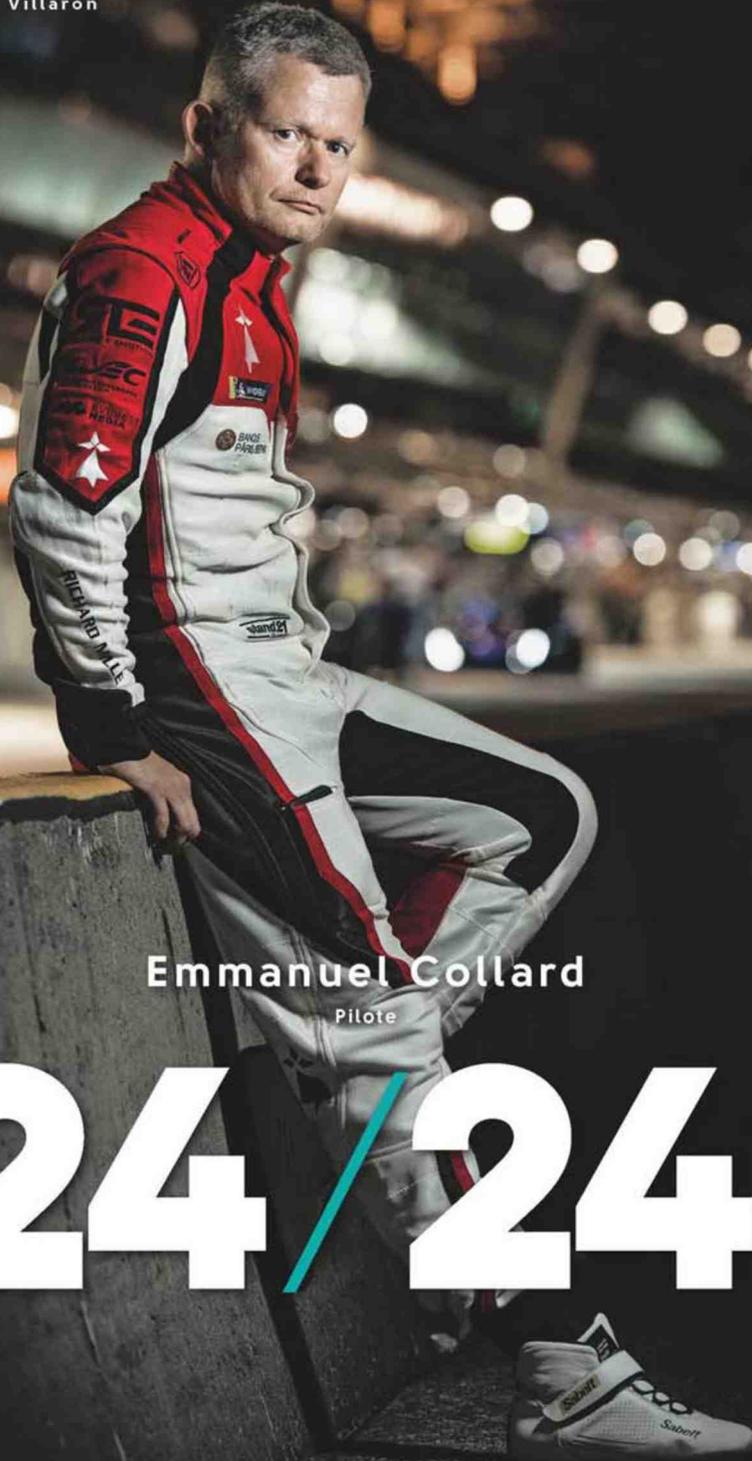




HISTOIRES D'AUTOS

Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron



Emmanuel Collard
Pilote

24 / 24

30

Premier pilote français à avoir été sacré champion du monde de karting, "Manu" Collard était promis à un brillant avenir en formule 1. Mais les embûches du paddock l'ont orienté vers l'endurance, dont il a gagné la plupart des grandes classiques.

Il vient de signer sa 24^e participation aux 24 Heures du Mans.



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Difficile à dire... Il n'y avait pas de voiture dans ma famille et je ne m'y intéressais pas du tout. Le premier objet à moteur dont je me souviens est une petite moto que j'ai eue à 6 ans. Ça me plaisait et ça m'a donné envie de faire de la voiture, même si je n'avais alors encore jamais vu la moindre course à la télé. Mon père m'a dit : « *Mon petit gars, il va falloir attendre 18 ans !* » Nous ne

connaissions pas le karting à l'époque. Mon père tenait un bar dans Paris et, un jour, un de ses clients lui parle de karts. Je devais avoir 11 ans. Mon père m'en a offert un au Noël suivant. Je me suis inscrit à un club. A l'époque, on faisait ce qu'on appelle des « amicales », des petites courses entre des bottes de paille, sur un parking de supermarché. Ça m'a tout de suite énormément plu. Dans la foulée, j'ai disputé le championnat de France que j'ai gagné. Mes parents ont vu que j'étais bon. Ils m'ont suivi. Mon père a acheté une camionnette et me faisais la mécanique.

Avez-vous été vite repéré ?

Oui. En 1985, Renato Merlin, un préparateur italien, m'a remarqué et m'a permis de devenir pilote d'usine Kali Kart. J'ai été champion du monde en 1988, à Laval. J'ai mené toute la course et me suis fait enfumer par un Italien au début du dernier tour. J'ai réussi à me refaire et j'ai gagné avec 15 cm d'avance. C'était tendu ! Cela dit, quand j'ai réalisé que j'allais devoir répondre aux journalistes, j'ai failli relâcher mon effort. Je n'avais jamais été un grand bavard... Cette victoire a changé ma vie. Je devenais le premier Français champion du monde. On en a parlé partout. Du coup, j'ai reçu un appel de François Guiter, le patron de la Filière Elf. Il m'a convoqué à la tour Elf pour me proposer de passer à la voiture.

Cela vous a-t-il plu tout de suite ?

Non, il m'a fallu un peu de temps pour aimer ça. Ils m'ont placé en formule Renault alors que je n'avais même pas mon permis de conduire. C'est courant aujourd'hui, mais à l'époque, il m'a fallu une dérogation spéciale de la FFSA. Elf m'a envoyé à l'école de pilotage du Castellet. Ils m'ont dit : « *Si tu pilotes comme ça, tu n'y arriveras jamais.* » Trop frustrant... J'ai été placé dans l'équipe Graff Racing, mais ça s'est très mal passé. J'ai beaucoup galéré. Du coup, mon père a créé une équipe, le Lemco Racing. Il a engagé Robert Descombes, un ancien d'Oreca. C'est lui qui m'a vraiment appris à piloter une monoplace. A partir de là, j'ai commencé à prendre du plaisir et à gagner des courses. J'ai terminé 2^e du championnat, derrière Olivier Panis. L'année suivante, j'ai remporté le championnat, toujours au sein de l'équipe familiale. Là, j'ai commencé à regarder les grands prix à la télé.

Mais la suite se complique...

Mon père s'est un peu pris pour Ron Dennis à un moment. Il a voulu continuer en F3 avec l'équipe familiale, mais nous sommes allés au casse-pipe. Je n'avais pas d'ingénieur, alors que cette discipline nécessite plus de réglages. Elf voulait me placer chez Saulnier, mais le père Collard en avait décidé autrement. Ça a été une belle connerie. Au fond de moi, je pensais que ce serait mieux dans une équipe ayant pignon sur rue, mais je n'ai rien dit. J'écoutais mon père. Il croyait que j'allais tout gagner. Il ne connaissait pas le caractère formateur de la F3. C'est une étape d'apprentissage que je n'ai pas vraiment eue. Clairement, j'en ai souffert. Heureusement, en fin de saison de F3, Elf m'a permis de disputer une course de F3000, et ça a tout de suite marché. Cela a créé des tensions avec mon père. Nous nous sommes fâchés.

Très vite, vous avez la possibilité de tester une F1. Une aubaine ?

Tico Martini a parlé de moi à son ami Guy Ligier, qui m'a proposé de devenir pilote d'essai de l'écurie. J'ai fait mes premiers tests en F1 à 17 ans. C'était un peu de la connerie. C'est allé trop vite. Je n'étais pas prêt, pas armé. C'était bien, car les médias en ont beaucoup parlé, mais avec le recul, je ne suis pas sûr que c'était la chose à faire. J'aurais plutôt dû me concentrer et apprendre dans un bon team, au lieu de me disperser dans un truc comme ça qui, au final, ne m'a rien apporté.

En plusieurs occasions, vous êtes à deux doigts de passer en F1...

Oh oui ! La F1 était devenue un objectif pour moi. J'aurais dû rejoindre Tyrrell en 1995 en tant que titulaire. J'avais réuni le budget d'un million et demi de dollars demandé. Un jour, ils m'ont convoqué à un test à Jerez le lendemain. Le soir, j'étais sur place pour mouler mon siège jusqu'à 2 heures du matin. J'ai participé à ce test avec Katayama et Salo. Je me suis montré le plus rapide. C'était dans la poche. J'avais une copie du contrat en main et je devais prendre l'avion le lendemain pour le signer. Et là, le fils Tyrrell m'appelle pour me dire que ce n'est pas la peine de venir, car Mika Salo apportait Nokia comme sponsor et 4 millions de dollars. J'ai dû me contenter du rôle de pilote de réserve. Ensuite, j'ai aussi été pilote de réserve chez Benetton en 1996. Je n'ai roulé que cinq tours à Imola ! Il y a eu l'opportunité Williams aussi... Ils étaient à la recherche d'un pilote d'essai. J'ai été convié à un test avec Jean-Christophe Boullion. La veille, Frank Williams nous avait expliqué que nous aurions cinq tours pour faire la différence et qu'il prendrait le plus rapide. J.-C. s'est montré plus rapide que le temps de référence de Hill, mais il a fait une touchette au troisième tour. A moi de prendre le volant : je les allume tous deux. Le soir, coup de fil de Williams : « *Je te donnerai une réponse mercredi prochain.* » Ça ne sentait pas bon. Le jour J, il me rappelle et me dit : « *Finalement, on prend J.-C. C'est politique.* » J'ai su après que Renault préférait placer le champion de F3000 plutôt que celui de Supercup Porsche. Ça m'a dégoûté.

Comment avez-vous rebondi ?

J'ai roulé en Supercup Porsche aux côtés de Jean-Pierre Malcher. Passer de la monoplace à la Porsche, c'était le grand écart. Malcher, qui connaissait la voiture par cœur, a été un super-coach. Il a gagné le titre en 1995 et moi en 1996. Ça m'a ouvert les portes de Porsche. Pour me récompenser, ils m'ont fait tester la nouvelle GT1. Ça a très bien marché, et ils m'ont proposé de disputer une course à Zhuhai. Je l'ai emportée, ce qui m'a valu un contrat d'usine. Le départ d'une nouvelle carrière. Jusqu'ici, j'avais gagné ma vie grâce aux primes d'arrivée. Là, je touchais un vrai salaire. Je me suis tout de suite senti plus à l'aise dans un paddock d'endurance. ●●●

“J'AI FAIT MES PREMIERS TESTS EN F1 À 17 ANS. C'ÉTAIT UN PEU DE LA CONNERIE. C'EST ALLÉ TROP VITE. JE N'ÉTAIS PAS PRÊT, PAS ARMÉ.”



Karting (1989)



Test en F1 : Prost Grand Prix (1997)

Le premier Français champion du monde de karting n'a malheureusement pas pu s'exprimer en F1 (seulement en test). Mais il s'est bâti un joli palmarès en endurance, où il a frôlé la victoire au Mans en 1997 et 2005.

“J'AIMERAIS BIEN BATTRE LE RECORD DE 33 PARTICIPATIONS D'HENRI PESCAROLO AU MANS, MAIS ÇA ME PARAÎT MISSION IMPOSSIBLE !”



24 Heures du Mans : Pescarolo C60H (2005)

Photos : DPPI

Vous avez alors frôlé la victoire aux 24 Heures du Mans...

Oui. J'avais participé aux 24 Heures une première fois sur une Porsche 911 en 1995, puis l'année suivante sur une Courage, engagée et aussi pilotée par Henri Pescarolo. Là, avec la Porsche GT1, j'avais la voiture pour gagner, mais ce seront finalement mes pires 24 Heures. Nous sommes en tête avec plus d'un tour d'avance à une heure et demie de l'arrivée. Je termine mon dernier relais et je laisse le volant à Kelleners. Là, je commence à me dire que c'est bon, il ne peut plus rien nous arriver. Je venais à peine de penser ça que, levant les yeux, je vois sur l'écran notre voiture brûler. Une légère fuite d'huile avait touché les échappements. C'était mort !

Quelques jours plus tard, vous êtes convié à une fameuse séance de test pour Prost Grand Prix...

C'était plié d'avance ! Je n'avais pas roulé dans une F1 depuis un an. Je savais que je serais limite au niveau du cou, surtout le surlendemain des 24 Heures du Mans. Lorsque je suis arrivé à Magny-Cours, j'ai croisé Jarno Trulli avec son manager Flavio Briatore, tout sourire. Flavio venait juste de vendre l'écurie à Prost. Il faut savoir que l'année précédente, j'avais été son pilote d'essai chez Benetton. Il ne m'avait pas payé et n'avait pas respecté le kilométrage minimum prévu. Je lui avais donc envoyé mes avocats et il avait dû m'indemniser avec des pénalités. Nous n'étions pas en bons termes. Pour être plus rapide que moi de 2/10^e, Trulli a passé un train de pneus supplémentaire, auquel je n'ai pas eu droit. Je me demande encore pourquoi ils m'ont fait venir...

Pourquoi quitter Porsche pour Toyota en 1998 ?

Toyota arrivait avec un gros projet. L'ingénieur André de Cortanze me voulait absolument et, dans le même temps, Elf pouvait me permettre de devenir pilote d'essai Arrows en F1, sauf si je restais chez Porsche qui avait un autre pétrolier comme partenaire. Choix très compliqué. J'ai dit non à Porsche et je m'en suis un peu mordu les doigts, car ce sont finalement eux qui ont gagné Le Mans cette année-là. Côté Arrows, je crois que je n'ai roulé qu'une fois en ligne droite à Santa Pod, sur une piste de dragster. Tout ça pour ça !

Vous frôlez à nouveau la victoire au Mans, en 2005...

Oui, après le retrait de Toyota, j'ai couru pour Cadillac, mais sans grand succès. Porsche me recontacte alors et me propose de nouveau un contrat. C'est plutôt rare qu'ils donnent une deuxième chance. Je roule donc en GT pour eux. Je préfère rouler dans une GT qui peut viser la gagne plutôt que dans un proto qui est hors du coup. En plus, ils me laissent courir pour Henri en proto, en parallèle. En 2005, chez Pescarolo, nous avons l'auto pour gagner. Nous sommes largement au-dessus du

lot, mais ma voiture rencontre un problème au bout d'une heure et demie. On perd 30 minutes dans les stands. Le sélecteur de boîte était grippé. Un truc à 10 balles ! Nous terminons finalement 2^e à un tour. Mon premier podium au Mans.

Quel souvenir vous a laissé le Spyder Porsche ?

C'était une supermachine ! J'ai remporté les 12 Heures de Sebring avec Romain Dumas et Timo Bernhard, que j'épaulais sur les courses longues. J'ai aussi gagné la catégorie LMP2 au Mans, en 2009. Il y avait un novice qui n'avait jamais couru en proto dans l'équipage. J'ai roulé un maximum. J'étais rincé ! Malheureusement, la crise est arrivée, et il y a eu de grosses restrictions de budget suite au rachat de Porsche par Volkswagen. Et mon contrat n'a pas été renouvelé. J'en ai profité pour passer mon diplôme de moniteur DEJEPS Circuit, nécessaire pour devenir coach de pilotes.

Et vous avez bientôt trouvé un premier « élève »...

Oui, dans de drôles de circonstances ! Je disputais Le Mans Classic 2012 sur une Porsche 935 Moby Dick engagée par Freisinger. Durant la première séance de nuit, la voiture se met à louvoyer à 300 km/h, un pneu crevé. Du coup, je me gare dans la deuxième chicane. Au bout de 15 minutes, j'entends un énorme « boum ». Une caisse venait de taper le rail. Une autre 935. C'était François Perrodo. Il avait de l'huile sur les pneus et il avait perdu la voiture au freinage. Nous avons attendu la fin de séance derrière le rail et sommes repartis en dépanneuse. Il était sympa et on a bien discuté. Il m'a rappelé trois semaines après, me disant qu'il débutait, souhaitait se perfectionner et faire des courses en moderne. J'ai accepté de le coacher. Et depuis, nous faisons équipe. Il n'est pas là pour faire le beau. Il est très à l'écoute et a vite progressé.

Vous venez de disputer vos 24^e 24 Heures du Mans...

C'était sympa. Tout le monde t'en parle, mais une fois dans la course, tu n'y penses plus.

Et les 33 participations de Pescarolo ? Un record à battre ?

Honnêtement, je ne sais pas comment il a fait pour en avoir autant ! J'aimerais bien, mais ça me paraît mission impossible. Les budgets ont explosé. Je ne vois pas comment... Et puis, bon, je vais bientôt avoir 50 ans, je sais que le pilotage va s'arrêter un jour.

Cette activité de coach se développe-t-elle ?

Oui, et ça me plaît. J'aime bien transmettre. Je ne me voyais absolument pas devenir team manager. J'ai acheté une Porsche Cup et je m'occupe de quelques pilotes. Je participe avec l'un de mes élèves au championnat Roscar, une bonne discipline pour apprendre. Nous avons d'ailleurs gagné la première course. J'aime bien monter avec eux. Je pense que ça permet de mieux cerner un pilotage que les datas. ●