



«Le Dakar? Une grosse machine à fric»

Revu au Condroz avec Bruno Thiry, Stéphane Prévot est loin d'être rangé du rallye: Championnat Asie-Pacifique, essais, piges à gauche et à droite, le Hutois continue à vivre de sa passion. Et il a récemment ajouté le rallye-raid à sa carte de visite.

PROPOS RECUEILLIS PAR THIERRY WILMOTTE

Récent 5^e du Rallye du Condroz aux côtés de son vieux complice Bruno Thiry, Stéphane Prévot n'a pas achevé sa saison 2017 en bord de Meuse. Toujours très actif, le copilote à la langue bien pendue se partage entre le Championnat Asie-Pacifique, des essais, quelques piges et même le rallye-raid, discipline qu'il a abordée plus récemment. «*De quoi être parti près de 250 jours par an*», nous a confirmé le Hutois de 48 ans, quelques jours avant de mettre le cap sur l'Inde, pour y disputer la dernière manche du Championnat Asie-Pacifique.

Stéphane, dans quel contexte disputez-vous ce Championnat Asie-Pacifique?

J'y roule aux côtés de l'Indien Gaurav Gill, un Indien européenisé. Et surtout un gars qui roule très vite et très bien! Quand nous avons remporté le titre Asie-Pacifique avec Chris Atkinson en 2012, c'est Gaurav qui nous avait donné le plus de fil à retordre. Cette année, je roule dans la même équipe que celle qui nous a sacrés en 2012: un team australien qui fait rouler deux Skoda avec le soutien des pneus MRF. Ce marché est hyper important pour Skoda. Et moi, je continue à prendre mon pied dans cette compétition où se sont illustrés des gars comme Sainz ou McRae à la grande époque. Cette année, ça manque un peu de compétition malheureusement car Proton s'est retiré. Mais ça va sans doute revenir. On se bat pour le titre avec notre compagnon d'écurie (Ole-Christian Veiby, Ndlr). Nous avons chacun gagné deux rallyes et nous le précédons de 6 points. On verra si je me retrouverai à nouveau à la remise des prix FIA le 8 décembre... Quoi qu'il en soit, les rallyes sont splendides. Et même si j'avance en âge, j'adore toujours parcourir le monde. Je préfère largement aller en Nouvelle-Zélande, en Australie ou au Japon, plutôt que de me retrouver au Catalogne ou au RAC!

Êtes-vous amer de ne plus être attendu comme avant en WRC?

Il est clair que je ne m'y intéresse plus beaucoup. Je n'ai pas regardé une seule Power

Stage cette saison. Je regarde les résultats, mais c'est tout. Plus rien à voir avec l'époque où je ratais l'école parce que j'avais passé la nuit à essayer de capter Radio Monte-Carlo pour suivre la Nuit du Turini...

Pourquoi?

Parce qu'il n'y a plus de passion. Tout s'est aseptisé, appauvri. Tout est devenu plus facile aussi! Plus question pour un copilote de faire valoir son expérience du terrain, ou de chercher une finesse dans un règlement qui est un copier/coller d'une épreuve à l'autre.

J'ADORE TOUJOURS PARCOURIR LE MONDE. JE PRÉFÈRE LARGEMENT ALLER EN NOUVELLE-ZÉLANDE, EN AUSTRALIE OU AU JAPON, PLUTÔT QUE DE ME RETROUVER AU CATALOGNE OU AU RAC.

Les parcours sont devenus minuscules, et tout est tellement encadré qu'il est impossible de s'y perdre. Mon plus gros problème est que l'expérience n'est plus valorisée. Un copilote ne peut plus se gourer pour rien. On lui fait même des road-books pour les reconnaissances!

D'accord, mais ça permet au copilote de se concentrer pleinement sur la lecture de notes...

Parlons-en! Le premier effet, c'est que ça permet aux équipes, même officielles, de trouver des gars prêts à rouler gratos. Et pour ce qui est de la lecture des notes, on est tombé dans un autre travers du système avec les vidéos... Aujourd'hui, un jeune pilote pense que parce qu'il a regardé les images embarquées d'Ogier, il va pouvoir le taxer après deux passages. Ça m'énerve...

N'est-ce pas un peu le scénario dans lequel vous vous trouviez en 2015, avec Stéphane Lefebvre?

Exactement! Au début, j'y croyais. Mais après quelques rallyes, j'avais compris...

Compris quoi?

Mais ça va trop vite pour ces jeunes-là! Ils gagnent avec des Peugeot 208 de 120ch, puis on les fait passer en WRC2 et parfois même en WRC six mois plus tard! Et là, on se rend compte que ça coïncide... Leurs notes ne sont pas adaptées. Mais les équipes n'osent pas analyser le problème et se remettre en question. J'ai terminé le RAC 2015, mon 15^e rallye avec Lefebvre, avec des notes rigoureusement identiques à celles qu'on avait faites au Monte-Carlo en janvier. C'est trop facile pour ces jeunes-là.

Trop facile?

Mais bien sûr, avec leurs vidéos à la c... Pour ces jeunes-là, le schéma est classique: ils arrivent sur un rallye en ayant écouté les notes d'Ogier ou d'un autre. Ils arrivent donc sur le terrain avec des notes qui ne sont pas du tout adaptées. Et là, ça commence. En deux passages, ils changent tout. Pourquoi? Parce que leurs yeux ont simplement vu la réalité du terrain. Ils voient enfin où ils roulent. Que se passe-t-il ensuite? Ils voudraient que je vienne m'asseoir à côté d'eux pendant toute la soirée, et que je commence à refaire toutes les notes. En regardant les vidéos, ils sont parfois prêts à rechanger 80% du bazar! Et puis tout cela ne sert quand même à rien car le lendemain, en vitesse de course, l'histoire est encore très différente. Et on s'étonne qu'ils sont perdus...

Comment faire?

Il faut simplement donner le temps au temps, bon sang! Ils débarquent dans un rallye qu'Ogier connaît comme sa poche pour l'avoir fait une demi-douzaine de fois. Et en plus, c'est Ogier... Ils s'étonnent qu'ils sont largués. Ils ne comprennent pas et n'acceptent pas qu'ils ne

RALLYE | INTERVIEW STÉPHANE PRÉVOT

pourront pas battre Ogier la première fois. Et sans doute pas la deuxième non plus. Ils pourront regarder mille fois leurs vidéos, et modifier leurs notes mille fois, ça ne changera rien! Arrive sur un rallye, fais tes deux passages, fais tes notes à toi. Et puis, après le rallye, regarde tes vidéos, et adapte tes notes à ta vitesse de course. Et comme ça, tu sais que l'an prochain, tu pourras arriver dans un meilleur contexte et commencer à peaufiner. Ta mémoire va travailler - pour ceux qui en ont une, et c'est comme ça que tu vas t'améliorer. Après deux ou trois participations, tu pourras alors commencer à prétendre rouler devant.

Mais pourquoi les équipes poussent-elles ce genre de pratique?

Parce que ça les arrange bien, évidemment! Les jeunes sont promus pilotes d'usine alors qu'ils n'ont encore rien prouvé. Ça ne coûte rien aux teams. Les jeunes fanfaronnent en disant qu'ils sont pilotes d'usine. Ils prennent un copilote qui accepte de rouler gratos, quand il ne doit pas amener un complément de budget, et tout le monde est content. Jusqu'au jour où le pilote se rend compte que dans 5

Stéphane Prévot n'a jamais eu sa langue dans sa poche. Il n'a pas changé.



LE HUTOIS A RETROUVÉ EN RALLYE-RAID CE QUI LUI MANQUE TANT EN RALLYE TRADITIONNEL.





Les épreuves du Championnat Asie-Pacifique continuent à séduire Stéphane.



Skoda Motorsport

ou 10 ans, il gagnera moins bien sa vie que son coiffeur ou son facteur! Les jeunes n'ont pas cette faculté d'analyse. Ogier y est arrivé parce que c'est un malin. Mais tout ce qu'il y a derrière, ce sont des ânes. À part Breen, qui fait illusion. Tous les autres, il faut arrêter.

Les usines peuvent-elles accepter une telle situation bien longtemps?

C'est qui les usines? Ou plutôt, par qui la plupart de ces équipes sont-elles dirigées? Par des indépendants, qui sont à la fois patrons

d'écuries et managers de pilotes. Morale de l'histoire: ils font signer leurs pilotes en leur donnant un salaire dont ils pompent 10 ou 15% de commission. Et on s'étonne ensuite qu'ils ne trouvent pas tous le nouveau Ogier. Le drame, c'est que si l'on continue avec ces gars-là, le championnat sera mort dans deux ou trois ans! Ou en tout cas, le rallye ne va jamais évoluer dans le bon sens.

On comprend mieux pourquoi vous avez migré vers le rallye-raid, alors que vous aviez pourtant juré de ne jamais mettre les pieds dans le sable. Un chouette milieu, ce rallye-raid?

Vous rigolez? Je n'avais jamais vu un milieu aussi pourri. C'est bien vénal, et surtout ça triche à mort! J'en ai vu plus en un an de rallye-raid qu'en 27 ans de rallye. Magouilles, tricheries, etc. Tout le monde essaie de se bouffer, c'est affligeant.

En parlant de «se faire bouffer», n'est-ce pas votre cas? Bernhard ten Brinke a annoncé qu'il disputerait le prochain Dakar avec Michel Périn alors que vous aviez récemment

entamé une collaboration au demeurant satisfaisante avec le Néerlandais.

C'est clair que j'ai les boules. Mais en même temps, je dois l'accepter. C'est râlant car ça fait au moins trois fois en deux ans que Michel Périn a annoncé qu'il prenait sa retraite alors qu'il fêtera ses 61 ans sur le prochain Dakar. Mais je ne peux pas en vouloir à Bernhard.

Que s'est-il passé exactement?

Quand nous avons commencé à travailler ensemble, Bernhard m'a proposé un accord sur trois ans articulé autour du Dakar. Avec 2018 pour se lancer, 2019 pour évoluer, et 2020 pour gagner. On s'est testés sur la Baja Pologne et on s'est très bien entendus. On a ensuite fait le Maroc où tout s'est bien passé entre nous, même si des soucis techniques nous ont retardés. Bref, le Dakar se profilait à l'horizon, sur une Toyota couvée par Overdrive. Jusqu'au moment où l'équipe officielle a vu partir Nani Roma chez Mini, tandis qu'on a détecté une tumeur au cerveau chez le pauvre pilote sud-africain Leeroy Poulter. Bernhard a été promu sur la troisième Toyota engagée sous la bannière de l'usine et on lui a fait comprendre qu'il serait plus opportun

«BRUNO M'A UNE NOUVELLE FOIS ÉPATÉ!»

Quinze ans après avoir roulé – et gagné – pour la dernière fois avec Bruno Thiry au Condroz, Stéphane Prévot a retrouvé son vieux complice au départ de la dernière épreuve du Championnat de Belgique. À bord d'une Citroën DS3 R5 couvée par Caren Burton, le duo mythique s'est classé 5e et a signé quelques coups d'éclat. «C'était génial!», s'exclame Stéphane Prévot. «Je ne sais pas combien de centaines de selfies et d'autographes on a dû faire tout au long du week-end. Mais surtout, on s'est régalez à bord de la voiture. Je ne pensais

pas que Bruno serait à ce point dans le rythme. Il m'a une nouvelle fois épaté. On a souffert en ouvrant la route le premier jour, mais quand j'ai vu les 2^e et 3^e chronos signés à

la lueur des phares, je me suis dit que Bruno n'avait rien perdu. Je suis sûr que si on avait eu un ou deux rallyes dans les jambes, on jouait la gagne!» (TW)



Stéphane Prévot a été étonné par la pointe de vitesse conservée par Bruno Thiry.

Q&A

de partir avec un copilote expérimenté. Que puis-je dire face à ça?

Le Dakar reste le cœur de cette discipline?

C'est pire que ça: tant que vous n'avez pas fait au moins un Dakar, vous n'êtes rien! J'ai fait le Maroc et la Chine, qui sont sûrement plus difficiles, mais le Dakar, c'est le graal. Une fois que vous l'avez décroché, vous pouvez enfin entreprendre une carrière à ce niveau...

Et où en est la vôtre alors de carrière?

Pour ce qui est de l'immédiat, Jean-Marc Fortin, qui est celui qui m'a fait entrer dans la discipline, m'a proposé un plan B pour disputer le Dakar aux côtés d'un Chinois. J'ai fait un test avec lui. Le gars est bien tordu dans sa tête, il conduit très mal, mais il a déjà 7 Dakar dans les jambes. Et moi, ça me permettrait enfin de déflorer ma carte de visite à ce niveau. Maintenant, pas question de brader mes services pour autant. Je lui ai donné mon prix et j'attends. C'est sûr que si j'y vais, je serai moins enthousiaste qu'avec Bernhard. Ce qui est clair, c'est que le rallye en lui-même ne me fait pas peur. Le Dakar en Amérique du Sud, c'est du gros foutage de gueule, une grosse machine à fric, un point c'est tout. Le problème, c'est qu'ils essaient de créer quelque chose de difficile dans un contexte qui ne s'y prête pas.

«NEUVILLE EST TROP ESSEULÉ CHEZ HYUNDAI»

Si Stéphane Prévot tire son chapeau à Malcolm Wilson et à Sébastien Ogier pour leurs titres, il attribue à l'ensemble de l'équipe Hyundai les raisons de leur échec collectif. «Si Hyundai n'a pas eu le titre, c'est d'abord la faute à Paddon et Sordo qui n'en ont pas touché une», dit-il. «Thierry est le seul qui a marché dans cette équipe. Je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas signé avec

Mikkelsen plus tôt, alors qu'il avait fait des essais pour eux en mars déjà. En revanche, je serai moins catégorique sur la fragilité que l'on a prêtée à la i20 WRC. Franchement, tous les pilotes savent qu'il y a certaines cordes à ne pas prendre n'importe comment! Enfin, si Thierry Neuville n'a pas toujours été servi par la chance, je ne dirais pas qu'il a raté la chance de sa vie d'être champion. Tout dépend de ce que

va faire Ogier, qui reste le meilleur pilote du monde. Thierry n'est pas loin derrière, mais il n'est pas encore à son niveau. Maintenant, je suis certain que Sébastien ne va plus faire de vieux os en WRC (Interview réalisée avant le Rallye d'Australie, Ndlr). Il n'ira en tout cas pas chercher les 9 titres de Loeb. Thierry pourra peut-être en profiter, mais il ne doit pas traîner car les Lappi, Tänak et autres Suninen arrivent... » (TW)

Rien à voir avec les sensations rencontrées en WRC?

Ça, c'est clair! Même si ten Brinke, qui n'est effectivement ni Loeb ni Nasser, se débrouille quand même pas mal. Cela dit, il faut bien faire la part des choses. Les raids demandent du vrai boulot. En fait, j'ai retrouvé là ce qui manque désormais dans les rallyes, à savoir de l'organisation, de la débrouille, de l'expérience, etc. La navigation n'est pas facile non plus, même plus complexe que je ne le pensais. Par contre, les bajas, ça c'est vraiment n'importe quoi! Le plus grave, c'est que la fameuse Coupe du Monde est basée sur trois ou quatre ral-

lies-raids et le double de bajas. Alors, faire un Championnat du Monde avec ça, c'est comme le WRC Trophy, c'est n'importe quoi!

Allez-vous quand même continuer dans la discipline?

Bien sûr! Vous savez que je pourrais faire mon année en participant seulement au Dakar et au Silk Way? Pas de quoi acheter une Porsche évidemment, mais assez pour nourrir ma famille. Même une seule baja me permettrait de mieux gagner ma vie que le Monte-Carlo à bord d'une voiture de pointe. Je verrai donc bien ce qui se passera avec Bernhard après le Dakar. ■

IL N'Y A PLUS DE PASSION EN WRC. TOUT S'EST ASEPTISÉ, APPAUVRI. TOUT EST DEVENU PLUS FACILE AUSSI!



Béals