

“ C’EST MA NATURE D’ÊTRE IMPULSIF ET DIRECT ”

En remportant un troisième titre de champion du monde des rallyes, Sébastien Ogier confirme avec brio qu’il est au-dessus du lot en WRC. Pour *Sport Auto*, il se confie et se dévoile après avoir réalisé un quasi sans faute cette saison.

PAR ALAIN PERNOT

C

oment appréciez-vous ce troisième titre de champion du monde par rapport aux deux autres ?

C’est toujours aussi plaisant d’atteindre cet objectif. Pour toujours, je pense que le premier restera particulier parce que c’est celui qui nous fait rêver et qui nous tire vers le haut pour tout le début de notre carrière. Ensuite, le deuxième était important

parce que c’était la confirmation. Et c’est toujours bien de prouver que ce n’est pas par hasard que l’on est devenu champions du monde. Atteindre le sommet est difficile, y rester est encore plus dur.

De quelle performance cette saison êtes-vous le plus fier ?

Le Rallye d’Australie est l’une des plus belles perfs de notre carrière, globalement. Sur le papier, il n’y a pas grand monde qui croyaient en nos chances de victoire. Les conditions de route en partant premier étaient très défavorables. Je suis très fier de cette victoire qui m’a apporté le titre. On s’est battu. On a pris beaucoup de risque pour essayer de compenser. On a eu une bonne stratégie au niveau des pneus. On n’a fait aucune erreur avec Julien et, à la fin, on arrache cette victoire qui nous permet de gagner un troisième titre avec panache.

N’avez-vous pas été tenté d’assurer le titre ?

C’était une prise de risque mais c’était obligatoire avec cette position d’ouvreur. Les conditions sont vraiment très difficiles en partant premier. Si je n’en prends pas, je me fais tout de suite distancer. Finalement, je n’ai pas eu trop le temps de cogiter. Je suis allé à l’attaque. Nous avons beaucoup de points d’avance. On pouvait se permettre de prendre des risques sans mettre en péril l’issue du championnat. Et puis, tout nous a souri depuis le début de saison en attaquant. Il n’y avait pas de raison de changer.

Quel regard portez-vous sur cette saison ?

On peut quasiment parler de sans-faute. Onze courses, sept victoires, deux deuxième places et deux petits accrocs mécaniques, ce n’est pas grand chose en sport auto. Avec Volkswagen, depuis deux ans, nous en sommes à 32 victoires sur 37 rallyes. Bien sûr, on dispose du meilleur matériel pour y arriver et c’est grâce à toute l’équipe autour de nous. On a réussi à mettre toutes les pièces du puzzle ensemble pour produire de très très belles performances. Ça ne sera pas simple de reproduire les mêmes choses à l’avenir. Ce n’est surtout pas le moment de se relâcher.

"Les pilotes ont compris que les belles dérives de la grande époque n'étaient plus la manière de gagner des rallyes aujourd'hui".



► **Vous avez vécu comme une injustice ce règlement imposant au leader du championnat d'ouvrir la route pendant deux jours...**

Je me suis toujours battu contre ce règlement. Ce n'est pas sportif. Après, il a bien fallu regarder de l'avant et aller au-delà de ce sentiment. Quelque part au fond de moi, ça a dû me motiver encore plus fort pour essayer de compenser ce handicap. C'est le règlement le plus difficile pour le leader du championnat qui ait jamais eu lieu en WRC. Pourtant, on a réussi à sécuriser les championnats encore plus tôt que les saisons précédentes. C'est génial.

Au rallye du Portugal, vous avez déclaré que ce n'était pas le meilleur qui avait gagné. Dérapage incontrôlé ?

C'était une réaction à chaud qui n'était pas très inspirée. J'ai mal exprimé ce que je voulais dire. Mes propos ont été mal perçus parce que je n'ai pas su trouver les bons mots sur le moment. Les observateurs avisés auront compris que, compte-tenu de notre position sur la route, nous aurions mérité mieux sur ce rallye. C'est ma nature parfois d'être impulsif et direct. M'exprimer avec mesure n'est pas mon meilleur talent mais ce sont des choses qui me touchent tellement que je suis parfois un peu trop « cash ».

Comment jugez-vous vos concurrents ?

Question difficile... Si on regarde la photo globale du championnat, on peut tirer trop facilement la conclusion que ça a l'air facile et que l'on a beaucoup de marge mais si on regarde d'un peu plus près, les batailles sur chaque rallye ont été très intenses. Souvent, ça s'est joué sur les toutes dernières spéciales où il a fallu se battre fort. La concurrence est là, en particulier en interne dans l'équipe. Avec Latvala, il y a souvent des luttes très acharnées. Ce n'est pas nouveau. C'est un pilote très rapide. Il a manqué un peu de constance, ce qui nous a donné un peu d'air. Même dans les autres équipes, il y a de la concurrence. On voit de nouveaux jeunes émerger comme Paddon, chez Hyundai, qui a démontré un beau potentiel et qui va sûrement être à l'avenir aux avant-postes. Chez Citroën aussi, la pointe de vitesse est là, en particulier avec Kris Meeke, même si la régularité n'a pas été au rendez-vous cette année. La concurrence est loin d'être ridicule et il faut continuer à la prendre très au sérieux. Le niveau global du WRC n'est pas plus mauvais que ce qu'il a été ces dernières années. Il y a souvent des personnes qui tirent des conclusions faciles en disant que je suis le seul champion du monde en activité mais ça c'est dû au fait que Seb Loeb a cumulé tous les titres pendant dix ans et qu'il n'est plus là !

Sur quels points pensez-vous avoir progressé cette saison ?

Je nous vois progresser de saison en saison et la saison 2015 est la plus aboutie pour nous. Difficile d'isoler des points en particulier. Je donne

l'impression d'avoir confiance en moi –c'est important dans le sport et dans la vie en général- mais, malgré tout, au fond de moi, je me remets souvent en question et j'essaie d'analyser les performances qu'on produit, même sur des victoires. Autre point : l'expérience. C'est un facteur très important en rallye. Je commence à en avoir pas mal avec quelques saisons derrière moi en WRC.

Cette année, les équipages ne pouvaient plus disposer des chronos partiels dans la voiture en cours de spéciale. Est-ce que cela a changé votre approche ?

Pour moi, ça n'a absolument rien changé ! Déjà, parce que la plupart du temps, je suis le premier à m'élancer. Dans un tel contexte, à l'époque, tu avais déjà peu de messages en spéciale. Et puis de toute façon, dans cette position, il n'y a pas de question à se poser : il me faut être à bloc partout pour essayer de rester au contact. Tout le monde pensait qu'avec les splits, les pilotes calaient leur rythme sur ceux de leurs concurrents et que c'est pour ça que les écarts étaient serrés. Or, aujourd'hui sans split, les écarts sont tout aussi serrés alors que nous roulons tous à bloc !

Vous avez développé la Polo. Dans quelle mesure ce facteur joue dans le rapport de force qui existe aujourd'hui au sein de l'équipe Volkswagen ?

En 2013, ça certainement joué en ma faveur. Je venais de faire une saison complète de développement de la voiture et je la connaissais déjà très bien. Très sincèrement, depuis l'année dernière, avec au moins une saison au compteur pour tous les pilotes de l'équipe, nous avons tous la même connaissance de la voiture. Tout est ouvert : tout le monde est au courant des réglages de chacun. Il n'y a aucun secret. A nous de faire la différence au volant.

La Polo n'est-elle pas plus typée « école française » que « école nordique » ?

Oui et non. C'était peut-être vrai il y a quelques années mais Jari-Matti s'est adapté aussi. Il a compris qu'il avait un style qui va dans le sens de l'efficacité. Ce n'est pas un style typé en fonction de moi. Et puis, il est libre aussi de faire évoluer la voiture et les réglages comme il le veut s'il la préfère différemment. Latvala a compris comme tout le monde que,

INTERVIEW
Sébastien Ogier, triple champion du monde des rallyes

« EN TERME DE NOTORIÉTÉ,
EN FRANCE, JE CROIS QUE JE SERAI
TOUJOURS UN PEU DANS L'OMBRE DE
CE QUI A DÉJÀ ÉTÉ FAIT ET DE LA
FABULEUSE ÉPOQUE LOEB ».



Avec son complice Julien Ingrassia (à gauche), Sébastien Ogier a confirmé cette année sa suprématie en remportant un troisième titre et une victoire sur la neige suédoise.



« Tel Stephen King dans "Marche ou crève" »

Fidèle copilote de Sébastien Ogier, Julien Ingrassia nous raconte les temps forts de sa saison avec lui.

→ DANS LE GRAND NORD

Après un Monte-Carlo couronné de succès, il s'agissait de rééditer l'exploit en Suède sur des terres hostiles, chassées des « Nordiques ». Avec l'expérience, nous savons qu'il est très difficile de combattre les « experts » de cette surface, qu'il est au contraire facile de se retrouver comme « happé » par un mur de neige (Suède 2014). Le suspens a été intense jusqu'aux derniers virages de la dernière spéciale : Mikkelsen, survolté, a su profiter de nos petits soucis (tête à queue et essuie-glaces bloqués) pour affirmer sa pointe de vitesse, mais il commet à son tour une faute à quelques encablures de l'arrivée. Faire partie du cercle fermé des « vainqueurs non-Scandinaves du Rallye de Suède » est un honneur, une belle preuve de réussite que Daniel Grataloup (l'ex-copilote de Delecour) a célébrée en nous remettant une excellente bouteille de Champagne.

→ DÉSILLUSION ARGENTINE

Nous avions deux objectifs distincts en 2015, au-delà

d'un troisième titre : remporter les rallyes d'Argentine et d'Allemagne. Seule manche qui s'est toujours refusée à nous, le cru 2015 sur les terres sacrées du Tango nous a à nouveau vu danser la carmagnole. Plusieurs fois sur le podium mais jamais sur la plus haute marche, ce rallye le plus « cassant » du championnat sera à nouveau dans notre ligne de mire en 2016. Quant au Rallye d'Allemagne, c'était une question d'honneur : les très mauvais résultats de 2013 et 2014 n'avaient plu ni à nous ni à l'état-major VW. Le triplé 2015 a remis les choses en ordre...

→ UN 3^e TITRE À LA STEPHEN KING

La concentration et les efforts lors du Rallye d'Australie décisif ont été tellement intenses, extrêmes. Il a été difficile de décrocher, ne serait-ce que de laisser l'euphorie s'exprimer. J'ai souvent comparé ça aux lignes écrites par Stephen King dans « Marche ou crève » : une fois la ligne d'arrivée franchie, on est incapable de savoir s'arrêter...!

► de toute manière, il n'y a pas cinquante manières d'aller vite. Souvent la manière la plus rapide est d'être efficace, propre dans son pilotage et pas trop en glisse. Ça peut être spectaculaire de temps en temps mais les pilotes ont compris depuis longtemps que les belles dérivées de la grande époque n'étaient plus la manière de gagner des rallyes aujourd'hui.

Votre palmarès s'agrandit à une vitesse très soutenue. Qu'en est-il de votre notoriété ?

Elle est grandissante aussi mais elle croit plus vite en Allemagne ou à l'international qu'en France. Ici, je crois que je serai toujours un peu dans l'ombre de ce qui a déjà été fait et de la fabuleuse époque Loeb qui a gagné neuf titres d'affilée avec une équipe française. Forcément, les gens sont un peu chauvins et il sera difficile d'atteindre le niveau de notoriété de Séb Loeb. Quelque part, je ne fais pas grand chose pour non plus. Moi, avant tout, je fais ce sport parce que je l'aime et c'est ce qui me procure le plus de sensations dans la vie. La notoriété est quelque chose qui vient avec mais j'apprécie énormément ma vie de tous les jours qui demeure très calme. Je n'ai pas une vie de rock star.

Il n'est pas totalement exclu que Sébastien Loeb refasse quelques rallyes à l'avenir. Belle perspective, non ?

Cela ne changerait rien à l'approche de mes courses. Ça serait une bonne nouvelle. Je suis certain qu'il serait capable d'être dans le coup comme il l'était ces dernières années. Pour la compétition et pour le championnat, ce serait un plus. Je serais le premier heureux de le voir revenir avec nous.

Le Rallye de France était de retour en Corse avec un format « à l'ancienne ». Qu'en avez-vous pensé ?

Le challenge au niveau du pilotage était intéressant mais nous n'avons pas eu de chance avec la météo et cela n'a pas aidé à ce que le rallye se déroule parfaitement. Du coup, j'ai eu le sentiment que ça manquait un peu de rythme, un peu d'action. Moi, je mixerais peut-être des journées comme celles de cette année avec de longues spéciales, avec une journée plus classique composée de spéciales qui s'enchaînent avec beaucoup plus de rythme pour les gens qui nous suivent. Cela donnerait aux spectateurs plus de possibilités de nous voir. Là, il ne pouvaient nous qu'une ou deux fois par jours.

Comment vous projetez-vous dans l'avenir ?

Il y a quelques années, j'aurais sûrement répondu que les statistiques m'intéressent beaucoup et que je vise les meilleures possibles. Aujourd'hui, je ne peux pas dire que je m'en fiche mais, en évoluant avec la maturité et l'expérience, mon sentiment a évolué et je suis dorénavant plus orienté vers la notion de plaisir et de bonheur. Le fait que je prends du plaisir aura bien sûr beaucoup d'influence sur le fait que je continue ou pas. Mon esprit est aujourd'hui plus ouvert. J'ai aussi d'autres objectifs dans la vie sur un plan personnel, comme construire une famille ou peut-être aller voir ailleurs. Je me vois encore en rallye mais je ne sais pas pour combien de temps. Peut-être que si d'autres opportunités se présentent à moi, j'irais courir ailleurs ou peut-être que je me dirais que, ça y est, j'en ai assez du sport auto et que j'irai faire autre chose. ■