

Thierry Boutsen

“LA F1, C’EST LE RÈGNE DU KLEENEX”

La nouvelle saison de Formule 1 démarre ce week-end. Qui mieux que le dernier Belge vainqueur d’un grand prix pour en parler? C’était il y a déjà 25 ans...

La Formule Un n’est jamais loin quand on rencontre Thierry Boutsen. Non seulement dans la discussion. Mais aussi dans les bureaux de sa société Boutsen Aviation, qui vend des jets privés à Monaco. Voyez cette véritable F1 accrochée au mur de son bureau. “C’est la dernière Williams que j’ai pilotée, celle avec laquelle j’ai remporté mon troisième et dernier grand prix, en 1990, explique l’ancien pilote à l’éternel tête de jeune homme, aujourd’hui âgé de bientôt 58 ans. Une manière de me rappeler tous les jours ces merveilleuses dix saisons. Ce fut pour moi une période vraiment fabuleuse.”

➤ **Vous serez donc devant la télévision ce dimanche pour le début de la saison en Australie...**

THIERRY BOUTSEN - Bien entendu. Je reste très intéressé par la F1. Et puis, je baigne de toute façon dedans. D’abord parce qu’on m’en parle encore souvent, vous en êtes un bon exemple (*rire*). Ensuite parce que j’habite à Monaco, qui est le théâtre du grand prix le plus prestigieux du calendrier. Et enfin, parce que je suis voisin des pilotes Nico Rosberg et de Lewis Hamilton. Mais nous ne parlons presque jamais de course automobile. De toute façon, si nous échangeons au sujet de nos expériences, on ne se comprendrait pas. Tout a tellement changé...

➤ **Dans quel registre, particulièrement?**

T.B. - Aujourd’hui, le réglage de la voiture est calculé au poil près par des batteries d’ingénieurs et des simulateurs informatiques. Ce qui n’était pas le cas à mon époque, où c’était le pilote qui mettait la voiture au point. Sans minimiser sa performance, le conducteur actuel n’a plus qu’à s’installer derrière le volant et à conduire le mieux possible. Je regrette que la technique ait pris autant le dessus sur les performances individuelles des pilotes.

➤ **Ils sont pourtant bien davantage payés qu’à votre époque....**

T.B. - Il est clair que les pilotes d’aujourd’hui gagnent beaucoup plus d’argent que ceux de ma génération. Je dirais, au minimum, entre dix à quinze fois plus. C’est le règne de l’argent roi.

➤ **Et c’est aussi le règne de l’effet d’annonce... Avec l’arrivée en Australie du plus jeune pilote de l’histoire de la F1: le Néerlandais Max Verstappen, seulement 17 ans...**

T.B. - Lui, il n’a clairement pas assez roulé dans la vie pour devenir un bon pilote de F1. S’il a de la chance en début de saison, il va créer le buzz. Mais dès que ça se passera moins bien, on le jettera comme un kleenex. Honnêtement, même si je ne lui souhaite pas, je pense qu’il y a beaucoup de risques qu’il soit remplacé sans sommation après seulement quelques grands prix, ce qui était impensable à mon époque.

➤ **La F1, c’était donc mieux avant?**

T.B. - Non, je pose juste une série de constats. La F1 a beaucoup évolué dans tous les secteurs. En mal, mais aussi en bien! Notamment au niveau de la sécurité. L’époque à laquelle je roulais était nettement plus dangereuse que maintenant. Au moindre accident, les voitures brûlaient. Les coques n’étaient pas très rigides. Par conséquent, en cas de choc frontal, la voiture s’écrasait littéralement dans le mur. Mais on reste toujours à la merci d’une panne mécanique qui peut déboucher sur le pire. On l’a vu avec le grave accident du Français Jules Bianchi (*dans le coma depuis octobre dernier*). Depuis le décès d’Ayrton Senna en 1994, plus aucun pilote n’avait été touché aussi profondément que Jules lors d’une course.

➤ **Ayrton Senna était l’un de vos amis proches...**

Évoquer sa personne vous fait encore mal 21 ans plus tard?

T.B. - Et comment! Je lui avais demandé s’il voulait être le parrain de mon deuxième fils quelques semaines avant sa mort. Et il avait accepté. J’étais à Imola ce week-end là, mais j’ai quitté le circuit le samedi, après avoir assisté à l’accident qui a tué le pilote Roland Ratzenberger lors des essais. Je n’étais donc plus sur place quand Ayrton a eu son accident. C’est le pire souvenir de ma carrière en sport auto.

➤ **Et vos meilleurs?**

T.B. - Toutes mes premières victoires. En Formule Ford, en Formule 3 et en F1, bien entendu. Mais, au-delà de tout, je tire surtout une énorme satisfaction d’avoir duré long-

REPÈRES

1957 Naît à Bruxelles.

1975 Première victoire en course auto (Formule VW).

1983 Débuts en F1, dans l’écurie Arrows.

1989 Deux victoires en F1, avec Williams. Sacré “Sportif belge de l’année”.

1990 Troisième victoire, toujours avec Williams.

1993 Abandonne la F1.

1999 Fin de sa carrière de pilote, après un gros accident aux 24 Heures de Mans.



temps au plus haut niveau. Et, en même temps, de ne pas avoir fait la saison de trop...

➤ **Pourquoi avoir arrêté, en fait?**

T.B. - Je n'avais plus de voiture compétitive et j'avais envie de faire autre chose. Je ne prenais plus assez de plaisir. Faire de la F1, c'est bien sûr quelque chose d'extraordinaire. Mais, lorsqu'il est impossible de gagner à cause de sa voiture, cela devient frustrant. J'ai donc décidé d'orienter ma carrière autrement. Par la suite, j'ai fait beaucoup de courses d'endurance, j'ai gagné des championnats aux États-Unis, des courses de championnat du monde dans d'autres catégories. J'y ai pris autant de plaisir, voire plus, qu'à rouler dans une mauvaise F1. Je ne nourris aucun regret.

➤ **Vous êtes le dernier Belge à avoir gagné un grand prix de Formule Un. Quelles sont les qualités que devrait posséder votre éventuel successeur?**

T.B. - D'indéniables capacités de pilotage. Mais cela ne suffit malheureusement pas. Il faut aussi la chance que tout arrive au bon moment: la bonne écurie, le bon entourage et la réussite. Au cours d'une carrière, il faut savoir saisir les opportunités, éviter les mauvais plans, et prendre les bonnes décisions. Autant qu'une victoire, un échec en F1, ou même pour arriver en F1, reste un phénomène collectif.

➤ **D'où vous est venue cette passion pour l'aviation?**

T.B. - Vers dix-sept ou dix-huit ans, mon premier job étudiant, c'était mécanicien dans une société belge qui

faisait voler une quinzaine d'avions d'affaires. À l'époque je voulais devenir ingénieur, le secteur me paraissait tout à fait intéressant. J'ai donc mis les pieds dans cette société et j'ai très vite pris goût à l'aviation. Avec mes premières primes en F1, j'ai pu m'acheter un petit avion. Puis un deuxième, que j'ai revendu et ainsi de suite. En 1997, Heinz-Harald Frentzen (*autre pilote de F1*) m'a dit qu'il voulait le même avion que moi mais qu'il ne savait pas comment s'y prendre. Je me suis occupé de tout et deux mois plus tard, je lui remettais les clés de son avion. Et puis ensuite, ce fut au tour de Mika Häkkinen, de Michael Schumacher... En fait dans le monde de la Formule 1, j'ai réalisé ce genre de transaction une dizaine de fois. Dès 1997, j'ai donc créé une société avec mon épouse. Au départ, je voulais simplement légaliser les ventes et les achats. Je ne pensais pas que cela prendrait une telle ampleur. Là, Je voyage, je croise une foule de gens différents et intéressants. Bref, je m'amuse...

➤ **Donc, là, tout va bien?**

T.B. - Ma vie familiale est parfaite, notre travail est passionnant, nos ventes dépassent nos espérances... Donc je ne sais pas si ça peut être mieux! Je suis heureux, épanoui et comblé. Le business est aussi une aventure humaine, avec des mentalités différentes, parfois surprenantes, qu'il faut savoir apprivoiser... Des manières de négocier spécifiques et atypiques, c'est enrichissant et fascinant. On ne s'ennuie jamais. Et c'est bien mon objectif.

Dans sa société Boutsen Aviation, à Monaco. "J'ai vendu une dizaine d'avions au monde de la F1."

**GRAND PRIX D'AUSTRALIE
LES ESSAIS
SAMEDI 14 LA DEUX 6H55
LA COURSE
DIMANCHE 15
LA DEUX 5H55
(REDIFFUSION 14H45)**

✕ Frédéric Vandecasserie