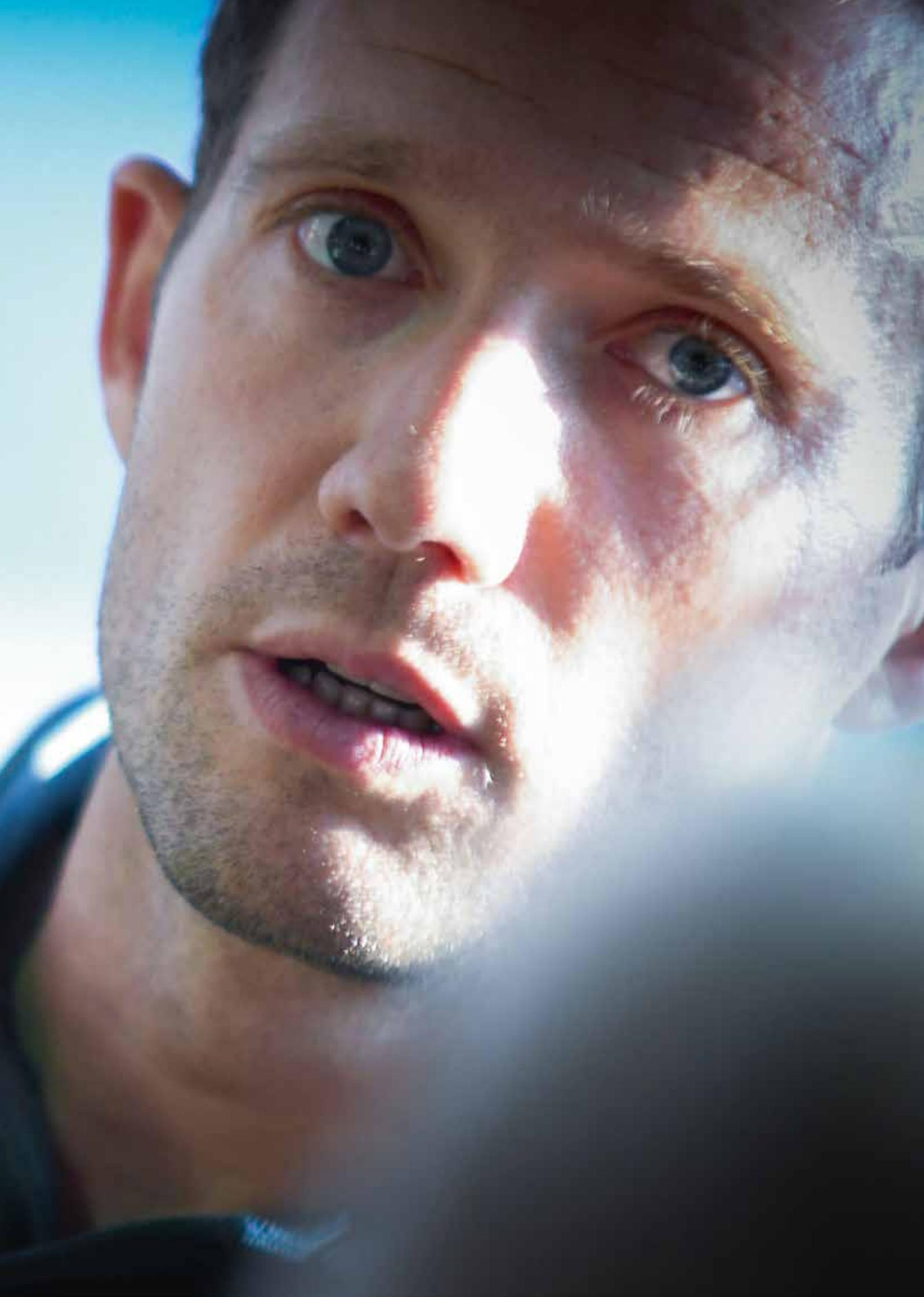


«JE SUIS UN COMPÉTITEUR-NÉ»

Le quintuple Champion du Monde n'est pas seulement une implacable «*machine à gagner*». À l'issue d'une démonstration d'une totale maîtrise, il lui arrive de se laisser déborder par l'émotion. Avant de revenir sur sa saison, sa stratégie, son plaisir au volant...

PROPOS RECUEILLIS PAR MICHEL LIZIN



L'arrivée du Wales Rally GB à peine franchie, dès qu'il apprend que le titre Pilotes 2017 est à lui, Sébastien Ogier est au bord des larmes. Image étonnante de la part d'un champion remarquable par la domination qu'il a de ses nerfs. Au Pays de Galles, il en a fourni une nouvelle preuve en conciliant, pendant trois jours, compétitivité, pour se donner toutes les chances de se garantir la couronne, et prise de risques «limitée», afin de ne pas laisser à Neuville et Tänak l'opportunité de revenir dans la course. Après l'Australie et l'annonce que son avenir passerait encore par M-Sport en 2018, le Champion du Monde s'est posé pour répondre à nos questions.

Comment vous sentez-vous maintenant que le titre est acquis et votre avenir défini?

Serein. L'ensemble de ma campagne 2017 a été la plus difficile de ma carrière en WRC. Le nombre de vainqueurs différents en témoigne. Je n'y ai conquis que deux victoires. Pour moi, c'est peu. Je n'ai pas l'habitude.

L'année n'en a-t-elle pas été encore plus excitante?

D'un côté, oui, car les WRC 2017 sont sensationnelles à piloter. La Ford Fiesta RS WRC m'a offert les plus belles sensations de ma carrière. L'émotion ressentie à la conquête de ce titre était la plus forte de ma vie, à égalité avec la naissance de mon fils. On ne peut pas toujours tout contrôler. Il ne faut pas. Je n'aurais pas pu, pas voulu empêcher ces larmes. J'ai laissé mes sentiments s'exprimer, abandonnant un instant ma retenue naturelle. La consécration que Julien et moi apportons à chaque membre de M-Sport, cette joie qu'ils me permettent d'éprouver et ce rayonnement qui a irradié leurs visages sont les plus belles des récompenses. Par eux, pour eux, ce cinquième titre est pour moi le plus fort et le plus beau.

Vous en doutiez-vous lorsque, il y a un an, vous avez choisi de rejoindre la seule équipe WRC à ne pas bénéficier du soutien officiel d'un constructeur?

Je suis un compétiteur-né. Le titre de Champion du Monde, je l'avais déjà. J'en avais même plusieurs. Le retrait de Volkswagen du WRC nous a tous pris par surprise. Je n'avais pas commencé à préparer mon avenir, puisque je le croyais tout tracé.

Étiez-vous au courant de ce qui se tramait?

Pas du tout. Je l'ai appris tardivement, en même temps que tout le monde, ce qui a eu pour conséquence que deux options, seulement, s'offraient à moi. D'un côté, il y avait Toyota. C'est un grand constructeur mais, au

moment où j'ai eu la possibilité d'essayer la Yaris WRC, elle était encore loin du compte. Après, elle a progressé plus rapidement qu'on aurait pu l'imaginer. Moi, je ne pouvais rien faire d'autre que de me fier aux sensations éprouvées au cours de mon test. Elles n'étaient... pas terribles, pour le dire ainsi. À l'opposé, si elle n'était pas parfaite, la Fiesta RS WRC m'est apparue comme une arme nettement mieux adaptée, surtout étant donné ma priorité de défendre mon titre.

On ne peut pas dire que vous vous soyez trompé!

Semble-t-il! Finalement, la Toyota s'est révélée particulièrement compétitive, mais elle a rencontré des problèmes de jeunesse. Ces défaillances mécaniques sont, pour Jari-Matti, devenues rédhibitoires dans la course au titre. Comme mon critère prioritaire était la régularité dans la performance, le choix de M-Sport s'est révélé le bon.

Y avait-il une part d'orgueil dans cette orientation: «Après avoir conquis quatre titres au sein de la meilleure équipe, Ogier se lance le défi de rester champion en comptant, d'abord, sur lui-même»?

C'est sûr que c'était un beau challenge, quelque chose d'intéressant à relever. Ce sentiment a participé à maximiser – si besoin était – ma motivation. C'est vrai que, les dernières saisons, l'équipe M-Sport galérait un peu. Mais, dans la vie, et en sport automobile, on n'arrive jamais à rien seul. Julien et moi leur avons amené non seulement notre expérience mais aussi une certaine impulsion. On les a entraînés à «élever leur niveau de jeu» au point que M-Sport, équipe privée, s'est peu à peu transformée en grande favorite au Championnat du Monde des Constructeurs. Cela ne manque pas de piquant, non?

Au moment d'opter pour M-Sport, vous êtes-vous souvenu de la mésaventure de Sainz en 93. Champion du Monde, il veut absolument piloter la Lancia. Mais Fiat se retire. Carlos se lie alors avec le Jolly Club et ne gagne pas une seule épreuve!

Je n'y ai pas porté d'attention. Sans doute en conséquence de mes résultats des dernières campagnes, je me mets moins la pression qu'avant. Champion, je l'ai été et je le suis. Plusieurs fois. Ce que je vis maintenant, je le prends comme du bonus. Évidemment, au plus profond de moi-même, je n'ai pas changé: je déteste perdre et je veux vaincre. Je ne m'aligne jamais pour être deuxième. Quand j'ai testé la Fiesta, j'ai senti le potentiel de cette auto. Il y avait moyen de «faire quelque chose avec». J'espérais bien me battre pour des résultats et des victoires. De ce point de vue, je n'ai pas à me plaindre.



Henriëckx



Ce cinquième titre mondial, Sébastien Ogier l'a surtout conquis grâce à sa régularité.



Avec la Ford Fiesta RS WRC,
le Gapençais s'est tout de
suite senti à l'aise.

**COMME MON
CRITÈRE
PRIORITAIRE
ÉTAIT LA
RÉGULARITÉ
DANS LA
PERFORMANCE,
LE CHOIX DE
M-SPORT S'EST
RÉVÉLÉ LE BON.**



Pour terminer la comparaison avec Sainz: après le fiasco de 1993, il s'est empressé de retrouver une équipe officielle, Subaru. Pas vous. Pourquoi?

Comparaison n'est pas raison. Chacun sait comment les événements se sont succédé. Cette année, je compte moins de succès que les saisons précédentes, mais je n'en suis pas moins champion... Pour la campagne à venir, jamais je n'ai écarté l'option de prolonger au sein de M-Sport. Dans ma tête, une chose a toujours été claire : j'ai toujours voulu être de la partie en 2018. Que ce soit au sein de l'équipe qui nous a conduits, Julien et moi, à notre cinquième titre me satisfait pleinement.

Les années précédentes, vous cherchiez d'abord à vaincre partout. En 2017, vous avez voulu marquer de gros points partout. Ce choix avait-il été privilégié au préalable?

Je n'ai pas l'impression d'avoir à ce point changé mon approche. La vérité est que les performances des WRC se sont rapprochées les unes des autres et que les pilotes capables de remporter des manches mondiales sont plus nombreux. La façon de mener mes courses dépend des événements, du classement et, sans vouloir ressasser sans cesse la même histoire, de l'ordre de passage en spéciale. En fonction de ces écarts amoindris entre les voitures et les équipages, il est parfois plus raisonnable, par exemple pour le leader du championnat, de se garantir une place d'honneur plutôt que de risquer de tout perdre en cherchant à tout prix la victoire. En résumé, je continue de courir de la même manière: je vise avant tout la victoire mais, si l'un ou l'autre pilote s'élançant en 8e ou 10e position réussit à se rendre intouchable, je me fais réaliste et opportuniste en me concentrant sur mon objectif prioritaire c'est-à-dire le championnat. C'est pourquoi j'ai accordé moins d'attention à ceux qui, s'élançant bien derrière, profitaient de leurs conditions d'adhérence pour se rendre inaccessibles. Sur les manches les plus récentes, j'étais le premier à souffrir, mais Thierry et Ott me suivaient immédiatement. C'était à moi de limiter les dégâts.

N'est-il pas paradoxal qu'une équipe qui n'est pas alignée par un constructeur remporte le titre réservé aux «Constructeurs»?

Peut-être cela fait-il un peu «désordre» pour les autres, mais c'est une récompense extraordinaire pour une équipe exceptionnelle, qui tire tout ce qu'elle peut des moyens qu'elle a. Aussi loin que je me rappelle, je me suis toujours dit que j'aimerais, un jour, travailler avec Malcolm Wilson. La possibilité s'est présentée. Je ne suis pas déçu. Que du contraire!



Qu'a-t-il de différent?

C'est un passionné, qui s'investit à fond. Sur-tout, c'est un ancien pilote, de très haut niveau. Il a une compréhension innée et complète de la problématique de notre sport. Son analyse est fine. Sa capacité de faire travailler les gens dans la même direction est grande. La passion lie l'ensemble. La structure qu'il a mise en place n'a rien à envier à la plupart des teams officiels.

Y a-t-il, néanmoins, des différences avec Volkswagen Motorsport?

Du côté de l'investissement humain, l'effort est identique, sinon plus impressionnant. Le confort – je veux dire la sensation que tout est pris en charge – peut être moins total. Cela se ressent sur des points de détails, uniquement.

Quelles relations personnelles vous lient à Malcolm Wilson?

J'ai beaucoup de respect pour lui. La confiance est mutuelle. On ne se cache rien. On fait tout pour progresser ensemble. Jusqu'ici, nous n'avons vécu aucun différend.

Le fait de développer votre partenariat avec RedBull a-t-il pesé dans votre choix pour 2017?

Lorsqu'on se retrouve, bien involontairement, dans la situation dans laquelle j'étais à l'automne 2016, on est bien content d'avoir à ses côtés un partenaire fidèle souhaitant prolonger l'aventure. Je sais, en sus, que la volonté existe de poursuivre, à l'avenir, la collaboration, que ce soit chez M-Sport ou ailleurs.

Lors de votre première prise de contact, quelles ont été vos premières sensations aux commandes de la Fiesta RS WRC?

C'est vieux, déjà! Elle ne m'a pas semblé parfaite. Le contraire aurait été étonnant. Je sortais d'une équipe et d'une voiture que j'avais façonnées pendant quatre ans. Le train avant, surtout, m'est apparu moins directif, moins réactif que celui de la Polo. Cette dernière était, globalement, plus précise. La Fiesta est un peu plus lente dans ses mouvements. Cela dit, la

boîte marchait bien, le moteur fonctionnait bien, aucun gros souci ne m'est apparu. Le potentiel était évident. Le reste, cela a été du réglage, afin de faire progressivement corps avec l'auto. À de rares exceptions près, je me suis rapidement senti globalement bien à son volant.

Dès votre premier rallye pour M-Sport, vous gagnez. La première qualité de la Fiesta serait-elle la facilité de conduite?

Ce qui se passe au Rallye Monte-Carlo ne peut être généralisé. Les difficultés sont trop spécifiques. C'est sûr qu'il faut y avoir à sa disposition une voiture «facile à conduire». Mais, surtout, il faut un équipage qui «sent» l'adhérence, qui anticipe les pièges, qui évite les grosses erreurs, qui ne se «loupe» pas – trop – dans le choix des pneus. Sans me lancer des fleurs, c'est un rallye de pilote, d'équipage. Il est vraiment très difficile. C'est le premier de la saison. Chacun découvre un nouvel environnement... Tout peut y arriver.

Plus tard, comme en Argentine ou en Sardaigne, on vous a senti moins à l'aise. L'ordre de passage en spéciale est-il seul en cause?

En Sardaigne, le balayage a joué un rôle capital. En Argentine, à défaut de mettre le doigt sur ce qui ne fonctionnait pas, j'ai su «faire le dos rond» et attendre que cela se passe. Ce n'est pas ma façon de faire préférée mais, parfois, il faut en passer par là.

Sans tenir compte de la Finlande, à six reprises sur treize, vous avez été devancé par au moins un de vos compagnons d'écurie. Est-ce normal quand on est quadruple Champion du Monde?

Au fil de l'année, Elfyn a bien progressé. Il faut compter avec lui désormais. À certaines occasions, il a parfaitement utilisé le profil particulier des pneumatiques dont il disposait. D'un bout à l'autre de la saison, Ott a été formidable. Il a haussé le niveau de son pilotage. Aujourd'hui, il fait partie des tout meilleurs. La preuve: il est resté un des derniers en lice

pour le titre. Il n'y a pas à rougir d'avoir été derrière lui de temps en temps.

Ott reconnaît avoir développé la Fiesta RS WRC 2017 «autour de lui». C'est-à-dire en accordant une certaine liberté au train arrière. Est-ce cela qui, dans certaines circonstances, vous perturbe?

Au fil du temps, je n'en ai plus eu la sensation. D'un côté, on affine ses réglages. D'un autre, on finit par s'acclimater à ce dont on dispose. C'est sûr que ce – relatif – flottement du train arrière faisait partie de ce qui me gênait. On s'est amélioré avec le temps, mais ce n'est toujours pas parfait.

Ott, aussi, aurait préféré un comportement plus vif!

Un peu plus de réactivité au coup de volant, c'est vrai, on ferait avec!

Tommi Mäkinen affirme que chaque voiture à sa personnalité. Et que c'est à chaque pilote de déterminer la façon avec laquelle il peut – lui – en tirer la quintessence...

C'est vrai... en partie. Avec le temps, un pilote a quand même les moyens de faire évoluer son auto dans une direction voulue. Certaines caractéristiques peuvent être ancrées dans la conception du châssis, la répartition des masses. Mais, avec un peu de temps et de moyens, on arrive à un résultat.

LA FAÇON DE MENER MES COURSES DÉPEND DES ÉVÉNEMENTS, DU CLASSEMENT ET DE L'ORDRE DE PASSAGE EN SPÉCIALE.

Sur la terre comme sur l'asphalte, Sébastien Ogier a joué placé toute la saison.





Après le retrait de Volkswagen, Ogier a rebondi chez M-Sport, avec succès.

Au fil de la saison 2017, avez-vous le sentiment d'avoir tiré la quintessence de la Fiesta?

Disons que cela a été correct. Maintenant que je ferai toujours partie de M-Sport en 2018, j'ai la certitude de pouvoir mettre en œuvre certaines idées permettant de faire évoluer les choses à ma manière. La Fiesta RS WRC dont je disposerai en 2018 sera, à coup sûr, une arme me permettant de me battre pour les premières places sur chaque rallye et de viser le titre. À moi – et à toute l'équipe – de tout faire pour optimiser et maximiser nos chances de vaincre.

Pour en revenir à la saison passée, le team a-t-il eu raison de ne donner aucune consigne de nature à favoriser la conquête de votre 5^e titre?

Oui. J'ai toujours été parfaitement clair sur le sujet. Que ce soit en ma faveur ou contre moi, «consigne» est un mot qui ne me plaît pas.

Et qui vous rappelle de mauvais souvenirs!

Cela aurait surtout été injuste envers Ott! Il aurait été dégueulasse de le stopper quand il avait encore des chances de conquérir la couronne... Cela dit, au Pays de Galles, à partir du moment où il ne pouvait plus être lui-même champion, il a fait preuve d'élégance en ne se mêlant pas à la lutte pour le meilleur chrono dans la «Power Stage».

Loeb a déclaré ne rien avoir vécu d'aussi fort dans une autre discipline que le WRC. Partagez-vous ce point de vue?

Je n'ai pas la même expérience que lui. Je suis moins qualifié pour avoir une opinion définitive mais j'imagine assez que cela puisse être le cas. Sur ce point, je lui fais confiance. Le rallye est une discipline exceptionnelle, dans laquelle l'adrénaline est très haute. La variété est très grande. Il est difficile de retrouver cela ailleurs.

Que penseriez-vous d'affronter de nouveau directement Sébastien Loeb en 2018?

Avec plaisir!

Si Loeb est, peu ou prou, de la partie, ce ne sera pas aux commandes de la même auto. Comment, alors, effectuer la comparaison ?

Les voitures sont proches les unes des autres. Si tu veux vraiment comparer tes «perfos» avec quelqu'un, le meilleur moyen est de faire partie du même team. Cela dit, selon les rumeurs, Sébastien envisage de disputer «quelques courses». De cette manière, pour lui, le pari s'annonce difficile. Ce n'est pas qu'il soit vieux, mais il a quitté le WRC depuis plusieurs années déjà. S'il relève ce défi, et s'il se montre capable de revenir aux avant-postes, la première chose qu'il conviendra de faire sera de lui tirer un grand coup de chapeau.

DIGEST SÉBASTIEN OGIER

Né le 17/12/1983 à Gap (34 ans)

Marié à Andrea Kaiser, 1 enfant

2005 Vainqueur de la Sélection Rallye Jeunes FFSA

2006 6^e de la Coupe Peugeot 206

2007 Vainqueur de la Coupe Peugeot 206 (F)

2008 Champion du Monde Junior (Citroën C2 Super1600)

3 victoires en J-WRC

Meilleur temps ES 1 Wales Rally GB (Citroën C4 WRC)

2009 Victoire au Monte-Carlo (IRC)

en Peugeot 207 Super2000

Citroën Junior Team (Citroën C4 WRC)

1^{er} podium en WRC:

2^e du Rallye Acropole

2010 Citroën Junior Team (Citroën C4 WRC)

2 victoires: Portugal et Japon

2011 Pilote officiel Citroën

(Citroën DS3 WRC)

5 victoires: Portugal, Jordanie,

Acropole, Allemagne, Alsace

2012 Signature avec Volkswagen,

saison en Skoda Fabia Super2000

2013 Champion du Monde (VW Polo R WRC)

9 victoires

2014 Champion du Monde (VW Polo R WRC)

8 victoires

2015 Champion du Monde (VW Polo R WRC)

8 victoires

2016 Champion du Monde (VW Polo R WRC)

6 victoires

2017 Champion du Monde

(Ford Fiesta RS WRC'17)

2 victoires: Monte-Carlo et Portugal



Déterminé et ambitieux, Sébastien Ogier a choisi de ne pas encore raccrocher son casque.

Avec les voitures 2017, la campagne qui se termine s'est-elle révélée plus passionnante, plus intense, que les précédentes?

De mon point de vue, chaque saison a été passionnante. Celle-ci a été plus serrée, avec des autos et des pilotes proches les uns des autres...

Au volant, les sensations sont-elles plus fortes?

Elles étaient déjà fortes précédemment. Cela dit, cela va encore plus vite, donc l'adrénaline est encore plus haute.

Continuerez-vous à donner la priorité au championnat «Pilotes»?

Oui, car c'est ce que chacun se rappelle. Mais je n'aimerais pas être couronné sans avoir gagné de rallye. La saison en deviendrait très très longue. Déjà, cette année, avec deux victoires, je me sens «en manque». J'ai été habitué à beaucoup plus. Certains succès sont particulièrement

valorisants. Celui qui offre le plus grand prestige, c'est le Monte-Carlo. De ce côté-là, je suis gâté!

Que les départs soient donnés un seul jour dans l'ordre du classement du championnat a-t-il été un élément capital de rééquilibrage des forces?

Les deux jours en fonction du championnat, c'était du grand n'importe quoi! Aujourd'hui que les forces en présence sont très équilibrées, cette seule journée du vendredi suffit à rendre la tâche du leader du championnat très difficile. À partir de 2018, ce qui serait logique, au minimum, serait que les équipages qui reprennent la route en Rallye2 s'élancent en premiers. Ils ont perdu le rallye. Ils ne sont plus dans la course et on s'échine à les avantager! En Sardaigne, j'ouvre la route le premier jour. Mon rôle de balayeur est à ce point pénalisant que, le samedi, je suis encore qua-

trième dans l'ordre des passages. Dans ces conditions, comment espérer remonter sur les leaders, qui dominent car ils se sont élancés, la veille, en neuvième ou dixième position? Qu'on laisse au moins ceux qui repartent en Rallye2 partir avant nous. Cela rééquilibrerait un tant soit peu les choses.

Ce cinquième titre risque-t-il de changer votre motivation future?

Je ne le pense pas. Les quatre premiers n'ont eu aucun effet de ce genre. J'éprouve toujours le même plaisir au volant. La seule restriction, c'est quand tu arrives sur une épreuve à fort balayage et que, dès les recos, tu sais que tu ne pourras pas te battre pour la victoire.

Même si c'est vous qui, dans ces conditions, vous en sortez le mieux!

Cela n'en est pas moins difficile à surmonter. De temps en temps, cela affecte ma motivation. Sinon, le plaisir est là. Intact. ■