- Rien sur son casque ne trahit la prestigieuse fonction de Carlos Tavares. 2- Échange de points de vue avec son équipier Denis Gibaud, après les essais.



2

**C**ircuit Paul-Ricard, fin octobre. La Peugeot RCZ n°78 aux dessins de Michel Vaillant rentre au stand. Alors que la séance qualificative bat son plein, son pilote descend et cède la place à son équipier. Dans ce peloton composé essentiellement de passionnés anonymes, le nom de Carlos Tavares se fond sans peine dans la masse. Il s'agit d'un pilote parmi les 90 autres au départ, et son casque aux couleurs du Portugal ne trahit aucunement sa fonction : "Je n'ai pas cherché à faire un temps, explique-t-il après avoir aidé son équipier à s'harnacher. La piste est séchante et les meilleurs chronos vont se faire à la dernière minute. J'ai roulé vingt minutes pour chauffer les pneus. La RCZ est très délicate tant que ses pneus arrière ne sont pas chauds. Nous venons de monter les pneus, bien chauds, à l'arrière, et des pneus neufs à l'avant. C'est mon équipier Denis Gibaud qui va chasser le chrono. Dans ce cas précis, le tour chrono va être un travail d'équipe!".

**Le patron de PSA a une conception du travail d'équipe qu'il applique aussi lorsqu'il est en compétition.**

Pour le président du directoire du groupe PSA, cette notion n'est pas un vain mot, que ce soit sur les circuits ou dans l'exercice de sa fonction : "Je fais en sorte que ce soit une équipe qui pilote PSA et pas un homme. Je ne crois pas au one man show, excepté lorsque vous faites un tour de qualif". On arrive à s'organiser, et avec l'excellente équipe que j'ai autour de moi au sein de l'entreprise, ça ne pose aucun problème. Bien au contraire. Je pense que c'est un élément qui pousse à la délégation, à la confiance, au travail en équipe. Ils savent qu'à tout moment ils peuvent m'appeler s'ils ont un doute. Le seul instant où je ne peux pas leur répondre, c'est lorsque je suis au volant!". Le boss de PSA va plus loin : "Je pars du principe qu'un patron qui est trop présent dans son bureau est un obstacle à la bonne respiration de l'entreprise". Dès lors, il n'éprouve aucun problème à fausser compagnie à son staff en fin de semaine pour prendre la direction d'un circuit : "Ma mission, c'est d'obtenir des résultats pour PSA, ce n'est pas d'être assis à mon bureau!", martèle-t-il avec l'assurance d'un homme droit dans ses bottines de pilote.

Ce n'est pas un hasard si le pilote Carlos Tavares dispute désormais essentiellement des courses d'endurance, comme cette finale du Trophée Tourisme Endurance : "Les courses d'endurance, c'est assez poignant car quand vous prenez le départ d'une course de 24 heures, il faut que les quatre pilotes soient bien d'accord pour laisser leur ego de côté. C'est fondamental. Vous ne pouvez pas gagner si vous ne roulez pas pour la voiture. La règle est simple : zéro contact, zéro tête (ndlr : comprendre tête-à-queue), zéro bac (à gravier). Vous n'y allez pas pour montrer que vous êtes plus rapide que vos équipiers. Ça serait débile. C'est pour cela que l'on prend le départ entre pilotes qui se connaissent bien. On n'a rien à se démontrer. On y roule pour la voiture et pour l'équipe. L'endurance

induit une dimension humaine et un travail d'équipe formidable". Leader du championnat avec son équipier, il suffit à l'équipage n°78 de terminer la course pour remporter le titre. Ce ne serait pas le premier.

**Déjà trente-cinq ans de compétition, des milliers de kilomètres avalés et plusieurs trophées remportés.**

C'est que le chef d'entreprise a déjà avalé des milliers de kilomètres en course et collectionné plusieurs trophées : "J'ai commencé à courir en 1980 et je cours de manière ininterrompue depuis 1983, d'abord en rallye puis en circuit, évoque-t-il fièrement. J'ai trente-deux licences clouées sur une poutre dans mon atelier!". Pour Carlos Tavares, la course n'est

**"La règle est simple : zéro contact, zéro tête-à-queue, zéro bac à gravier"**



1- Comme tous les autres concurrents, Carlos Tavares doit présenter sa licence. Une bonne occasion d'échanger avec les autres pilotes engagés. 2- C'est avec trois autres équipiers que le chef d'entreprise a remporté sa catégorie lors des 24 Heures de Barcelone 2014 et 2015. Deux de ses plus belles victoires.





1- Comme le symbolise ce dessin tiré de Michel Vaillant sur le capot, Carlos Tavares apprécie les courses d'endurance avec roulage de nuit.  
2- Lorsqu'il n'est pas au volant, le patron de PSA est rivé à l'écran indiquant le classement.



pas un simple passe-temps : *"Plus qu'une passion, c'est une large maladie. Mais je me porte plutôt bien ! Je n'avais aucune prédisposition à cette activité mais c'est devenu irréversible lorsque j'ai donné un coup de main, en tant que commissaire de piste, sur le circuit d'Estoril en 1972 ou 1973. Je devais avoir 14 ans. Je me rappelle d'un pilote qui roulait au volant d'une Coccinelle. Il était en butée de contre-braquage dans tous les virages. À la fin de la séance, il a eu la gentillesse de me ramener vers les stands. Ça m'a marqué !"*

#### Après les rallyes du championnat d'Europe et les circuits au volant de berlines, les joies de la monoplace !

À partir de ce moment, le jeune Carlos Tavares n'a eu qu'un objectif : courir. *"J'ai rapidement compris que le sport automobile était coûteux et qu'il me fallait faire des études qui me permettent d'accéder à un salaire confortable. Je suis donc devenu ingénieur pour pouvoir me payer la pratique du sport automobile ! Malheureusement, je ne suis pas assez talentueux pour devenir pilote auto professionnel. Mais j'aurais préféré devenir pilote automobile que dirigeant d'entreprise. Grâce à Dieu, étant chef d'entreprise, je peux faire les deux ! Je suis un privilégié."* Après avoir écumé les rallyes du championnat d'Europe pendant huit ans, puis les circuits au volant de berlines (presque toute la gamme des sportives Renault est passée entre ses mains !), il a découvert les joies de la monoplace à 43 ans ! *"Pour des raisons d'emploi du temps. En rallye, il fallait compter une semaine complète rien que pour les reconnaissances parfois ! La première fois que j'ai mis mes fesses dans une monoplace, c'était du 620 kg pour 620 ch : fabuleux ! Quand vous êtes au bout de la ligne de Monza à 300 km/h et que vous tartinez un grand coup sur les freins à 120-130 mètres et que vous franchissez la chicane à 80 ou 100 km/h, c'est proprement miraculeux !"* Il a même remporté quelques championnats au volant de **XXX xx xxx xxx**.

**"Je suis devenu ingénieur pour pouvoir me payer la pratique du sport automobile !"**



Le chef d'entreprise est très attaché au travail d'équipe. Sa passion pour la course incarne parfaitement cette vision de manager.

Cette prise de risque est-elle au goût de ses employeurs et assureurs ? *"Je considère que le ski est plus dangereux que le sport auto ! Or, il ne viendrait à l'idée de personne de se demander si Carlos Tavares peut pratiquer le VTT ou le ski. J'ai la chance de ne m'être jamais fait mal dans ce sport que je pratique depuis trente-cinq ans. La seule fois où je suis allé à l'hôpital, c'était dans un contexte professionnel de test automobile alors que j'étais ingénieur d'essais à Aubevoye !"*

#### Un compétiteur indéfectible qui s'attaque au Trophée Tourisme Endurance comme au Monte-Carlo Historique.

En 2015, Carlos Tavares s'est engagé dans deux championnats complets : le Trophée Tourisme Endurance et le Championnat Classic Endurance Racing. Dans cette dernière compétition, il fait équipe avec Richard Mille, un autre chef d'entreprise bien connu, au volant d'une impressionnante Lola T70 de 1971 mue par un gros V8 de 550 ch ! Il a aussi renoué avec le rallye en disputant le Monte-Carlo Historique au volant d'une Peugeot 504. *"Je l'ai préparée moi-même dans mon atelier !"* précise-t-il fièrement. *"Mon équipe d'assistance se limitait à mon épouse, un ami et sa femme ! Une très belle aventure de 3000 km dont la moitié sur la glace !"* Qualifié en 3<sup>e</sup> position de sa catégorie, l'équipage n° 78 a bravé la pluie tombée à mi-course au Paul-Ricard ainsi que la casse d'un aileron arrière pour mener parfaitement sa mission. Il suffisait au duo Tavares-Gibaud de terminer la course pour s'adjuger le classement général. Les deux hommes ont fait mieux : ils ont remporté leur catégorie au bout de six heures d'effort ! Anecdote, direz-vous ? Pas si sûr : *"Il y a une analogie absolue entre le sport automobile et le monde de l'industrie automobile, est convaincu le boss de PSA. Je suis un compétiteur dans les deux domaines. Dans ce secteur industriel, il est impossible d'avancer si l'on n'est pas animé d'un esprit de compétition. Si vous n'avez pas une équipe exaltée par l'opportunité de montrer qu'elle est meilleure que l'équipe d'en face, vous êtes immédiatement en situation de régression"*. Pas de doute, le groupe PSA s'est trouvé un patron qui a le sens de l'attaque... ■



Vainqueurs de leur catégorie lors de la course du Paul-Ricard, Carlos Tavares et son équipier Denis Gibaud ont remporté leur championnat.