

Vingt ans au sommet des dunes

Stéphane Peterhansel est le spécialiste mondial du Dakar, rallye-raid qu'il a remporté à dix reprises, la dernière en janvier dernier. À 47 ans, le Franc-Comtois n'en a pas encore fini, avec les dunes et l'aventure motorisée. Rencontre.

IL ÉTAIT DE PASSAGE vendredi dernier à Weyersheim, répondant à l'invitation de Laurent Abert, jeune entrepreneur alsacien (*lire ci dessous*) avec qui le pilote a signé un « contrat de partenariat l'an passé ».

Dans la concession de voitures de grand luxe, entre les rutilantes Ferrari et les élégantes Aston Martin, Stéphane Peterhansel évolue comme un poisson dans l'eau, ou plutôt comme un fennec dans le désert. « C'est toujours un plaisir d'être au milieu de belles voitures », sourit l'homme dont la barbe grisonnante de quelques jours mange des joues légèrement halées.

Question mécanique, "Monsieur Dakar", à l'allure toujours svelte et sportive « malgré (son) grand âge », en connaît un rayon. Dans la famille des baroudeurs du rallye-raid et de son épreuve phare, en l'occurrence le Dakar, « Peter » est un expert. Le meilleur d'entre eux, même.

« Quand on sait comme c'est compliqué de remporter un Dakar, je me demande comment j'ai pu en gagner dix, dit-il. Je crois que j'ai vraiment mesuré toute la difficulté de la chose, sa grandeur aussi, après mon succès cette année. »

En janvier dernier, le natif de Vesoul menait sa Mini à la victoire à travers l'Argentine, le Chili et le Pérou. Une grande

première pour la "petite anglaise", propriété du géant allemand BMW.

« À la base, la Mini était quand même une voiture imaginée pour les dames, s'amuse Peterhansel. Mais pour le Dakar, je dispose d'un redoutable prototype, d'une vraie bête de course. Hormis les poignées, les optiques et le pare-brise, aucune pièce n'est d'origine. L'auto est rapide, performante et fiable. » Talonnée par l'imposant Hummer de l'Américain Gordon – avant que celui ne soit exclu en raison d'un problème de non-conformité –, la Mini a donc permis au Franc-Comtois de renouer avec le succès après cinq ans de disette.

« J'en prends toujours autant plein la gueule »

« Ma dernière victoire remontait à 2007, pour la dernière édition du Dakar sur le sol africain, poursuit-il. L'Amérique du Sud s'était toujours refusée à moi... Cette victoire est d'autant plus belle. Pas la plus belle, parce que ça restera la première, à moto. C'était en 1991. Ça date... »

L'histoire à succès a été entamée en solitaire, sur deux roues, « avec Yamaha en 1988, marque avec laquelle (il est) encore sous contrat 25 ans plus tard, comme ambassadeur ». Six trophées au total ont garni son armoire à souvenirs.

« Le jour où j'ai battu le record de victoires de Cyril Neveu (cinq), je me suis dit que c'était le moment de passer à autre chose, précise celui qui avait abordé la compétition à travers l'enduro, deux titres mondiaux à la clé. En dix ans de Dakar, il ne m'est jamais rien arrivé, mais



Stéphane Peterhansel, dans la voiture de marque AC relancée par un entrepreneur alsacien, est "Monsieur Dakar".

PHOTO DNA - FRANCK KOBÉ

j'ai vu pas mal de copains se faire vraiment mal. J'avais aussi envie de découvrir autre chose, de partager mes joies et mes galères avec quelqu'un. À moto, tu es seul à supporter toutes les émotions. »

Stéphane Peterhansel décide donc d'ajouter deux roues de plus à son engin, et aussi un copilote, Jean-Paul Cottret. Dans l'habitacle d'une Mitsubishi, il connaît trois nouveaux succès. Avant d'écrire un autre chapitre qui est censé durer encore un peu avec Mini.

« J'ai prolongé de deux ans mon contrat avec BMW, indique-t-il. Ma carrière est longue, mais j'ai toujours la même envie et j'éprouve le même plaisir à traverser des paysages de rêve. J'en prends toujours autant plein la gueule. »

Au fil des ans, « Peter » s'est adapté à l'évolution de son sport sans jamais endosser l'uniforme

du vieux combattant. « L'esprit d'aventure s'est un peu dissipé avec la technologie, regrette-t-il tout au plus. À l'époque, sans GPS, tu pouvais passer une ou deux nuits au fin fond du désert après t'être égaré. Là, il s'agit plus d'une épreuve de vitesse pure, d'un sprint. La notion de flair joue moins qu'avant. »

« Je vois bien Loeb s'essayer et réussir en rallye-raid »

Mais là où d'autres ont parfois tendance à confondre vitesse et précipitation, Peterhansel mène sa course avec calme et lucidité. « Dans ce genre d'épreuves, il faut laisser le moins de place possible au hasard, martèle-t-il. Ça passe par le travail, sur soi et avec ton équipe. Il faut aussi avoir un peu de "tête". Une seule erreur, en quinze jours de rallye, peut te faire tout perdre. Je m'emploie donc à être méthodi-

que, rigoureux, en fédérant tous les gars du team autour d'un projet commun. »

Les qualités requises, Peterhansel les a a priori décelées chez le spécialiste du rallye traditionnel, Sébastien Loeb. « Je le connais un peu, et je sais qu'il adhère à toutes les formes de sports mécaniques, dit-il. Entre nos deux disciplines, la technique ne diffère pas. Il faut juste apprendre à conduire face à l'in-

connu. La marge d'improvisation est plus grande. Je vois bien Loeb s'essayer et réussir en rallye-raid. Mais peut-être a-t-il d'abord envie d'arriver à un chiffre rond avant de passer à autre chose ! »

D'ici à ce que l'Alsacien puisse remporter dix titres mondiaux – huit à ce jour – "Monsieur Dakar" aura peut-être encore sévi. ■

SÉB.K.

AC CARS RESSORT DES LIMBES

Laurent Abert n'est jamais à court d'idées. Le jeune entrepreneur alsacien, spécialisé dans l'outillage (à Haguenu) et la finance, s'est associé avec des partenaires pour faire renaître de ses cendres une marque anglaise de prestige, en l'occurrence AC, dont le modèle phare est la Cobra, produite dans les années 60. Abert et ses associés ont relancé la production d'autres modèles en Allemagne, deux voitures aux courbes délicates étant exposées vendredi dernier à Weyersheim.

« Je soutiens cette initiative, dit Stéphane Peterhansel. Si mon nom et mon image peuvent contribuer à donner un coup de pouce, tant mieux. »