

Propos recueillis par Alain Pernot  
Portrait Laurent Villaron

**Thierry Boutsen**, pilote

# TOUR D'HONNEUR

Après avoir abandonné la compétition de manière brutale en 1999 sur une piste française, Thierry Boutsen a repris le volant à l'occasion du Tour Auto, qu'il a remporté en avril dernier au volant d'une Cobra. **Il en profite pour refaire un petit tour sur son parcours.**

**P**remier souvenir lié à l'automobile ? Ma mère dit que j'avais déjà le virus de l'automobile et décidé d'être pilote de F1 à 3 ans ! Je ne sais pas d'où ça vient car cela n'intéressait pas du tout ma famille. A 12 ans, j'ai essayé de m'inscrire dans l'école de pilotage d'André Pilette à Zolder. Ça m'a été refusé car il fallait un permis de conduire ! J'ai donc dû attendre d'avoir 18 ans. Ma famille n'avait pas d'argent pour soutenir mes débuts en compétition mais elle m'a toujours encouragé à 100 %.

### Jacky Ickx vous a-t-il inspiré ?

Oui. Je me rappelle avoir vu à la télévision en 1969 les derniers tours des 24 Heures du Mans avec ce duel terrible entre Jacky Ickx et Hans Herrmann. C'est l'une des premières courses que j'ai vues à la télévision. Ça m'a beaucoup frappé. Il avait déployé une belle tactique pour gagner. Quand j'étais gamin, il était une source d'inspiration. Ensuite, il a été mon manager pendant deux ans et puis il a repris lui-même la compétition.

### Comment avez-vous débuté ?

J'ai fait des études d'ingénieur automobile, à Mons. Un cycle en deux ans. J'avais consacré mon mémoire de fin d'études à la préparation d'un moteur de Formule Ford. Et c'est avec ce moteur préparé par mes soins que j'ai roulé l'année suivante, en 1978. J'ai gagné 15 courses sur 18 ! Aujourd'hui encore, j'en suis très fier. Ça m'a permis de me lancer, même si c'était compliqué. Jusqu'à ma deuxième année en F1, j'ai toujours été en galère financière. J'ai dû emprunter beaucoup d'argent que j'ai remboursé petit à petit grâce aux sponsors. C'était une bataille permanente mais palpitante. Rien ne m'aurait arrêté.

### Le chemin vers la F1 a été tortueux !

A la fin de ma deuxième saison de F2, j'ai bien cru que mes espoirs d'accéder à la F1 étaient morts. Je n'avais plus d'argent, plus de sponsors. La saison 1983 a commencé sans que je puisse rouler. Et, par miracle, un jeudi soir, j'ai eu un appel de Reinhold Joest : « Je suis aux 1 000 km de Monza. J'ai un pilote indisponible. Peux-tu venir ? » Dans la minute qui a suivi, j'étais dans ma voiture, direction Monza. J'ai fait équipe avec Bob Wollek sur une Porsche 962, et nous avons gagné la course devant les deux Porsche d'usine ! Cinq chefs d'équipe de F1 m'ont alors proposé de faire des essais. J'ai testé l'Arrows et j'ai signé pour eux.

### Comment avez-vous vécu vos débuts en Formule 1 ?

Me retrouver à Francorchamps dans le baquet d'une F1, c'était pour moi le début d'un rêve ! J'étais qualifié devant Mansell et Watson. Dès lors, je n'ai fait que progresser. En 1985, je suis monté sur mon premier podium, à Imola. Un grand souvenir ! L'Arrows ne marchait pas trop mal même si elle consommait beaucoup. Dans le cockpit, je n'avais aucune indication sur ma consommation. On partait avec le plein et on naviguait « au pif ». Je suis tombé en panne sèche à 100 m de l'arrivée ! Le règlement stipulant qu'un pilote n'avait le droit de pousser sa voiture que si elle était en situation dangereuse, je l'ai donc placée dans une position qui m'autorisait à la pousser et franchir la ligne. C'est comme ça que j'ai fini 2<sup>e</sup> !

### Vos études d'ingénieur vous ont-elles servi ?

Oui, toute ma vie. J'ai adoré réaliser des essais de développement et de mise au point. Ça me plaisait autant que de disputer les courses elles-mêmes. A l'époque, les écuries faisaient beaucoup d'essais privés. Quand j'étais chez Williams, j'étais assis 180 jours par an dans la voiture ! J'ai notamment développé la FW14, dotée de suspensions actives. J'ai été frustré de ne pas la piloter en course et de la laisser à Nigel Mansell.

### Parallèlement à la F1, vous couriez aussi régulièrement en Endurance...

Oui, autant que possible. J'ai adoré ça. C'était pour moi un moyen d'apprendre le métier, vu que j'avais très peu roulé étant plus jeune.

**“Ça me plaisait autant de préparer la voiture en dehors des courses que de disputer les courses elles-mêmes.”**

Et puis, j'étais payé à chaque course. C'est d'ailleurs ce qui me permettait de vivre car en F1, je n'ai été rémunéré pour la première fois qu'en 1985. J'avais découvert les 24 Heures du Mans dès 1981, mais ça s'était très mal passé. J'étais à 360 km/h en ligne droite lorsqu'une pièce a cassé sur ma WM. J'étais impuissant : j'ai tapé le rail plusieurs fois à gauche et à droite. J'ai mis 800 m à m'arrêter. Malheureusement, un commissaire est décédé dans cette mésaventure. C'est un souvenir très, très lourd. Aujourd'hui encore, j'ai du mal à accepter cette fatalité, mais ça n'a rien changé à ma détermination. J'ai beaucoup appris en Endurance, même si certaines courses m'ont émotionnellement beaucoup affecté, car il y a aussi eu la mort de mon coéquipier Stefan Bellof à Spa en 1985. J'ai pris ma revanche sur le sort et fait le deuil de cette tragédie l'année suivante en gagnant la même course avec la même voiture et la même équipe.

### En 1985, vous avez également vécu une victoire pas banale aux Etats-Unis...

J'ai participé aux 24 Heures de Daytona sur une Porsche privée. Au bout d'une demi-heure de course, le moteur casse. Du coup, je m'apprête à prendre le premier avion pour rentrer. En me dirigeant vers la sortie du paddock, je tombe sur Bob Wollek qui me dit : « Ne repars pas ! Viens rouler avec moi. Je suis avec deux mecs qui n'avancent pas, mais j'ai la voiture pour gagner ! » Les deux pilotes étaient AJ Foyt et Al Unser Jr. ! J'ai ressorti ma combinaison et mon casque, et j'ai enchaîné des doubles relais. De la 17<sup>e</sup> place, nous sommes remontés à la première et avons finalement gagné la course !

### Est-ce avec Benetton que votre carrière a décollé en F1 ?

Oui. J'ai eu la chance de piloter pendant deux ans d'excellentes monoplaces. La B187 avec le moteur Ford turbo était une voiture extrêmement compétitive. Malheureusement, elle était très peu fiable. J'ai souvent abandonné pour des bricoles, comme au Mexique : alors en tête, j'ai été stoppé par un court-circuit au tableau de bord. En Autriche, c'est le pommeau du levier de vitesses qui s'est détaché !

### Vous connaissez bientôt l'ivresse de la victoire avec Williams...

C'était un pas en avant pour moi que de rejoindre une équipe déjà championne du monde. Mais, pour Williams, il s'agissait vraiment de deux saisons de transition. Le châssis n'était pas très compétitif. On se battait avec des défauts de tenue de route et d'aérodynamique. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si mes deux premières victoires, au Canada et en Australie, ont été obtenues sous la pluie. En revanche, j'étais bien tombé avec le moteur. C'est principalement grâce au V10 Renault que j'ai remporté mes trois grands prix.

### Quelle place occupe votre victoire au Grand Prix de Hongrie 1990 ?

Pour moi, gagner en contenant les assauts d'Ayrton Senna est une satisfaction personnelle qui n'a rien à voir avec toutes les autres. Sachant que Williams n'était pas très rapide pour changer les pneus, j'avais choisi de ne pas m'arrêter. Il me fallait donc économiser mes gommes jusqu'à la fin. J'ai essayé de faire ça proprement et avec fair-play. C'était un peu spécial, ce jour-là, car l'équipe Williams m'avait informé avant le départ que je ne serais pas retenu pour l'année suivante. Après la victoire, je suis quand même retourné dans le motor-home pour fêter ça avec l'équipe, mais Frank Williams et Patrick Head avaient déjà quitté le circuit ! J'ai reçu un fax de ●●●



La Benetton B187 est la F1 au volant de laquelle Thierry Boutsen a éprouvé le plus de sensations.

**“J’étais à 330 km/h dans la ligne droite, à 3 heures du matin. Je me suis dit : « Qu’est-ce que je fous là ? »”**

félicitations... deux jours après. A l’époque, c’était comme ça. Aucun sentiment, aucune autre émotion que le business. Je pense que Frank a été énormément frustré par son accident. Il acceptait mal son sort. Il avait parfois des réactions un peu singulières, mais on faisait tous avec.

### **Vous évoquiez Ayrton Senna. Il semble que vous étiez particulièrement liés...**

Avec Ayrton, nous étions très amis. En 1985, nous nous étions retrouvés en vacances, par hasard, à l’île Maurice. Cela a évolué en une amitié sincère et profonde. A tel point que je lui avais demandé de devenir le parrain de mon deuxième fils, Cédric, quelques jours avant son accident fatal. Il avait accepté, mais le sort en a décidé autrement.

### **Comment avez-vous rebondi après Williams ?**

En 1991, j’aurais pu rejoindre Benetton, mais Renault a insisté pour que je contribue à remettre l’équipe Ligier sur pied. Ça passait par une année de transition avec le moteur Lamborghini avant l’arrivée du Renault. J’ai cru bien faire, mais c’était une erreur. Je ne le regrette pas du tout. J’ai appris beaucoup de choses, mais ça a plus ou moins mis un terme à ma carrière en F1. J’ai encore couru pour Jordan en 1993, mais la voiture avait été dessinée pour Barrichello, qui faisait 20 cm de moins que moi. Quand je tournais le volant, j’étais bloqué, d’un côté, par mon genou et, de l’autre, par la coque. Je ne pouvais absolument pas conduire librement et en sécurité. Au bout de dix courses, j’ai préféré arrêter. Ça ne servait à rien. J’ai donc repris l’Endurance. J’ai disputé les 24 Heures du Mans 1993 avec Peugeot, sur la 905. Une grande frustration ! Nous avons eu un souci d’échappement qui nous a fait perdre le commandement à un moment. Et comme il y avait les trois Peugeot en tête, Jean Todt a préféré assurer et a rapidement gelé les positions. J’ai dû me contenter de la 2<sup>e</sup> place. J’ai aussi terminé 3<sup>e</sup> en 1994 sur la Porsche Dauer, et 2<sup>e</sup> en 1996 sur une Porsche GT1 officielle.

### **Vous rejoignez alors Toyota...**

Qu’est-ce qu’on a eu comme malchance avec Toyota ! La première année, en 1998, j’étais en tête au Mans jusqu’à une demi-heure de la fin, et puis l’arbre primaire de la boîte a cassé. Une fois revenu au stand, j’ai vu tous les mécanos pleurer. C’était un moment émotionnel très, très fort. L’année d’après, j’ai eu cet accident qui a failli me coûter la vie. Là aussi, j’étais en tête de la course, facile, et puis un pilote de GT m’a tapé sur le côté de la voiture, avant la courbe Dunlop. J’étais à 305 km/h. C’est de loin le plus gros accident de ma carrière. Je me suis fracturé plusieurs vertèbres. J’ai été très handicapé pendant quatre ans.

### **Cet accident a-t-il provoqué la fin de votre carrière de pilote ?**

Non, pas vraiment, car j’avais décidé avant le départ des 24 Heures que ce serait ma dernière course quoi qu’il arrive. J’avais envie de faire autre chose. Et puis, je me suis rendu compte de la prise de risque. Ça m’est venu lors d’une séance d’essais au Castellet, avant Le Mans. J’étais à 330 km/h dans la ligne droite, à 3 heures du matin. Je me suis dit : « Qu’est-ce que je fous là ? Je n’ai plus envie de faire ça. » J’ai pris le parti de disputer les 24 Heures le mieux possible, puis de m’arrêter. Ça s’est fini un peu plus brutalement que prévu !

### **Mauvais timing !**

... Ou très bon timing : si j’avais eu cet accident à ma première course, je n’aurais jamais pu faire carrière.

### **Vous vous tournez alors vers l’aviation...**

Lorsque j’avais 20 ans, j’ai été invité à monter comme passager dans un avion privé à la suite d’un stage d’été en tant qu’apprenti mécanicien dans une société de maintenance d’avions d’affaires. Je me suis dit : « Un jour, il faudrait que je prenne les commandes d’un engin comme ça ! » J’ai passé ma licence de pilote sur un monomoteur après ça. Dès que j’ai eu un peu d’argent avec les primes d’arrivée chez Benetton, je me suis acheté un petit Piper Turbo IV, puis j’ai changé plusieurs fois d’avion et, en 1997, j’ai eu une demande de Heinz-Harald Frentzen, qui souhaitait acquérir un appareil comme le mien. Je m’en suis occupé pour lui. Dans la foulée, Keke Rosberg m’a sollicité pour vendre son avion et son hélicoptère. Mika Häkkinen voulait en acheter un, Michael Schumacher désirait vendre le sien... Je me suis lancé dans le commerce d’avions privés. C’est palpitant et ça a d’ailleurs contribué à ma décision d’arrêter la course. Je fais ça depuis vingt-cinq ans, et nous avons vendu 405 avions.

### **Est-ce que la course vous manque ?**

Ça ne me manque pas. En revanche, j’ai fait un truc génial qui m’a replongé dans cette ambiance : depuis trois ans, je participe au Tour Auto. C’est un événement absolument extraordinaire qui allie le sport et des journées de découverte dans des endroits merveilleux... Après deux participations sur une Porsche 2 litres pour m’acclimater, nous avons remis ça cette année sur une Cobra et nous l’avons gagné. Belle expérience au niveau humain et sportif. Et j’étais très content de regagner !

### **Au point de vous redonner l’envie de disputer d’autres courses historiques ?**

Pas du tout. J’ai trop de boulot. Le faire une fois par an, c’est sympa. Je crois que je vais en rester là.

### **Quelles voitures vous ont donné le plus de sensations ?**

Il y en a deux, et de loin. D’abord, la Benetton B187 turbo, dont j’ai déjà parlé, et la Porsche 956, qui était très agile. Et puis j’en ajouterais une troisième : la Cobra avec ses 500 ch et ses 1 000 kg. J’adore !

### **Vous avez tout de même gardé un pied dans l’automobile...**

Oui, avec mon fils Cédric, nous avons monté il y a trois ans une société de vente de voitures historiques. Nous avons notamment à vendre une Ferrari California, ayant appartenu à Michael Schumacher, avec des broderies personnalisées. Il l’a possédée pendant quatre ans. ●

GP de Hongrie 1990 : Boutsen porté en triomphe par son ami Ayrton Senna. Une émotion intense.

