

« Ma méthode, c'est d'aller droit au but... »

Qui est l'homme qui se cache derrière le Directeur de Citroën Racing? Rencontre sous le soleil de Huy et discussion à bâtons rompus avec Yves Matton, en mode privé.

PROPOS RECUEILLIS PAR ARNAUD DELLICOUR ET VINCENT MARIQUE | PHOTOS CLÉMENT BIAIS

Début juillet. Le soleil tape dur sur les hauteurs de Huy. À quelques centaines de mètres seulement du tracé de la spéciale de Ben-Ahin et de sa célèbre Cabane, Yves Matton nous reçoit sur sa terrasse autour d'un Perrier Fraise. Le patron des Rouges profite d'un week-end off pour se ressourcer chez lui. Dans cette région qu'il aime tant. Loin du tumulte de la vie parisienne et des hôtels qu'il visite durant toute la saison du WRC.

Yves, comment partagez-vous votre temps entre Paris et Huy?

Quand il n'y a pas de rallye, je loge à Paris durant la semaine et je reviens les week-ends en Belgique. Sur l'année, nous passons près de 50% du temps à l'étranger. Généralement, après les épreuves, nous recommençons à travailler à Satory le mardi. C'est le jour où nous planifions le plus de réunions, que ce soit au niveau de Citroën Racing ou des programmes sportifs des trois marques, désormais réunies sous le même toit.

Est-ce absolument indispensable pour votre moral et votre santé mentale de revenir à Huy chaque semaine?

Je ne suis pas encore assez 'touché' au niveau mental pour en avoir besoin, mais cela fait partie d'un équilibre de vie. En quittant Paris pour revenir en Belgique, je peux mieux me 'couper' du quotidien. Ce qui ne m'empêche pas aussi de travailler quelque peu le week-end.

Parvenez-vous à ne pas consulter vos e-mails ou garder votre téléphone 'français' à portée de main?

C'est un phénomène de société. Aujourd'hui, nous avons tous des tocs (troubles obsessionnels compulsifs, NDIR) et il est devenu impossible de ne pas garder son smartphone à portée de main. Les seules fois où j'y parviens vraiment, c'est durant les Fêtes de fin d'année, où Citroën

Racing est fermé. Se couper du monde extérieur devrait aussi être possible au mois d'août... si nous n'avions pas des rallyes. Par contre, PSA, comme beaucoup d'entreprises françaises, est fermé au mois d'août. Mais avec la Finlande et l'Allemagne, il n'y a pas de vraie coupure.

Quelqu'un dans votre position peut-il encore prendre 3 semaines de vacances?

Non, c'est totalement impossible. La seule vraie pause se résume à quelques jours à Noël et au Nouvel An. À la condition que toute la logistique soit lancée et que les essais préparatoires en vue du Monte-Carlo se soient bien passés. Durant l'été, nous devons aussi nous pencher sur l'avenir, le moyen et le long terme, puisque les discussions vont bon train en vue de la saison prochaine.

Appréciez-vous la vie parisienne?

J'apprécie Paris. Je loge d'ailleurs à Paris plutôt qu'à Versailles, où se situent nos installations, car la ville est animée continuellement. Le calme, je l'ai ici, à la campagne. Je sors du bureau assez tard et j'ai envie de voir que le monde bouge encore. Contrairement à ce qu'il se passe ici, ce n'est pas un problème de trouver un restaurant ouvert à 21h. À Paris, tout est possible à toute heure. J'apprécie ce contraste entre les deux rythmes de vie.

Pourquoi êtes-vous si attaché à la région hutoise?

Après Marchin durant la première année de ma vie, j'ai habité sur Ben-Ahin, qui fait partie de l'entité, ou Huy. J'ai conservé de nombreux amis d'enfance et d'adolescence. Je suis fidèle en amitié et pas vraiment branché 'strass et paillettes'. Mes racines sont ici et je me sens bien dans la région. Vous savez, j'ai visité de très nombreux endroits dans le monde. Beaucoup sont merveilleux. Mais quand je me pose la question de savoir si je voudrais y vivre pour de bon, la réponse est la même...

Vos deux enfants sont désormais assez grands. Est-ce plus facile de mener dès lors cette «vie de Bohème»?

Pour eux, c'est plus facile maintenant. Ils ont 25 et 22 ans, et je n'ai pas souvent été présent puisque j'exerce ce métier depuis très longtemps. Déjà à l'époque où je travaillais chez Future World à Anvers, j'étais souvent loin. Maintenant, je pense qu'ils sont assez fiers de ce que j'ai réussi à réaliser. Clovis aime énormément voyager alors qu'Élise est au contraire très attachée à sa région.

Quels sont vos points de chute habituels sur Huy?

Ils ne sont pas tellement nombreux (rires). Le principal, c'est un lieu qui a eu une influence sur tous les passionnés de rallye de la région, l'Hôtel du Fort. C'était là où se réunissaient les membres du Motor Club de Huy et où l'on se retrouvait tous après le Rallye du Condroz. René Risac était l'un des membres fondateurs du MCH et il a toujours été très actif au niveau du sport auto, étant même Observateur pour la FIA. C'était une légende pour les amateurs de rallye. Et puis, même si je ne suis pas un grand amateur de bière, c'est à l'Hôtel du Fort que l'on trouve la meilleure bière de Huy... Et puis, il y a un ou deux restaurants, comme l'Arberia, un restaurant yougoslave, où j'aime aller fréquemment.

Êtes-vous plutôt épicurien ou pantouflard?

Plutôt épicurien. Ça se voit (rires). J'aime bouger de chez moi et voir des gens. Mon implication professionnelle a des répercussions sur mes relations familiales et sociales. Et quand je suis en Belgique, j'ai de nombreuses personnes à voir. Mes week-ends sont bien occupés. Et ma récente implication renforcée dans le Motor Club de Huy (dont il est désormais le Vice-Président, NDIR) m'empêche encore plus d'être pantouflard. Ce n'est simplement pas dans ma nature.

Quand vous avez entamé votre vie professionnelle, aspiriez-vous à ce genre de poste à responsabilité?

Plutôt, oui. J'ai rapidement éprouvé de l'admiration pour des personnes comme Malcolm Wilson et Guy Fréquelin. Plutôt que de me dire comme beaucoup de passionnés que j'allais devenir Champion du Monde des Rallyes. J'ai directement eu une approche assez pragmatique de ce dont j'étais capable. Quand j'ai lancé Prorace, ma première société de préparation de voitures de course, j'avais l'ambition d'être présent au moins une fois sur chacune des épreuves du Championnat du Monde. En tant qu'acteur sous une forme ou l'autre, celle de coordinateur par exemple. J'ai donc tout de suite voulu me rapprocher d'équipes impliquées en Championnat du Monde des Rallyes.

Dans ce genre de poste, celui de Directeur d'une équipe, faut-il être à la fois un peu Docteur Jekyll et Mister Hyde?

Avoir deux visages, ce n'est pas mon approche. On dit que le milieu du sport auto est ainsi, mais ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est la nécessité d'assurer ses arrières évidemment.

La politique n'est-elle pas omniprésente à ce niveau?

C'est l'un des aspects dont il faut tenir compte. Certains utilisent l'outil de la politique car ils ne sont pas capables de faire

Sur la terrasse de sa maison, à Ben-Ahin, en compagnie de son ami Olivier Rocour, Président du Motor Club de Huy



NOUS SOMMES TELLEMENT PRIS PAR NOTRE MÉTIER QUE LES PERSONNES AVEC QUI JE VOUDRAIS PARFOIS PASSER DU TEMPS APRÈS LE TRAVAIL NE SONT PAS NÉCESSAIREMENT CELLES AVEC QUI JE VOUDRAIS TRAVAILLER.



Quand il trouve le temps, Yves Matton aime pratiquer le VTT afin de se vider la tête.



Chez son coiffeur, Jean-Marie, à l'Atelier. Pointilleux dans le travail et sur la hauteur de coupe de ses cheveux. 6mm, ni plus ni moins.

leur métier correctement. Ma méthode à moi, c'est plutôt d'aller droit au but et de dire les choses clairement. Mais avec l'âge, j'ai appris comment il fallait les dire. J'y mets donc un peu plus les manières. Mais pas avec tout le monde car je déteste perdre mon temps. Par contre, c'est vrai qu'au quotidien, je suis confronté avec des personnes affichant ce double visage.

Êtes-vous désormais quelqu'un de rompu à l'exercice de la communication?

Au départ, ce n'était pas le cas. Mais ça fait partie du métier. Je pense avoir bien évolué dans ce domaine. Il faut évidemment avant tout défendre les intérêts de son employeur. Mais il m'arrive de commettre encore des erreurs. Aujourd'hui, la communication tra-

ditionnelle a laissé la place à une forme de communication électronique. Et l'on en oublierait presque les dangers que représente la non-communication. L'un de mes défauts en termes de communication, sur lequel je travaille, c'est d'imaginer que les choses sont claires et connues de tous. Je dois aussi parfois expliquer les choses.

La langue de bois est-elle nécessaire dans votre métier?

On ne peut pas tout dire. Il y a forcément une part de langue de bois. À force de côtoyer les journalistes, on apprend à les connaître. Une bonne interview, c'est celle menée par un journaliste qui connaît son sujet et qui pose les bonnes questions. Et qui sait aussi s'arrêter quand il sent qu'il ne vous emmènera pas où il voudrait vous emmener. Le mauvais journaliste, il va poser trois fois la même question car il n'a pas compris que ça ne servait à rien. En résumé, pas besoin de langue de bois avec un bon journaliste. Donc, il faut régulièrement faire de la langue de bois (rires).

Quels sont les médias les plus sympas en WRC? Les Belges?

Le problème des journalistes belges, et plus généralement celui des médias issus de pays latins, c'est que ce sont des passionnés. Passion et raison, ça ne va pas toujours bien ensemble. Cela ne me dérange pas tant que ça reste dans certaines limites. Mais les journalistes s'enflamment vite. D'un autre côté, cette passion et ce soutien ont permis aussi à pas mal de nos sportifs d'atteindre un niveau très élevé.

Justement, plutôt François Duval ou plutôt Thierry Neuville?

Les deux. Je continue à penser que François était l'un des pilotes les plus doués de tous les





J'ADMIRE LES PERSONNES CAPABLES DE FAIRE DES CHOIX ALLANT À L'ENCONTRE DE LA NORME DU MILIEU DANS LEQUEL ILS ÉVOLUENT.

temps. Mais une partie de son entourage – et pas familial je le précise – ne lui a pas servi. Je garde une énorme affection pour lui en tant que personne. Je suis frustré et déçu qu'il n'ait pas pu montrer tout son talent. François, c'est un peu comme Nico Rosberg en F1: il a fait un choix de vie différent, que je ne serais pas capable de faire. Mais j'admire les personnes capables de faire des choix allant à l'encontre de la norme du milieu dans lequel ils évoluent. Il faut en avoir pour le faire... Notre société a une énorme capacité à critiquer ce genre de choix.

Regrettez-vous de ne pas avoir engagé Neuville chez Citroën alors qu'il a démarré chez vous, comme Ogier d'ailleurs?

Quand Ogier est arrivé, je n'étais plus là. Et quand je suis revenu chez Citroën, il partait. Donc, ce n'est pas de ma faute (rires). Pour Thierry, quand on voit ce qu'il fait, il est clair que je suis frustré et déçu de ne pas l'avoir. Mais j'ai des contraintes qui sont ce qu'elles sont. S'il n'est pas chez nous cette année, ce n'est pas lié à un choix personnel de ma part.

Qu'est-ce qui vous rebute dans votre travail? Et qui pourrait vous inciter à arrêter un jour?

(silence) Ne pas savoir faire les choses comme je voudrais pouvoir les faire.

Vous n'avez pas les moyens de vos objectifs?

Il y a deux aspects à prendre en compte. Soit les objectifs fixés ne correspondent pas à la valeur que je voudrais y accorder. Soit les objectifs et les moyens ne sont pas en adéquation. D'une manière générale, je veux bien faire les choses. Je n'aime que les beaux objets. Les voitures que je fais restaurer, je veux qu'elles soient belles. Avec les contraintes qui sont les nôtres, si on fait du sport automobile au niveau auquel on le fait, cela doit être pour gagner et montrer qu'on est meilleurs que les autres.

Le groupe PSA ne se diversifie-t-il pas trop en sport automobile?

Non. Grâce à Carlos Tavares, chaque marque du groupe a son propre programme sportif. Il est convaincu de la valeur du sport mécanique dans un plan de marketing et de communication.

Lequel de vos pilotes vous a le plus marqué?

Le premier, c'est évidemment Sébastien Loeb. Ma carrière en Championnat du Monde, elle a débuté avec cette formidable aventure du Monte-Carlo, où il a battu Sainz et McRae. Le premier titre mondial, c'est avec lui. Et toutes ces premières, dans une vie, ça marque! Un autre qui m'a énormément marqué, c'est José Maria Lopez. En plus d'être hyper doué, il a un contact hu-

main hors normes. En sport auto, il n'y a quand même pas tellement de pilotes dont on se dit au final qu'humainement, ce sont des 'mecs bien'...

Pouvez-vous avoir des conversations hors «sport auto» avec vos pilotes?

Oui, mais je ne suis pas non plus du genre à philosopher de longues heures avec eux durant les week-ends de course. Nous sommes tellement pris par notre métier que les personnes avec qui je voudrais parfois passer du temps après le travail ne sont pas nécessairement celles avec qui je voudrais travailler (rires). Quand nous sommes dans notre monde, nous sommes concentrés sur la performance et l'analyse. C'est inévitable. Et quand nous philosophons, nous retombons bien vite dans l'univers du sport et

«LE RETRAIT DE VW A ÉTÉ BÉNÉFIQUE AU WRC»

Quelle réflexion vous inspire la réussite de Tommi Mäkinen avec cette Toyota Yaris WRC développée au fin fond de la Finlande?

Cette année, on voit que les voitures marchant le mieux sont certainement celles qui ont été développées selon les vieux principes des voitures de rallye. Des recettes simples. Et cela a été très intelligent de sa part. À part sur l'aéro évidemment, dont on dira peut-être dans 20 ans, comme ce fut le cas pour les Metro 6R4 Gr.B, que c'est finalement assez beau. C'est de l'art contemporain. Il a choisi de s'installer loin de tout, à Jyväskylä, ce qui lui a permis – je pense – de s'éloigner d'un grand danger: celui de s'intégrer à TMG à Cologne. En Finlande, il a une meilleure maîtrise de son projet. Cela lui permet de gagner

beaucoup de temps sans être pris dans le jeu de la politique interne d'une structure qui n'a quand même au final jamais rien gagné. Il faut voir maintenant comme ça va évoluer sur le moyen terme. Il a quand même fallu à Hyundai quatre ans pour arriver où ils sont. C'est un délai normal et réaliste pour parvenir au sommet de la discipline.

Vous avez récemment modifié pas mal de choses dans l'équipe. Quelles sont les prochaines étapes?

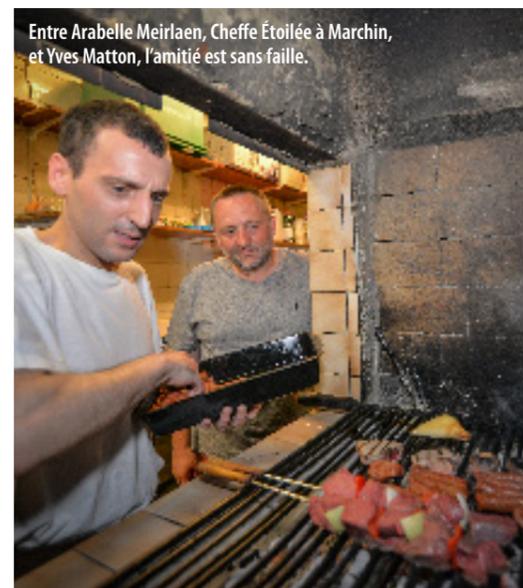
Nous sommes désormais tournés vers 2018. Les changements les plus visibles ont été introduits au Rallye de Pologne, avec l'arrivée d'un nouveau responsable technique, une nouvelle homologation et un joker visible par nos concurrents. Le reste sera moins visible.

Avez-vous pour autant tiré un trait sur la saison 2017?

Non. Notre objectif pour cette année reste de gagner des rallyes. Nous pouvons encore en gagner. En Finlande, Kris Meeke a des chances de victoire. Mais je lui laisserai le libre choix sur la façon de gérer sa course.

Le retrait subit de Volkswagen a-t-il fait vaciller les bases du WRC?

Non, car il est survenu au moment où arrivait un autre constructeur, qui est le n°1 mondial. Finalement, leur retrait a eu un effet bénéfique sur le championnat puisque les cartes ont été redistribuées avec l'arrivée de nouvelles voitures. Le championnat est plus disputé que jamais... Leur départ n'a pas affaibli le championnat.



Entre Arabelle Meirlaen, Cheffe Étoilée à Marchin, et Yves Matton, l'amitié est sans faille.



À l'Hôtel du Fort, les discussions vont bon train entre Yves Risac (au bar), le Secrétaire du Royal Motor Club de Huy, Olivier Rocour, Président du MCH, Yves Matton et Frank Godelet, les deux vice-présidents du club.



À l'École de Marchin où il a passé son enfance et connu son ami Eric Lomba, devenu bourgmestre de l'entité.



de la technologie, que ce soit pour parler cyclisme ou voile...

Arrivez-vous à avoir d'autres passions dans la vie?

Hormis l'automobile, pas vraiment. Je me passionne de plus en plus pour les Porsche et j'essaie de développer mes connaissances dans le domaine. Mais ça tourne donc toujours autour du même sujet. C'est aussi pour ça qu'avec quelques proches, nous avons

lancé MY Vintage, qui prépare et restaure des voitures anciennes de compétition.

Et comme vous n'en aviez pas assez, vous vous êtes impliqué dans le Motor Club de Huy et l'organisation du Rallye du Condroz...

(rires) C'est le Condroz qui m'a amené au sport automobile. Et là où je suis. Il était donc normal que je m'implique afin de pérenniser l'épreuve, l'une des plus belles de Belgique. Beaucoup de mes amis étaient déjà impliqués.

Il n'y a aucune obligation, je vous rassure. L'idée, comme je ne suis pas souvent là, c'était aussi de faire de temps à autre quelque chose ensemble. Un peu dans l'esprit du team-building. Disons que c'est du family-building (rires). Quand je fais un petit rallye avec Clovis ou Élise, nous sommes ensemble du samedi matin au dimanche soir. Et ils ont accroché. Autant Clovis ne roulera jamais avec quelqu'un d'autre je pense, autant Élise aurait voulu en faire plus. Mais j'ai dû un peu calmer tout le monde car elle recevait des propositions d'un peu partout, des pilotes pensant que c'était certainement une bonne opportunité de rouler avec elle (rires). Ces rallyes en famille, c'est une expérience humaine extraordinaire. ■

Vous disputez aussi régulièrement des rallyes avec vos enfants. Est-ce une obligation 'familiale'?

AVEC L'ÂGE, J'AI APPRIS COMMENT IL FALLAIT DIRE LES CHOSES. J'Y METS DONC UN PEU PLUS LES MANIÈRES. MAIS PAS AVEC TOUT LE MONDE CAR JE DÉTESTE PERDRE MON TEMPS.

«MON GARAGE IDÉAL...»

S'il n'avait aucune contrainte, budgétaire ou d'espace, quelles sont les voitures qu'Yves Matton aimerait avoir dans son garage? «Toutes les WRC de Citroën déjà! Je voudrais aussi une Porsche 911 GT3 RS. Et une Carrera RS 2.7. J'aurais aussi dans mon garage idéal de nombreuses voitures de course. À commencer par une Sierra Cosworth Gr.A ex-RAS. Mais aussi une Toyota Corolla WRC et une Subaru Impreza WRC S5. Et si je pouvais encore en choisir une, ce serait une ZX Rallye-Raid. Même si j'ai aussi une GT3, ma voiture de fonction cette semaine est un Citroën SpaceTourer! D'ordinaire, je roule plutôt en DS 5.»



Avec deux amis, Yves Matton a lancé MY Vintage, spécialisée dans les voitures classiques de compétition et de tourisme.