

# “JE VIS MON RÊVE AMÉRICAIN”

Parti tenter sa chance aux Etats-Unis en 2006, Simon Pagenaud a atteint un sommet cette saison au sein de la prestigieuse équipe Penske. Il revient sur son aventure.

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT  
PHOTOS LAURENT VILLARON

## Faire carrière aux Etats-Unis était-il un objectif dès le début ?

Au début de ma carrière, la formule 1 était un objectif mais je n'étais pas totalement focalisé sur cette discipline. J'avais surtout le désir de devenir un pilote professionnel. J'étais assez ouvert d'esprit et je savais que, à un certain moment, il faudrait peut-être prendre une décision si ça ne marchait pas en F1. Fin 2005, après une saison de formule Renault 3.5, les portes étaient un peu fermées devant moi. Avec le recul, je me rends compte que c'était beaucoup une question de relations. Etant de Montmorillon et d'une famille étrangère au sport automobile, je n'avais pas les connexions qu'il fallait pour accéder à la F1. Il a fallu se raisonner et accepter ça. J'ai décidé de m'orienter vers les Etats-Unis. Il y avait plus de chances d'y arriver car, là-bas, si tu remportes un championnat, tu gagnes une saison dans la catégorie supérieure. J'ai tout de suite vu qu'en formule Atlantic, il y avait une prime de deux millions de dollars qui ouvrait les portes du Champ Car ensuite.

## A-t-il été facile de s'adapter à ce nouveau type de course ?

J'ai presque recommencé de zéro car les courses américaines sont tout de même très différentes. Les pistes sont un peu moins sécurisantes et puis il y a la spécificité des courses sur speedways, ces ovales qui n'existent pas en Europe. Il y avait beaucoup d'inconnues mais je me suis vite rendu compte que,

aux Etats-Unis, lorsqu'on a du talent, il y a plus d'opportunités qui se présentent. C'est un peu le rêve américain pour de vrai. J'ai eu beaucoup d'aide au départ de la part de Sébastien Bourdais. Il m'a donné des conseils.

## Vis-tu toujours à Indianapolis où tu t'étais installé en 2006 ?

Non, depuis que j'ai rejoint Penske, fin 2014, je vis à Charlotte, en Caroline du Nord. Quand tu deviens un peu populaire en IndyCar, c'est difficile de vivre à Indianapolis : tu es toujours sollicité. En m'installant à Charlotte, la Mecque de la Nascar, j'ai gagné en tranquillité.

## Les speedways, c'est un monde à part ?

C'est très différent. Je n'ai commencé sur les speedways qu'en 2012. Ça a été une grosse découverte. On navigue entre 350 et 400 km/h. Tes yeux s'habituent cependant assez vite à la vitesse. Le plus marquant, c'est surtout que les réactions de la voiture sont très différentes par rapport à un circuit routier. On dispose de moins d'appuis aérodynamiques, donc la voiture est plus délicate. La voiture est vraiment sur des œufs et les réglages sont asymétriques, car les virages sont inclinés. L'idée est que la voiture ►

## INTERVIEW SIMON PAGENAUD



En s'inspirant des conseils de Sébastien Bourdais (à droite, en bas) ou de Gil de Ferran (ci-contre, à gauche), Simon Pagenaud a gravi les échelons aux Etats-Unis et a rejoint Penske, l'équipe la plus prestigieuse de l'IndyCar. Il ne lui reste plus qu'à remporter Indy 500 après y avoir démontré un beau potentiel en 2015 (ci-contre, à droite) ou en 2016 (voiture jaune, page de droite).



**“SUR SPEEDWAY, ON N’UTILISE JAMAIS LES FREINS, SI CE N’EST POUR RENTRER AU STAND !”**

▶ tourne le plus possible sans ralentir dans les virages. On n'utilise d'ailleurs jamais les freins, si ce n'est pour rentrer au stand ! On ne fait que lever le pied. Mais il faut le faire au bon moment, ce qui n'est pas évident car tu ne sens pas vraiment la voiture jusqu'au milieu du virage. Là, tu ressens les G latéraux maximum. Laisse-moi te dire que lorsque tu es à 400 km/h et que tu dois rentrer dans un virage à fond sans rien sentir, c'est compliqué ! Régler sa voiture pour trouver un bon niveau de confort est un sacré défi. Ce qui m'a paru le plus difficile a été de comprendre le déplacement de l'air quand tu suis une autre voiture. Il y a beaucoup de turbulences aérodynamiques et tu ne peux que subir. Tant que tu ne l'as pas expérimenté, c'est vraiment difficile de le percevoir. En fait, ce qui compte, c'est l'expérience. Il faut rouler en peloton. A ces vitesses-là, tu n'as pas le temps de réagir. Il faut anticiper. Sinon, c'est le mur, direct. Et quand tu tapes le mur à ces vitesses-là, tu perds la confiance. Pour la regagner ensuite, c'est difficile.

**La piste évolue-t-elle beaucoup sur une même course ?**  
Oui, énormément ! C'est là qu'est la difficulté. Tu peux commencer la course avec une super auto et, cinquante tours plus tard, plus rien ne va. Il faut savoir ajuster les ailerons ou la pression des pneus lors des arrêts au stand. Et même en piste, nous avons un lest mobile qui se déplace dans la voiture afin de caler plus ou moins le train arrière. Il y a vingt positions possibles qui vont de l'arrière droit à l'avant gauche. Par ce biais, on change le poids aux roues et la voiture tourne plus ou moins facilement. Le vent est le critère numéro 1 d'évolution. Sur les ovales, il y a une manche à air en haut du pylône affichant les positions. A Indianapolis, par exemple, le vent change beaucoup et selon que tu l'as de face ou de l'arrière, c'est complètement différent. Tu dois ajuster ton poids aux roues entre deux virages. C'est primordial. Ensuite, la dégradation des pneus est assez forte sur les ovales. Et puis, la quantité de carburant joue beaucoup aussi. Et puis, il y a la température : 5 °C d'écart changent complètement le comportement de la voiture. C'est un sport de ressenti. Tu es en permanence sur la lame d'un rasoir. Je n'ai jamais vu quelque chose d'aussi pointu.

**Comment as-tu fait ton apprentissage ?**  
J'ai beaucoup appris auprès de Gil de Ferran. Je l'appelle mon maître Yoda ! Ça m'a été précieux car, jusqu'en 2015, je n'ai pas eu d'équipier au top sur ce type de piste. J'ai donc appris à ma façon. Quand je suis arrivé chez Penske, aux côtés de Montoya et Castroneves, j'ai réalisé que ma méthode était la bonne. J'ai tout de même beaucoup étudié ce qu'ils faisaient en fonction des conditions. J'ai continué à peaufiner et j'ai pris confiance.

**Une autre caractéristique est d'avoir un spotter (1) qui te parle dans l'oreille...**  
Oui, il donne des indications sur les pilotes qui sont autour de ma voiture. Parfois, tu te retrouves à 2 cm de deux voitures, comme à Texas où nous étions quatre de front à nous battre pour la victoire ! Dans ces cas-là, le spotter te parle sans arrêt ! La nuit après Texas, je me suis réveillé en pleine nuit en sursaut, j'avais rêvé de mon spotter qui me criait dessus : « Quatre de front ! Quatre de front ! » La tension sur les ovales est vraiment extrême. Il faut une communication très précise. Comme Sébastien Loeb et Daniel Elena, nous avons mis en place un langage spécifique. C'est d'ailleurs pour ça que j'ai fait quelques rallyes : pour développer ma capacité à faire deux choses en même temps.

**Comment s'est déroulé ton passage chez Penske ?**  
Ça a toujours été mon objectif ! J'ai toujours considéré ma carrière comme si je faisais un business plan : en me projetant à cinq ans. Quand je suis parti d'Europe, c'était clair : il fallait que je gagne la formule Atlantic, sinon cela aurait signifié que je n'étais pas assez bon. Ensuite, l'idée était de monter au plus haut en Champ Car et de rejoindre Penske en IndyCar. Lorsque le Champ Car s'est arrêté, je n'étais pas assez connu pour courir en IndyCar, il m'a donc fallu passer par la case endurance où je me suis fixé comme objectif de devenir un des meilleurs. Je suis rapidement devenu le pilote de développement de Honda et l'opportunité IndyCar s'est présentée. Mon but était de rejoindre la meilleure équipe. Dès 2012, j'ai eu des contacts avec Penske et ça s'est concrétisé fin 2014. C'était un rêve qui devenait réalité, même si ça n'a pas été facile de quitter Honda.

(1) Spotter : membre de l'équipe posté en vigie, qui surveille les événements de course.



**“TOUTE L’ANNÉE,  
IL Y A EU DU POTENTIEL  
QUI SE DÉBLOQUAIT  
DE MANIÈRE CROISSANTE,  
À CHAQUE COURSE.  
C’ÉTAIT JOUISSIF.”**

► **Avec le recul, la saison 2015 apparaît comme une année de transition...**

Oui. Beaucoup de choses me sont tombées dessus. Ce que je n’avais pas forcément compris au début, c’était que nous allions monter une équipe de mécanos et d’ingénieurs toute nouvelle, avec des gens venant de l’extérieur. Il a fallu composer ce groupe et le roder pour être performants. J’ai pu conserver mon ingénieur Ben Bretzman, avec qui je travaille depuis 2010 lorsque nous avons remporté le championnat ALMS. Nous étions tous un peu stressés de débarquer dans une telle équipe. D’autant que je suis arrivé face à des coéquipiers du calibre de Montoya, Castroneves et Power, avec des caractères forts. Il a fallu jauger tout ça, comprendre le moteur Chevrolet et le nouveau kit aérodynamique. Tout ça, avec seulement quatre jours d’essais avant le début de saison. C’était chaud ! Il a fallu une bonne année pour tout caler.

**Comment est le légendaire Roger Penske ?**

C’est un businessman incroyable qui compte 50 000 employés dans le monde ! Il est toujours très impliqué dans la vie de l’équipe. Il est au courant de tout ce qui se passe. Il est très intimidant au départ. Sa question est toujours : « De quoi as-tu besoin ? » Il me fait penser au Parrain.

**T’attendais-tu à gagner le championnat dès 2016 ?**

Je pensais que je serai en mesure de me battre pour le championnat, d’autant que je me suis pas mal développé sur les plans physique et mental durant l’hiver. Mon environnement était connu et j’ai pu passer dans une autre dimension. Dès la première course, je me suis rendu compte que tout allait comme sur des roulettes. Je ne m’imaginais pas que nous serions aussi dominants. C’est exactement ce pourquoi j’ai travaillé si dur pendant des années. C’était la récompense de tous mes efforts. C’était grisant et stimulant. J’ai sorti quelques pole positions de mes trépas... Je ne pensais pas en avoir autant ! Toute l’année, il y a eu du potentiel qui se débloquent de manière croissante, à chaque course. C’est ce qui m’a le plus marqué cette saison : cette faculté à repousser mes limites et celles de l’équipe. C’était jouissif de voir un groupe aussi soudé.

**Quelle est ta préparation mentale ?**

J’ai toujours été très concentré sur ce point. La sophrologie m’a beaucoup aidé depuis 2002. Chaque année, je me développe un peu plus. J’ai fait un très grand bond en avant cet hiver, notamment avec l’aide de ma mère, qui a obtenu son diplôme de sophrologue. Elle m’a bien aidé pour mieux cibler mes capacités. Ça a été un gros atout. Maintenant, il y a encore des voies à explorer... C’est fascinant. Parfois, je suis sorti de la voiture en me demandant comment j’avais pu dégainer un tour pareil. C’est une manière de se transcender qui est assez incroyable.

**Quel temps fort retiens-tu de ta saison ?**

Le week-end complet de Mid Ohio. J’avais des douleurs extrêmes au dos. Je n’arrivais même pas à m’habiller seul. J’ai réussi à faire la pole et à battre mon équipier Will Power, mon rival au championnat, dans un déplacement où jamais personne ne double à cet endroit. Pour moi, ça a été une prise d’autorité importante. C’était l’esprit au-dessus du corps. Un moment fort.

**Ton prochain objectif : gagner Indy 500 ?**

Désormais, c’est clairement l’objectif n° 1 sur ma liste. En 2015, j’aurais pu m’imposer à Indy. J’avais une voiture dominante et j’ai fait une erreur : j’ai accroché mon aileron. Cette année, j’ai eu un problème moteur alors qu’un top 3 était jouable. J’ai raté deux opportunités. J’espère que la troisième sera la bonne. C’est un circuit sur lequel je suis à l’aise. On verra bien !

**Comment vois-tu la suite ?**

Nous n’aurons que trois séances d’essais avant la saison prochaine. Je suis convaincu qu’il y a encore du potentiel à aller chercher et que l’on peut avoir une saison encore meilleure en 2017. ■