

**Pierre Gasly**

# « MA DÉTERMINATION CONFINE À L'OBSESSION »

Le pilote français veut saisir chaque occasion pour briller cette saison. Le Normand, auteur d'une résurrection remarquée en fin d'année dernière, a su affirmer sa personnalité au sein du paddock.

**ERIK BIELDERMAN**

Une septième place pour débiter la saison 2020, le week-end dernier, au volant de son Alpha Tauri. La bonne surprise. Pierre Gasly est un pilote heureux. Son regard brille encore de sa deuxième place à Interlagos, en novembre. Digéré, son passage manqué chez Red Bull en 2019. Avec le recul, le Normand a su tirer le positif de cette expérience et s'affirmer dans le paddock. Sa résurrection chez Toro Rosso lui a même valu les compliments publics par médias interposés du D<sup>r</sup> Marko, mentor pointilleux des pilotes de la filiale Red Bull. Ou comment savourer sa revanche.

«Septième à la régulière devant la Renault d'Ocon et la Ferrari de Vettel, vous ne pouvez espérer mieux pour débiter 2020...

On s'est bien bagarré. J'ai failli abandonner en début de course avec une pédale de frein de plus en plus spongieuse et des températures élevées sur les freins avant. J'ai dû diminuer mon rythme de course de 2 secondes au tour pour les refroidir. C'était angoissant d'arriver à 320 km/h en bout de ligne droite sans savoir si les freins allaient répondre. Au 10<sup>e</sup> tour, on m'a demandé de rentrer aux stands. J'ai décidé de pousser un tour de plus et c'est revenu graduellement. En fait, j'avais ramassé des

débris dans les écopes de freins sur l'avant droit.

**Que pouvez-vous espérer pour cette saison 2020, avec une Alpha Tauri qui semble en retrait côté performances pures par rapport aux Renault, McLaren et Racing Point ?**

Nous ne sommes pas au niveau du top 10 pour le moment. Les équipes que vous avez citées sont plus rapide que nous sur un tour. On se situe entre ces trois-là et les gars de derrière (Alfa Romeo, Haas et Williams). Des développements sont à venir, dès ce week-end pour commencer. À nous de saisir chaque opportunité, comme la semaine passée où je n'aurais jamais pensé finir avec 6 points. En condition normale, on ne peut pas reproduire ce genre de performance. Il va falloir être patient.

**Comment gérer une inévitable frustration, après avoir été habitué à rentrer dans les points en 2019 ? Quatorze fois sur vingt et une courses.**

Après mon expérience de 2019 avec Red Bull et mon retour chez Toro Rosso, j'ai les idées plus claires sur comment réussir en F1. J'entame seulement ma troisième saison et je maîtrise mieux le mode de fonctionnement d'une écurie.

À commencer par comprendre comment bien travailler avec mes ingénieurs et obtenir le meilleur de chacun, moi y

**EN BREF****PIERRE GASLY**

24 ans.  
48 Grands Prix.  
1 podium.

- **Débuts en F1 :** GP de Malaisie 2017.
- **Parcours en F1 :** Toro Rosso (de Malaisie 2017 à fin 2018), Red Bull (jusqu'au GP de Hongrie 2019), Toro Rosso (depuis le GP de Belgique 2019), Alpha Tauri (depuis 2020)
- **Titres en monoplace :** EuroCup Formule Renault 2.0 (2013), GP2 (2016).

compris. C'est capital. Même si au final on ne voit que le pilote dans la voiture, ça reste un sport d'équipe. Au-delà de tout ce qu'on peut imaginer. Le nombre de personnes qui peuvent avoir un impact sur votre performance est énorme. Il faut l'accepter. L'autre point touche à la préparation. J'ai beaucoup roulé cet hiver sur des engins très différents d'une F1. Du kart, du roulage sur neige, du rallye, ça m'a permis de découvrir d'autres surfaces. Si les conditions météo changent brutalement sur un GP, je saurai m'adapter plus vite et saisir une opportunité. J'ai développé mes sens, hors zone de confort.

«**Ne jamais baisser les bras. Avant, cette expression n'avait pas trop de sens pour moi. En 2019, elle a pris tout son poids**»

**Avez-vous plus grandi en un an que durant toutes ces années de compétition, après votre année 2019 contrastée ?**

Je ne dirai pas ça, même si ce fut un sacré test psychologique et mental. Je suis passé par toutes les émotions. Ça ne se passait pas comme je le voulais chez Red Bull, jusqu'au changement estival et mon retour chez Toro Rosso. Soit je me lamentais à penser que tout était injuste et je me laissais écraser, soit j'en ressortais plus fort encore. J'ai tiré de l'énergie positive de ma frustration. Mais, surtout, il y a eu Spa, avec l'accident mortel d'Anthony (Hubert) en GP2. Ça pouvait difficilement être pire pour recommencer avec Toro Rosso.

**Avez-vous conscience d'être devenu un personnage de la F1 après votre parcours atypique de 2019 ?**

Je ne le recherche pas spécialement, mais je m'en suis rendu compte en revenant en France l'hiver dernier, après le Brésil. Le plus touchant, c'est quand des gens viennent me dire, après m'avoir vu me relever une fois retourné chez Toro Rosso, que ça les a aidés à se battre pour s'en sortir dans la vie. Que je suis un exemple. Ne jamais baisser les bras. Avant, cette

**circuit GP****Styrie**  
(Red Bull Ring)

**Spielberg**  
4,318 km x 71 tours  
306,452 km

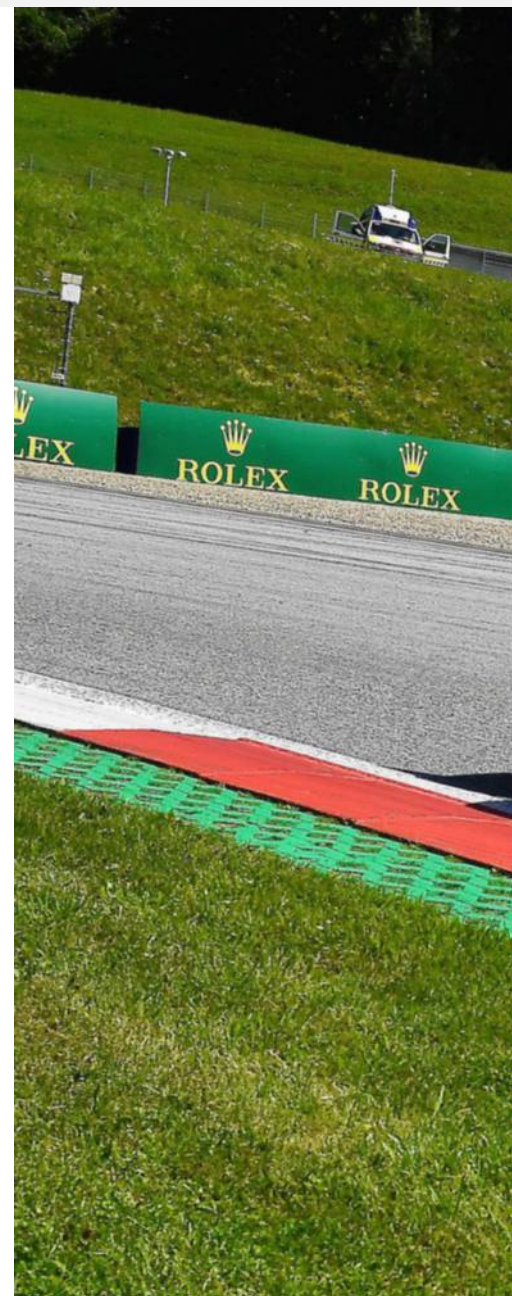
**programme**

**aujourd'hui**  
essais libres 3 12h à 13h  
qualifications 15h à 16h

**demain**  
course (71 tours) 15h 10



Pierre Gasly a pris une nouvelle dimension après avoir surmonté, de la meilleure des manières, sa rétrogradation de Red Bull à Toro Rosso, aujourd'hui Alpha Tauri, courant 2019.



expression n'avait pas trop de sens pour moi. En 2019, elle a pris tout son poids.

**Vous saviez être un tel battant ?**  
Depuis tout petit, je sais devoir me battre pour avoir tout ce que je veux. Quand on m'a appelé cet été pour me dire que j'étais rétrogradé chez Toro Rosso, j'étais en vacances en Espagne avec Paul et Philippe, deux de mes frères, et plein d'amis. Je suis passé par beaucoup d'émotions, mais très vite je leur ai dit : "Je sais que je vais avoir l'occasion de montrer ma vitesse comme je l'ai toujours fait depuis tout petit. J'ai toujours fini sur le podium, dans toutes les formules." Ce n'était pas possible de remettre en cause huit années en monoplace parce que ça n'a pas fonctionné pendant six mois. Je voulais montrer que je n'avais pas oublié comment on pilote.

**Les regards sur vous ont-ils changé dans le paddock depuis votre 2<sup>e</sup> place au Brésil ?**  
Il y a eu beaucoup de jugements, de remises en question, de fausses rumeurs à mon sujet. On décrivait un Pierre qui n'était pas le vrai. Rares sont ceux dans le paddock qui me connaissent vraiment. Or, on vous juge sur un mot, un moment et on en tire des conclusions. Là, j'ai pu montrer mon caractère à tout le monde. Je suis un combattant. Rien ne me détourne de mes objectifs. Je ne suis pas en F1 pour faire des 5<sup>e</sup> ou des 6<sup>e</sup> places. Chez Red Bull, ni moi ni l'équipe n'étions contents de mon niveau de performance. Je ne l'acceptais pas, et comme je suis ouvert, je disais les choses quand je sentais que ça n'allait pas. Je comprends aujourd'hui que ça a pu



Joe Klamar/Poolvia AP

►► décaler de temps à autre. Ce n'était sans doute pas le moment de m'exprimer ainsi. Mais je raisonne toujours en termes de performances. Tout cela me servira de leçon pour l'avenir. Je n'ai qu'une ambition, devenir le meilleur.

**L'hiver dernier, vous avez reçu un joli message d'Helmut Marko (\*).**

*(Il sourit longuement.)* Peu de gens savent ma force de caractère depuis tout petit. Si le D' Marko a été surpris dans le bon sens, c'est tout ce que je veux retenir. Mais que ce soit clair, ce n'est pas un blocage psychologique suite à mes deux crashes de Barcelone, lors des tests hivernaux en février 2019, qui ont nui à mon niveau de performance chez Red Bull.

**Vous comprenez toutefois qu'à l'époque, on ait pu douter de vous ?**

On m'a beaucoup soutenu. Surtout ceux qui m'avaient suivi tout au long de ma carrière. Dans le paddock, c'était plus compliqué parce que le partage d'information y est très faible. On juge sans savoir.

**Vous êtes le dernier d'une fratrie de cinq avec un écart d'âge conséquent. On pourrait penser que d'être le benjamin, le chouchou, ça n'aide pas forcément à se forger une personnalité.**

*(Il rit.)* Ça a plutôt été une force d'être entouré de grands frères. J'aimais écouter leurs conversations. Et puis, ils m'ont montré ce que je pouvais faire, les bêtises à éviter. Avec dix et quinze ans de plus que

moi, je devais m'affirmer, me battre. Au moins, ils ne piquaient pas mes voitures, parce qu'à leur âge, en pleine adolescence, ils avaient d'autres centres d'intérêt. Parfois, ils venaient jouer avec moi à la console, à Mario Kart, mais à partir du moment où je ne faisais que gagner, ils n'ont plus voulu. *(Il rit.)* Je n'avais de cesse de vouloir les battre. Je les saoulais. Parfois, ça a été compliqué.

**Pascal, votre mère, nous expliquait que vous étiez inconsolable quand vous perdiez et, un jour où votre kart était tombé en panne, vous avez pleuré pendant trois heures en répétant que vous étiez nul et que vous alliez vous tuer...**

Je ne m'en souviens pas. Mais j'étais désespéré à chaque fois que j'avais des galères. Et j'en ai eu, des emmerdes. Des karts qui ne démarraient pas alors que j'étais en pole... Je voulais tellement aller en F1, et vu le peu de places pour y accéder, tout devait être parfait dans ma tête. Ma détermination confine clairement à l'obsession. Alors oui, j'étais impulsif...

**J'avais du mal à accepter que des éléments extérieurs viennent affecter ma performance, ma chance de me montrer, de pouvoir poursuivre mon ascension. D'ailleurs, c'est toujours le cas aujourd'hui. Quelle autre pièce avez-vous dans votre dossier que vous auriez pu présenter pour persuader le paddock que vous alliez rebondir après l'épisode Red Bull ?**

J'en ai plein. En karting, pour commencer.

**Pierre Gasly a signé le 11<sup>e</sup> temps des essais libres hier, au volant de son Alpha Tauri.**

**Résultats**

**essais libres 1**

1. Perez (MEX, Racing Point-Mercedes), 1'04"867 (32 tours); 2. Verstappen (HOL, Red Bull-Honda), 1'04"963 (31); 3. Bottas (FIN, Mercedes), 1'05"089 (31); 4. Hamilton (GBR, Mercedes), 1'05"120 (29); 5. Stroll (CAN, Racing Point-Mercedes), 1'05"396 (36); 6. Albon (THA, Red Bull-Honda), 1'05"483 (28); 7. Sainz (ESP, McLaren-Renault), 1'05"602 (40); 8. Gasly (Alpha Tauri-Honda), 1'05"698 (27); 9. Ricciardo (AUS, Renault), 1'05"769 (31); 10. Vettel (ALL, Ferrari), 1'05"770 (25); ... 12. Leclerc (MCO), 1'05"837 (28); 13. Ocon (Renault), 1'05"874; 16. Grosjean (Haas-Ferrari), 1'06"446, etc.

**essais libres 2**

1. Verstappen, 1'03"660 (27 t.); 2. Bottas, 1'03"703 (36); 3. Perez, 1'03"877 (43); 4. Stroll, 1'04"214 (43); 5. Sainz, 1'04"333 (45); 6. Hamilton, 1'04"348 (27); 7. Albon, 1'04"437 (29); 8. Norris (GBR, McLaren-Renault), 1'04"541 (31); 9. Leclerc, 1'04"706 (35); 10. Ocon, 1'04"746 (32); 11. Gasly, 1'04"757 (37); ... 16. Vettel, 1'05"613 (40); 19. Grosjean, 1'06"096 (38).

Quand, d'une saison à l'autre, tu arrives en Championnat de France et que tu ne sais pas si tu vas pouvoir continuer, faute de budget, que tu vois tes parents se coucher à 4 heures du mat pour te trouver des sponsors, ça te forge le caractère.

**Plusieurs pièces, disiez-vous ?**

En GP2, je suis champion en 2016 et je vois des gars qui n'ont pas ce titre décrocher un volant en F1. Et moi, rien. Forcément, c'est compliqué. La F1, ce n'est pas du foot, où quand tu gagnes, tu montes d'une division. Pas chez nous. Devoir m'exiler au Japon en Super Formula pour revenir plus fort encore m'a endurci.

**Vous êtes aussi resté 1015 jours sans victoire avant Silverstone 2016...**

C'est une période où j'accumulais les podiums, mais ça ne rigolait pas. Et puis il y a eu Silverstone en GP2. Nous étions partis avec mes parents en voiture pour rejoindre le circuit. À deux heures des essais libres, on a un accident. La voiture part en tonneaux. Quatre... C'était horrible. J'ai vraiment cru que ma mère allait passer. Elle était en sang... Elle n'arrivait plus à respirer. C'était vraiment choquant. Elle était bloquée dans la voiture. Moi, je ne le savais pas encore, j'avais une vertèbre de cassée. Plein de sang sur moi. Celui de ma mère. Mon père, lui, était indemne. Il m'a dit: "Va au circuit, on s'occupe de maman. Fais ton week-end." Pas très simple de gérer. J'avais les jambes qui tremblaient au moment des essais libres. Je fais le meilleur temps. Deuxième en qualif. Ma tête était ailleurs mais je pilotais, comme dans une parenthèse. Le vendredi soir,

mon père me dit: "Ne viens pas à l'hôpital, vaut mieux pas que tu vois maman comme ça. Concentre-toi sur la course." Le lendemain, je gagne. Ma première victoire après trois ans. C'était étrange en émotions contrastées. Le soir, je suis allé voir ma mère à l'hôpital avec mon trophée. Elle était en soins intensifs. Pas encore stabilisée.

**À Spa, l'an passé, comment avez-vous réussi à gérer vos émotions après la mort de votre pote Anthoine Hubert ?**

Je n'ai pas dormi plus d'une heure cette nuit-là. Avoir la tête claire, c'est impossible. Courir un Grand Prix, dix-huit heures après ce qui s'est passé, c'est horrible. Sur la grille, on y pense toujours. On ne sait pas comment on va réagir. Ce n'est pas censé arriver. Mentalement, ça restera l'épreuve la plus difficile de 2019.

**Et le podium du Brésil fut la plus belle...**

Ah ça ! Depuis tout petit, je rêvais de faire un podium en F1, mais je n'avais pas imaginé que ce serait en étant à la bagarre avec Lewis Hamilton et que je finirais 2<sup>e</sup> devant lui. Quand tu vois que Nico Hülkenberg, un des plus talentueux en F1, n'est jamais monté sur un podium après 177 GP. À moi désormais de me mettre dans une situation où, dans le futur, je pourrai me bagarrer à chaque course pour le podium. » **E**

*(\*) Helmut Marko, le mentor des pilotes de la filière Red Bull, a publiquement déclaré:*

*« Avec ce qu'a traversé Pierre, vous comprenez mieux l'importance de la psychologie. Si j'avais dit que je m'attendais à un tel retour de sa part, j'aurais menti. »*

**“La F1, ce n'est pas du foot où, quand tu gagnes, tu montes d'une division. Devoir m'exiler au Japon pour revenir plus fort m'a endurci”**