

Ken Block, pilote & phénomène médiatique

Buzz l'éclair

Son palmarès ne s'évalue pas en victoires ou en titres mondiaux mais en dizaines de millions de vues sur Youtube. Avec ses vidéos à couper le souffle, Ken Block est le pilote qui fait le plus gros buzz au monde sur les réseaux sociaux...

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTRAIT LAURENT VILLARON

P

remier souvenir ?

J'ai grandi à Long Beach, en Californie et mes premiers souvenirs automobiles sont liés aux véhicules de mon père. Il a eu des breaks Ford et aussi des Jaguar. Comme tous les enfants, j'aimais rester dans la voiture à explorer les différentes commandes. J'ai vraiment commencé à aimer les autos dès mon plus jeune âge mais je ne pensais absolument pas à courir plus tard. A mes yeux, c'était quelque chose d'impensable. Il ne se passait pas grand-chose en matière de sport automobile dans les environs, si ce n'est le grand prix de F1 mais mes parents ne m'y ont jamais emmené. Ce n'était pas dans la culture familiale. Moi, je pratiquais plutôt le skate-board, le surf... Le baseball aussi, mais c'était pour faire plaisir à mon père. Les sports d'équipe, ce n'est pas vraiment mon truc. A 12 ans, nous avons déménagé à San Diego et je me suis mis au motocross.

Pour le plaisir ou en compétition ?

J'ai pratiqué le motocross en compétition mais j'étais d'un niveau moyen. Parallèlement, je voulais devenir architecte. J'ai adoré les études mais détesté ça en tant que travail ! Au bout d'un an dans ce domaine, j'ai fait un break de deux ans pour faire du snowboard. Je rêvais de devenir snowboarder professionnel mais j'ai réalisé que je n'étais pas assez bon. J'aime beaucoup ce milieu, que je trouve à la fois fun et créatif. Je suis donc retourné en Californie et à l'école pour apprendre le design et le marketing. J'ai commencé à monter une petite société avec un ami, qui a finalement abouti à la création de DC Shoes. J'ai pu développer un champ de compétences assez vaste permettant d'exprimer ma créativité.

Comment avez-vous reconnecté avec votre attrait d'enfance pour l'automobile ?

Cela peut paraître étonnant mais je n'ai jamais eu d'intérêt pour le sport automobile typiquement américain comme les courses sur ovales ou les dragsters. A la fin des années 70 et au début des années 80, j'ai découvert le rallye à travers des magazines et à la télévision. La façon dont les concurrents passaient du sable africain à la neige suédoise m'a fasciné. J'ai été impressionné par des pilotes comme Vatanen, Michèle Mouton ou Stig Blomqvist ou, plus tard, Colin McRae. Je suis admiratif du contrôle qu'ont ces pilotes, particulièrement au volant de voitures qui ressemblent à celles que l'on voit dans les rues. J'aime la F1 mais je n'établis aucun lien avec les voitures de monsieur Tout-le-Monde et ça me gêne. C'est ce que j'aime en rallye, en rallycross ou dans les gymkhanas : ça se pratique avec des autos proches de celles de tous les jours. Aujourd'hui, il y a beaucoup de façons de s'éclater au volant ou de voir des voitures en travers avec le drift ou le rallycross, mais à l'époque,

il n'y avait quasiment que le rallye. En F1, quand il y a une voiture en glisse, c'est que le pilote a fait une erreur ; en rallye, on le fait exprès !

Un pilote en particulier vous a-t-il inspiré ?

Colin McRae ! Il m'a enthousiasmé au point que je me suis mis au rallye et que j'ai voulu en faire de plus en plus. C'était à l'époque où les jeux vidéo de rallye commençaient à sortir. *Sega Rally* était l'un des premiers. J'étais au Japon lorsqu'il est sorti, et j'ai claqué 200 \$ pour l'acheter. Je n'y croyais pas : un jeu dédié au sport que j'aimais ! Me retrouver aujourd'hui dans des jeux vidéo comme *Dirt Rally*, *Dirt 2* et *Dirt 3*, c'est incroyable ! J'ai commencé à courir en 2004. Le pilote et cascadeur Travis Pastrana m'a appris qu'il y avait un championnat de rallye en Amérique du Nord. Je l'ignorais ! C'est un petit championnat, qui n'a absolument pas le niveau que vous connaissez en Europe, néanmoins, il y a de belles spéciales. Ça m'a permis d'apprendre. Je passais du jeu vidéo à la réalité ! L'expérience est primordiale en rallye, de même qu'un bon système de notes. J'ai couru avec des Subaru jusqu'en 2010, et ensuite, je suis passé chez Ford. J'ai beaucoup appris mais le niveau pour tout ce qui est système de notes, par exemple, est assez faible aux États-Unis et lorsque j'ai débuté en championnat du monde, j'avais des lacunes par rapport aux autres dans ce domaine. Je ne suis malheureusement pas parvenu au plus haut niveau, comme je l'aurais souhaité. Je n'ai jamais pu lutter contre les pilotes d'usine. Lors de mes tentatives en WRC, de 2010 à 2014, je n'étais qu'un pilote privé.

Pensez-vous revenir un jour en WRC ?

Le WRC a été l'une des expériences les plus cool de ma vie. J'ai compris quel était mon niveau et celui de l'auto dont je disposais et l'idée était surtout de prendre du plaisir. J'ai fini plusieurs fois dans le top 10. J'aurais aimé faire mieux mais il aurait fallu que je commence dix ans plus tôt ! Aujourd'hui, j'ai une femme et trois enfants et je ne peux plus me permettre de consacrer le temps nécessaire aux rallyes. Entre les reconnaissances, les essais et les courses elles-mêmes, ça prend trop de temps. C'est la vie... C'est pour ça que je me suis mis au rallycross. Je peux exploiter mes aptitudes au volant mais en y consacrant moins de temps. Et puis, je fais partie d'une équipe soutenue par une usine, au volant d'une des meilleures voitures – même si elle n'est pas encore complètement développée. C'est une position bien meilleure que lorsque je courais en WRC.

Que pensez-vous du potentiel du championnat du monde de rallycross ?

Quelqu'un de la FIA m'a posé la question récemment et je lui ai répondu que je pense que le rallycross peut devenir aussi important, voire plus important que la formule 1, principalement parce que la façon dont les gens « consomment » l'information

“J'AIME LA F1 MAIS JE N'ETABLIS AUCUN LIEN AVEC LES VOITURES DE MONSIEUR TOUT-LE-MONDE ET ÇA ME GÊNE. C'EST CE QUE J'AIME EN RALLYCROSS OU DANS LES GYMKHANAS : ÇA SE PRATIQUE AVEC DES VOITURES PROCHES DE CELLES DE TOUS LES JOURS.”

“COLIN McRAE M'A ENTHOUSIASME AU POINT QUE JE ME SUIS MIS AU RALLYE ET QUE J'AI VOULU EN FAIRE DE PLUS EN PLUS.”

Les vidéos de gymkhana de Ken Block atteignent les 80 millions de vues sur Youtube ! Parallèlement, le pilote américain court en rallycross sur une Ford Focus (ci-dessous).

le succès viral qu'elle allait connaître. Vu le buzz, les sponsors m'en ont demandé d'autres. Depuis, j'en fais pratiquement une par an. J'en suis à huit actuellement. C'est incroyable de se dire que *Gymkhana 8* compte déjà 20 millions de vues sur Youtube et Facebook. *Gymkhana 5* a été regardé plus de 80 millions de fois !

C'est un motif de fierté ?

Oui, pour moi, c'est un vrai plaisir que de concevoir ces vidéos : établir leur concept et piloter la voiture. Cela me donne l'occasion d'utiliser les muscles de mon cerveau et aussi mes aptitudes de rallyman. C'est un plaisir immense mais je ne l'ai pas fait pour devenir populaire. J'apprécie que les fans adorent ce que je fais mais je ne le fais pas pour ça. Créer un tel phénomène n'était pas mon intention. C'est plutôt avoir du plaisir et être créatif.

Quel est le gymkhana qui vous a procuré le plus de plaisir ?

Il y en a deux, en fait. Je dirais *Gymkhana 5*, car les accès dont nous avons bénéficié à San Francisco étaient vraiment exceptionnels. Entre les sauts, les ponts, les barges... cette expérience m'a procuré le plus grand plaisir. Mais, il y a aussi *Gymkhana 7*, avec la Ford Mustang. C'est la voiture la plus fun que j'ai jamais conduite. Je n'ai fait que cinq minutes d'essais à son volant avant la vidéo mais, à peine sortie de l'atelier, elle était en mesure de délivrer de manière immédiate une performance incroyable. Elle est tellement agréable à conduire... A chaque fois que je passais un rapport, j'avais le sourire jusqu'aux oreilles. Pouvoir contrôler et faire dérapier une voiture comme la Mustang offre des sensations incomparables.

Qu'en est-il du prochain *Gymkhana 9* ?

J'ai beaucoup d'idées. Je suis sans cesse en exploration pour trouver des endroits mais certaines villes ou gouvernements refusent. Et puis, après en avoir tourné autant à un tel niveau, cela devient difficile de faire mieux... Après San Francisco, Los Angeles et Dubaï, je ne peux pas aller dans une ville inconnue à moins que les figures de pilotage soient vraiment exceptionnelles.

Le tournage de ces vidéos suggère qu'elles sont filmées en une seule prise. Est-ce le cas ?

Non. L'idée est de montrer les scènes de pilotage de la meilleure manière possible, en essayant d'avoir les images les plus parfaites possible. Parfois, je peux faire les séquences en une prise mais il y a de nombreuses circonstances où j'ai refait des séquences pour être sûr d'avoir les images les meilleures. Ce n'est pas facile. Nous sommes très exigeants. Ce serait parfait de ne jamais avoir de traces au sol mais je ne cache pas qu'il y a parfois plus d'une prise.

Le Dakar ou Pikes Peak, ça vous tente ?

Ce sont des épreuves qui m'intéressent mais je suis pour l'instant trop occupé pour m'y consacrer. Aujourd'hui, je préfère me concentrer sur le programme de rallycross dans lequel je suis engagé pour trois ans. Plus tard, peut-être, je ferai le Dakar. J'espère aussi pouvoir refaire un peu de WRC. J'aimerais notamment disputer le rallye de Finlande à nouveau – car je n'ai pas pu le terminer la dernière fois – ou la Nouvelle-Zélande, qui offre les plus belles routes du monde. ■

aujourd'hui est complètement différente à cause d'internet. Il y a tellement d'informations disponibles pour le public et tellement rapidement aujourd'hui... Des sports comme le rallycross ou le supercross moto sont parfaitement adaptés à cette tendance. Les spectateurs viennent et assistent à une douzaine de courses brèves qui mènent à des courses principales. C'est très excitant. Cela permet une certaine dramaturgie avec la possibilité de voir son idole plusieurs fois en action. C'est très divertissant. Le public attend cela. La plupart des sports avec des jeux trop longs, comme le baseball, peinent désormais à remplir les stades. Le rallycross a le bon format.

Vous êtes célèbre pour vos vidéos de gymkhana. Comment avez-vous commencé ?

C'est très simple : en voyant les pilotes de rallye dérapier sur asphalte, j'ai voulu m'offrir ce plaisir. Mais tous les rallyes américains se disputent sur terre. Or je voulais vraiment apprendre à dérapier sur bitume, comme les pilotes de rallye ! Il y avait une compétition de gymkhana dans le sud de la Californie. J'ai commencé à en faire un peu. C'était beaucoup moins coûteux que le rallye, accessoirement, car je n'avais pas besoin d'une voiture complètement préparée. Et puis, cette série s'est arrêtée. J'avais une voiture mais je ne pouvais plus l'utiliser ! Aussi, je suis retourné m'entraîner sur la piste d'un aéroport militaire, et j'ai commencé à filmer mes entraînements. D'ailleurs, ma première vidéo ne s'intitule pas *Gymkhana 1* mais *Gymkhana, Tests et Essais* car c'était juste une séance d'essais, un peu créative, certes, mais rien de plus. C'est venu très naturellement. La voiture n'avait même pas d'arceau. J'ai trouvé que la vidéo était fun mais je n'imaginais pas une seconde