

AVEC THIERRY BOUTSEN

Vainqueur de Grands Prix



“ CE SONT LES COURSES DIFFICILES QUI TE FONT APPRENDRE, PAS LES VICTOIRES ”

C'est un grave accident au Mans qui a éteint sa passion, et c'est un nom étroitement lié aux célèbres 24 Heures qui l'a rallumée. Balade en Shelby avec Thierry Boutsen, légende belge de la F1 reconvertie dans l'aviation qui vient de renouer avec le pilotage au dernier Tour Auto. Moteur !

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN-MICHEL DESNOUES / PHOTOS BERNARD ASSET

BONJOUR THIERRY. UNE SHELBY COBRA 289, JE NE CROIS PAS QUE VOUS AURIEZ PU NOUS FAIRE PLUS PLAISIR. QUELLE BEAUTÉ !

C'est la «street version», la plus élégante et la plus pure des Cobra. C'est avec elle que tout a commencé. C'est la version la plus proche de la voiture présentée par Carroll Shelby au salon de New York en 1962.

ÇA FAIT QUOI DE ROULER TOUS LES JOURS AVEC UN MYTHE SUR ROUES ?

Je suis ambassadeur de l'importateur exclusif Shelby pour l'Europe - la société Gentleman Car basée en Belgique - mais je ne la sors pas tous les jours. Pour aller au bureau, j'utilise ma Fiat 500 Topolino de 1960.

VOUS ÊTES TRÈS TOURNÉ VERS L'HISTORIQUE... D'OÙ VOS NOUVELLES ACTIVITÉS EN CLASSIC ?

Cela s'est fait tout seul, en fait. J'ai un business d'aviation qui, jusqu'à il y a deux ans, me prenait 110 % de mon temps. Et puis, je me suis dit qu'il était peut-être temps de lever un peu le pied pour faire les choses qui m'intéressaient, mais pour lesquelles, je n'avais pas le temps. Ce qui m'a amené vers l'automobile classique, c'est le désir de réaliser un rêve d'ado. Quand j'avais 15-16 ans, je voyais passer ces voitures magnifiques - Porsche 911,

autant de fanatiques. Sur l'échelle de la passion, ça monte bien plus haut que je ne l'imaginai.

ENTRE 1999, OÙ VOUS AVEZ VOTRE ACCIDENT AU MANS QUI MET FIN À VOTRE CARRIÈRE, ET LA CRÉATION DE BOUTSEN CLASSIC, AVEZ-VOUS MIS L'AUTOMOBILE DE CÔTÉ ?

Complètement. J'ai eu ce crash très violent et c'est le Professeur Saillant qui m'a sauvé. Quand j'étais à La Salpêtrière, trois jours après mon accident, il m'a dit qu'un homme présentant les mêmes fractures que moi à la colonne vertébrale était arrivé dans son service après un accident d'hélicoptère et qu'il venait de décéder. Sur 100 cas comme le mien, il y avait 100 morts. Si j'ai survécu, c'est uniquement à cause du fait que j'étais très affûté physiquement. J'ai pris plus de 40 G et j'ai été très bien soigné. Pas un jour ne se passe désormais sans que je remercie le Professeur Saillant et son équipe. Je suis un peu bloqué de temps en temps, mais je fais du sport, du vélo, je vis normalement. Je n'ai plus aucunes séquelles.

VOUS AURIEZ PU PILOTER DE NOUVEAU APRÈS ?

Non! De toute façon, j'avais pris ma décision d'arrêter. J'avais décidé que Le Mans serait ma dernière course. Je m'étais dit: «*Si tu gagnes Le Mans, tu arrêtes tout de suite. Si tu ne gagnes pas Le Mans, tu poursuis jusqu'à la fin de la saison pour aller au bout de ton contrat avec Porsche aux États-Unis.*» De toute manière, j'aurais stoppé à la fin de la saison, car je n'avais plus envie de faire ça. J'avais des projets plein la tête. Le crash, ça m'a pris beaucoup d'énergie. Il m'a fallu quatre longues années pour m'en remettre. J'avais les jambes paralysées, les côtes qui avaient transpercé les poumons, etc. C'était vraiment spectaculaire. Je reviens de très, très loin. Je me suis complètement désintéressé du sport auto à ce moment-là, un peu par instinct. Pendant longtemps, je n'ai pas su qui avait été champion du monde au début des années 2000, par exemple. C'était le black-out. C'est revenu petit à petit, au rythme de la guérison. Là, je suis de nouveau à fond. En fait, la piqûre de rappel, ça a été quand Nico Rosberg a commencé à faire de bons résultats. Comme c'est un voisin de palier, j'ai commencé à regarder ses résultats le dimanche et c'est revenu. Maintenant, je regarde les Grands Prix religieusement. Donc oui, j'ai eu un bug, et c'est très bien tombé que je puisse m'investir alors dans le business d'aviation que j'étais en train de lancer. Cela a été très dur pour moi et ma compagne Daniela. J'ai dû littéralement réapprendre à marcher, vous savez.

VOTRE PREMIÈRE PARTICIPATION AU MANS EN 1981 S'ÉTAIT AUSSI SOLDÉE PAR UN GROS ACCIDENT...

Oui, sauf que je n'avais rien eu. C'était dans les Hunaudières. Je m'en souviens, comme si c'était hier. Une suspension arrière a cassé et la roue est passée sous la voiture. J'étais à fond. Il n'y avait pas les chicanes à l'époque. La voiture était très instable. D'un coup, elle s'est levée, pratiquement à l'équerre. J'ai tapé à droite, puis à gauche, puis à droite, puis à gauche... Il a fallu 800 mètres pour que la carcasse de la WM s'immobilise.

C'EST ARRIVÉ COMMENT LE SPORT AUTO DANS VOTRE VIE ?

Ma mère raconte toujours que ma vie professionnelle a commencé quand j'avais 3 ans. C'est à cet âge que j'ai dit ▶

“ MA MÈRE RACONTE TOUJOURS QUE MA VIE PROFESSIONNELLE A COMMENCÉ QUAND J'AVAIS 3 ANS. C'EST À CET ÂGE QUE J'AI DIT QUE JE VOULAIS DEVENIR PILOTE DE COURSE ”



“IL N'Y A PAS DE HASARD, JUSTE DU TRAVAIL. CE SONT LES COURSES DIFFICILES QUI TE FONT APPRENDRE, PAS LES VICTOIRES”

que je voulais devenir pilote de course. Je ne sais pas d'où c'est venu. Il n'y a personne dans la famille qui était intéressé par le sport automobile. Je m'intéressais aux voitures. Je regardais les rares courses qui passaient à la télé. Je rêvais de faire ça et j'y suis arrivé. À 10-11 ans, à l'école, ils te font passer des tests psychologiques pour savoir ce que tu veux faire. Moi, je disais que je voulais devenir «pilote de F1», et ma mère était convoquée. «Il faut parler à votre fils, Madame! Ce n'est pas un métier», lui disait-on. Quand je suis arrivé en F1, elle n'a pas pu résister au plaisir d'annoncer la bonne nouvelle au collègue (Rires).

À QUEL ÂGE AVEZ-VOUS COMMENCÉ À COURIR ?

Dix-huit ans! En Belgique, à l'époque, tu faisais du karting ou de la voiture. C'étaient deux univers très distincts. J'ai fait l'école «Teddy Pilette» à Zolder face à des garçons qui venaient majoritairement de l'étranger et qui avaient fait du karting. J'ai perdu pas mal de temps au début, avec le service militaire notamment. J'ai pas mal triché, car je n'avais pas le droit de sortir de la caserne, sauf certains week-ends. Je me débrouillais pour tomber malade à chaque fois. Je sortais, je faisais ma course et je revenais le lundi matin. Le problème, c'est que cette année-là, j'ai gagné 15 courses sur 18 et j'étais souvent dans le journal! C'était le championnat du Benelux de F. Ford. Après, j'ai poursuivi en F3 Europe et F2... La filière classique. Il y avait du

beau monde, des gars comme Alboreto, Fabi et autres que j'ai retrouvés en F1.

AU DÉBUT DE VOTRE CARRIÈRE F1, VOUS CONTINUEZ MALGRÉ TOUT À COURIR EN ENDURANCE...

Oui, c'était une autre époque. J'ai fait beaucoup de Sport-Proto, simplement parce que j'avais besoin de rouler. J'avais beaucoup de retard sur les autres. Je n'étais pas le seul à lier les deux: Patrese, Nannini, Bellof, etc. J'adorais l'Endurance, car je roulais beaucoup. La F1, c'était 1h30 quand tout allait bien. En Endurance, c'était le double au minimum. J'ai gagné quelques belles épreuves comme les 1000 km de Spa, de Monza en 1983 avec Bob Wollek, les 24 Heures de Daytona en 1985. Avec Walter Brun, on a gagné le championnat du monde en 1986. J'ai refait de l'Endurance après la F1 avec Porsche, Peugeot. J'ai terminé deux fois deuxième au Mans en 1993 et 1996, remporté des catégories, mais jamais le général. J'ai failli disputer les 500 Miles d'Indianapolis aussi. Après la F1, j'avais dans l'esprit de faire une saison aux États-Unis. J'avais trouvé une écurie, mais il manquait un peu de budget. J'ai eu la bonne idée de ne pas investir mon argent personnel, et j'ai été chez Porsche à la place avec beaucoup de succès à la clé.

VOUS AVEZ MENTIONNÉ STEFAN BELLOF. SA DISPARITION VOUS A-T-ELLE MIS FACE À UNE AUTRE RÉALITÉ DE LA COURSE ?

Nous étions équipiers en 1985. Sa disparition à Spa fut un moment terrible pour moi, et ce ne fut malheureusement pas le seul. Ayrton (Senna. Ndlr) aurait dû être le parrain de mon deuxième fils. Il est mort 15 jours avant sa naissance. Michele Alboreto, mon deuxième meilleur pote en F1, a accepté de le remplacer et est devenu le parrain de Cédric. Il s'est tué lui aussi quelques années plus tard (le 2 avril 2001. Ndlr).

COMMENT VOUS ÉTIEZ-VOUS LIÉ À SENNA ?

Je crois que notre amitié est née à Détroit en 1983 où l'on se bagarrait comme des chiffonniers. J'avais mon Arrows qui était une poubelle et lui sa Toleman qui ne valait guère mieux. Avant, on se croisait lors des briefings sans se calculer, et cette fois-là, on s'est parlé après l'arrivée. Le soir, on est allés prendre un verre ensemble et on a bien sympathisé. Puis, quelque temps plus tard, on s'est retrouvés par le plus grand des hasards à l'île Maurice où nous prenions des vacances. Du coup, on a passé la semaine ensemble. C'était un vrai crack en ski nautique. C'est lui qui m'a appris à faire du barefoot. On se voyait souvent à Monaco, avec Stefano Modena qui nous rejoignait au restaurant. Ils s'étaient connus en karting. Qu'est-ce que l'on a pu se marrer avec Ayrton. Le dimanche, à l'époque, il y avait deux Grands Prix. Quand l'un se terminait, l'autre commençait. C'était à celui qui arriverait le premier à Monaco. On se retrouvait dans une pizzeria pour dîner et celui qui arrivait le dernier payait l'addition. Il y avait Ayrton, Piquet... J'en prenais toujours deux ou trois avec moi dans mon avion. J'avais un Learjet à l'époque, ça allait super vite. J'ai souvent gagné... car j'abandonnais souvent pendant le Grand Prix.

C'ÉTAIT BIEN L'ÉCURIE ARROWS POUR DÉBUTER EN F1 ?

Pas mal. Ça m'a bien formé, et quand je suis arrivé chez Benetton en 1987, je maîtrisais tout à 100%. J'aurais dû gagner quelques courses avec la B188, au Mexique notamment. J'étais aussi en tête en Autriche...

C'EST FINALEMENT CHEZ WILLIAMS QU'ARRIVE CETTE PREMIÈRE VICTOIRE...

Ce n'était pas la meilleure voiture, mais le moteur était juste extraordinaire. Grâce au Renault, on parvenait à compenser les faiblesses du châssis et à être devant. Imola aurait dû être ma première victoire, mais la boîte en a décidé autrement.

EST-CE QUE ÇA VOUS A FAIT UN PETIT QUELQUE CHOSE LA FIN DU CLAN WILLIAMS EN F1 ?

Je crois que c'est la moins pire des choses, en fait. L'écurie aurait pu disparaître totalement, le nom Williams aurait pu ne pas être conservé et, finalement, les deux sont encore là. C'est une chance que n'a pas eue l'écurie Tyrrell.

VOTRE CARRIÈRE EN F1 VOUS LAISSE-T-ELLE UN GOÛT D'INACHEVÉ ?

Non, pas du tout. Si c'était à refaire, je ne sais pas ce que je changerais, même si j'ai failli aller chez Ferrari. Nous étions en négociation, Senna et moi en 1987, pour rejoindre Maranello. Si Ayrton avait signé, j'aurais suivi. Cela ne s'est pas fait. Ils ont pris Berger et Michele (Alboreto. Ndlr), mais je n'ai pas le moindre regret. Je suis tellement content d'avoir pu faire ce que j'ai fait. Un petit Belge

Évasion sur les hauteurs de Monaco en Cobra. What else ?



qui arrive de sa campagne et qui parvient à gagner des Grands Prix, il n'y en a pas des masses.

EST-CE QUE L'ON A VOULU FAIRE DE VOUS LE NOUVEAU JACKY ICKX ?

Il est toujours facile de vouloir comparer, sauf qu'il n'y a rien à comparer, les deux époques étant bien trop différentes. Si j'avais roulé 20 ans plus tôt, peut-être aurais-je eu une carrière différente ou pas de carrière du tout. Je suis très content de ce que j'ai fait. 100% satisfait d'avoir pu être là. J'ai roulé pendant 22 ans, gagné des courses en F1, en Sport-Prototypes, en Tourisme. C'est une vie que beaucoup aimeraient vivre. J'ai fait ce qu'il faut pour y arriver, et ça a marché. Ce n'est pas la chance, c'est le travail. Ne pas se laisser influencer, continuer à travailler même quand ça va mal, ne pas se laisser abattre. Il n'y a pas de hasard, juste du travail. Ce sont les courses difficiles qui te font apprendre, pas les victoires.

HUMAINEMENT, DANS QUELLE ÉCURIE VOUS ÊTES-VOUS SENTI LE MIEUX ?

Benetton, de loin. Il n'y a jamais eu le moindre sous-entendu, à aucun moment. En tant que pilote, on pouvait dire tout le temps ce que l'on pensait. Peter Collins dirigeait l'écurie et Rory Byrne était à la technique. Un beau duo! C'est la meilleure voiture que j'aie jamais pilotée en F1 en termes de comportement. L'inverse de Benetton, c'est ▶

Les parkings sont chers dans la Principauté, il faut donc se montrer inventif pour garer sa F1.

Williams. Lorsque j'ai remporté le GP de Hongrie, il n'y avait plus personne dans le motor-home quand je suis revenu du podium. Ils étaient tous partis! Ça valait vraiment la peine de gagner pour eux! En fait, ils voulaient me remplacer par Mansell et cette victoire ne les arrangeait pas du tout. S'il y avait eu une crise sanitaire à l'époque, sûr qu'il s'en serait servi comme prétexte pour me virer (*Rires*).

À PROPOS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 JUSTEMENT, LA SOCIÉTÉ BOUTSEN AVIATION TIENT-ELLE LE COUP ?

Mon business, c'est l'achat et la vente d'avions d'affaires. On ne fait pas voler d'avions, on ne fait pas d'exploitation. Comme les affaires baissent, ceux qui veulent acheter n'achètent plus. Ceux qui possèdent un avion veulent vendre, mais il n'y a pas d'acheteurs. De plus, la majorité de nos transactions se font hors d'Europe, avec les États-Unis, la Chine et l'Inde qui sont autant de destinations où l'on ne peut pas voyager. Dernièrement, la vente d'un avion basé à Singapour a été retardée, car l'acheteur d'Arabie Saoudite n'a pas pu envoyer son mécanicien faire le check de l'appareil. Il a fallu faire voir l'avion dans ses moindres détails en vidéoconférence. À cause de cela, la majorité des transactions sont suspendues ou arrêtées. Nous sommes très impactés, mais nous sommes tous dans le même cas.

VOUS AVEZ TOUJOURS AIMÉ LES AVIONS ?

C'est quelque chose que j'ai découvert par hasard. Je venais de passer mon Bac et avais deux mois de vacances avant de commencer le cycle universitaire pour devenir ingénieur. Comme un ami de mon père était directeur d'une société d'aviation à Bruxelles, j'ai pu faire un stage à l'atelier. Je ne savais même pas qu'il y avait des avions privés. Ce fut une sacrée découverte. Extraordinaire. J'ai nettoyé des bougies, gonflé des pneus au début. Plusieurs fois, j'ai participé à des vols de contrôle après de grosses maintenances. Là, je me suis dit qu'un jour, je piloterai. J'ai pris des cours quand j'en ai eu les moyens, et j'ai acheté mon premier avion quand j'étais chez Benetton, avec les primes d'arrivée. Je l'ai revendu deux ans après pour un plus gros, et ainsi de suite... C'est comme ça que l'on a commencé avec Daniela, mon épouse, en 1997. Notre premier client a été Heinz-Harald Frentzen, le deuxième Keke Rosberg et le troisième Mika Häkkinen. J'ai aussi eu Michael Schumacher comme client. Après le milieu auto, on est allés voir un peu plus loin. On s'est lancés là-dedans sans business plan, pour voir ce que ça allait donner. C'est un hobby qui est devenu une profession, puis un vrai business.

VOUS ÊTES AUSSI IMPLIQUÉ DANS UNE ÉCURIE DE COURSE...

Boutsen Ginion, c'est 100% le business de mon beau-frère. C'est lui qui gère de A à Z. Notre pilote, c'est Karim Ojeh, le frère de Mansour. Il n'est pas le plus rapide, mais il est fiable. C'est un bon pilote. Pas d'erreur, très constant. On fait aussi rouler des pilotes qui apportent leurs voitures en GT.

VOUS ARRIVE-T-IL DE VOUS DÉPLACER SUR DES GRANDS PRIX ?

Non. Je ne vais pas pleurer pour avoir un pass. J'ai gagné des Grands Prix et ça devrait suffire pour aller visiter les potes une fois de temps en temps, sans avoir à mendier pour entrer dans le paddock. C'est seulement quand je



suis sorti de la F1 que j'ai réalisé que j'avais vécu dans une bulle pendant plusieurs années, coupé de la réalité du monde. C'est très bien la F1, mais il y a plein d'autres choses qui sont également très bien.

COMME L'AUTOMOBILE CLASSIQUE ! MAINTENANT QUE VOUS AVEZ FAIT LE TOUR AUTO, PEUT-ON ESPÉRER VOUS VOIR AU MANS CLASSIC OU AU GP DE MONACO HISTORIQUE ?

Ça non, je ne veux pas faire de courses. Je ne vais pas remettre ça, à 60 ans passés. Je veux bien faire le Festival of Speed de Goodwood, ce genre d'exhibition, mais certainement pas le Revival, Le Mans ou Monaco. Je ne cherche pas à faire ça. Le Tour Auto, c'est le hasard complet qui m'a amené à le faire. J'étais avec un pote, Hervé Ordioni, directeur général de la banque Rothschild Monaco, qui avait fait le Tour Auto en tant que pilote l'an passé et qui voulait le refaire de manière un peu plus agressive. Je ne savais pas comment se déroulait l'épreuve. Il m'a expliqué, et a conclu en me disant que si j'étais intéressé, on pouvait le faire ensemble. Pour le fun, j'ai dit OK. On a trouvé la voiture, formé une petite équipe derrière pour préparer tout cela et c'était vraiment très chouette. On a passé 5 jours ensemble coincés dans l'habitacle, et appris à bien se connaître.

AMBASSADEUR SHELBY, C'EST VENU COMMENT ?

Par hasard. J'ai toujours aimé ces voitures. Qui n'a pas rêvé de rouler en Cobra? C'est une voiture mythique. Je connaissais un peu le propriétaire de la société «Gentleman Car» qui les importe en Belgique, comme je vous le disais au début de notre balade, et nous avons discuté. Il m'a dit qu'il voulait communiquer un peu sur son activité, mais de manière différente. Il m'a proposé de devenir ambassadeur et l'idée m'a bien plu. C'est un clin d'œil à mon enfance, aux Mustang Shelby qui me faisaient rêver. Aujourd'hui, j'ai la Williams FW12C avec laquelle, j'ai remporté ma première victoire en Grands Prix au Canada accrochée dans mes bureaux à Monaco pour me rappeler les jours heureux de la F1, et la Shelby Cobra pour me ramener en enfance. Les belles mécaniques sont de sacrées machines à rêves. ■

“ C'EST TRÈS BIEN LA F1, MAIS IL Y A PLEIN D'AUTRES CHOSES QUI SONT ÉGALEMENT TRÈS BIEN ”