

**FRAGMENTS D'INTERVIEW DE GERLAIN CHICHERIT NON PUBLIES DANS
LE "MENTAL DES CHAMPIONS" - PAYOT 2008**

Réalisé par Hubert Ripoll

Reproduction, même partielle, interdite sans l'accord de l'auteur

Tout d'abord, explique-moi ce qu'est le ski « free Ride » ?

C'est une spécialité très ancienne. C'est la randonnée d'avant, le hors-piste. Plus tard et en 1996-1997, on en a fait un sport. Au début, c'était plus un phénomène de mode. Les médias s'y sont mis, et c'est parti. Un départ, une arrivée, cinq juges en bas, la vitesse ne compte pas, sauf pour départager des concurrents, quand les autres critères ne le permettent pas, et aussi pour ne pas dépasser un temps limite. Les autres critères sont la ligne, qui correspond à la trajectoire empruntée par le skieur sur le parcours qui est notée sur dix, et la technique, le contrôle, la fluidité et l'engagement, notés chacun sur deux. On découvre souvent la voie à skier le jour de la compétition. On la repère à la jumelle, et il se passe environ deux heures avant de la skier.

Quelle est ta plus belle victoire ?

C'était en 1999, à Valdez, en Alaska, le berceau mythique du Free Ride. Il s'est passé beaucoup de choses ce jour-là, et ma vie a changé en une minute trente. Dynastar m'avait engagé pour faire sa promotion. C'était le premier championnat du monde, et moi, depuis tout petit, mon objectif, c'était d'être le Numéro Un, peu important d'ailleurs dans quel sport. Avant la course, je le savais, je me suis dit : "ne t'inquiète pas, dans une minute tu es champion du monde. Ça a été le dé clic". Tout a changé, j'étais le meilleur, j'ai eu la reconnaissance, le support financier, et surtout la confiance en moi. Par la suite, dans ma tête, j'étais devenu le meilleur, et, à la suite, j'ai gagné toutes les courses.

Y avait-il encore de la place pour le plaisir ?

Le plaisir a été très passager, car je ne me suis jamais dit, j'y suis arrivé. Même en 1999 à Valdez, pour mon premier titre de champion du monde, une fois arrivé en bas, je ne me suis pas arrêté sur cette victoire. J'ai toujours voulu aller plus loin, rien ne m'a jamais suffi. Mon truc, c'est de gagner ; à chacun son truc. J'éprouve quand même un grand plaisir pour le ski. Ça me manque quand j'arrête ; par exemple pour piloter.

Comment sort-on d'une telle crise de doute, et d'abord dans quel état psychologique as-tu repris l'entraînement ?

J'étais plongé dans un terrible doute. J'étais pourtant conscient que je n'aurais plus jamais le même niveau d'engagement qu'auparavant, car j'avais pris conscience des risques que je prenais. Je me suis alors demandé comment j'allais gagner si je n'avais plus ce mental, et j'ai réadapté mon ski, ma technique. Ce fut du jour au lendemain, un chamboulement énorme. Je n'ai plus skié de la même façon, je n'étais plus le même skieur, ma ligne était aussi originale, mais moins raide, moins intrépide, mais plus rapide, peut être des sauts plus hauts, mais moins engagés. Cette transformation s'est faite assez rapidement, puisque à peine quinze jours plus tard, j'ai gagné à Snowbird, au Canada. Voilà, d'être tombé, a provoqué un dé clic. Curieusement, je suis devenu plus fort qu'avant, car j'ai pris conscience de mes limites. Je suis devenu à la fois conscient et confiant. Après cette épreuve, j'ai gagné le championnat du monde de 2002.

Tu sembles ne pas douter de toi ?

Non, d'abord il y a tout le travail que j'ai fait avant. S'il y a doute, c'est au repérage de la voie, au moment de la préparation de mon run, c'est quand je prends la décision de faire une ligne ou de ne pas la faire. J'ai la pression quand j'évalue le risque et que je prends la décision, mais quand j'ai décidé et validé mon run, c'est fini, et je sais que je vais gagner avec. Après, je pense à autre chose, jusqu'à cinq minutes avant le départ.

Par quels états psychologiques passes-tu pour arriver dans l'état optimal au moment du départ ?

Il y a tout d'abord la reconnaissance de la ligne que je fais du bas, à la jumelle. Je prends mes repères, un rocher qui a telle forme, un saut important, et je me fais un axe par rapport à ce que je vois. C'est important de bien visualiser et de mémoriser la voie, car une fois dans mon run, j'ai tellement bien appris ma leçon, que je retrouve tel rocher où il est, tel saut, où il faut le faire. C'est ma récitation.

À la suite de ce repérage, je me refais mentalement le run. Je ferme les yeux, je suis au départ, je fais mon run mètre par mètre et je me dis : "passe à droite, à gauche du rocher, là, il y a un couloir, dix mètres tout droit, puis un saut, quinze mètres et je reprends l'axe etc." Quand j'ai validé mon run, j'ai besoin de penser à autre chose pour ne pas que la pression monte, pour la contrôler. Le run, je le connais, je l'ai fait, ça suffit, je ne dois plus y penser, il est dans une case, quelque part dans ma mémoire, et je pense à n'importe quoi, à tout, sauf à ça. Une fois ce repérage terminé, je fais monter la pression en devenant agressif, nerveux. J'ai besoin de cette pression. Elle ne doit pourtant pas m'envahir, alors, je me calme, trente minutes avant le départ. À ce moment, je ferme les yeux, je suis Zen. Je sais que je suis le meilleur, je le sais, je n'ai même pas besoin de me le dire. Les trois dernières minutes arrivent. Là, je rentre dans ma bulle, et je me mets dans un état de grâce.

Quatre titres de champion du monde en Free Ride ne semblent pas t'avoir suffi. Tu es au sommet, tu a eu le titre en 2006, et pourtant tu te lances dans une autre aventure sportive, comme pilote de rallye ; pourquoi ?

Le sport auto a toujours été un rêve de gamin, être pilote, le rêve de toujours. Comme je ne veux jamais avoir de regrets, quitte à me planter, j'ai voulu en faire. Je me suis payé mon premier rallye, sans rien demander à personne, avec l'argent gagné au ski. C'était fin 2002, le rallye des Cardabelles, qui se déroule sur piste. Les chronos furent vite dans le coup, parmi les meilleurs, mais plus par mon engagement que par ma technique qui n'était pas académique du tout. Je suis sorti de route, on casse la voiture, ça devait arriver, passe ou gagne. 2003 se passe, je cherche des partenaires, j'achète une voiture de course, je fais quatre mille kilomètres sur glace, mais je n'avais plus les moyens de la faire rouler. Sur ce, ayant été remarqué, je suis invité pour le trophée Androz, la plus célèbre course de circuit sur glace. Première participation ; je gagne. Le soir, au gala, je rencontre le patron de la société Androz. Je lui dis que je voulais faire du rallye. Il me répond : "Toi aussi tu veux faire comme tout le monde", et il me pose cette question, droit dans les yeux : "est-ce que tu vas vite ?" Je lui dis : "oui je crois que je peux aller vite". Il me dit : "répond par oui ou par non : est-ce que tu vas vite ?" Je lui dis : "Je crois que je suis le meilleur", il me dit : "Je vais te donner un budget, course par course, si ce que tu me dis est vrai, on le verra, si tu gagnes, on continue, et si tu perds, on arrête". J'ai gagné les quatre premières courses et le championnat de France 2003.

Sur le rallye des Cévennes, François Chatriot, de chez Citroën, vient me voir à l'assistance et me dit : "Je vous ai vu rouler. Soit vous êtes complètement fou, soit vous êtes très fort". À la fin de la saison, Citroën m'a payé un volant pour rouler directement en championnat du monde. Malheureusement, je suis tombé au mauvais moment. Je roulais avec une Saxo 1600, et la Saxo était complètement dépassée par les concurrentes. En plus, j'ai fait la fin de saison avec la C2, qui était neuve et pas encore adaptée. Au final, la saison fut moyenne, mais aux spéciales, j'étais devant, j'ai gagné des scratches, et des étapes. Au rallye de Finlande, on était en tête au bout de quatre spéciales, c'était la troisième dimension, des choses qui correspondaient à ce que je faisais en ski, des choses que j'avais en tête, une vision de la vitesse, de la trajectoire, que j'avais déjà. C'était facile pour moi.

Tu décides de passer au rallye et tout s'enchaîne. Tout est donc si facile pour toi ?

En apparence oui, mais j'ai aussi connu des bas, des très bas, un terrible chamboulement, pire qu'en Free Ride. Pour bien comprendre, il faut savoir qu'en fin de saison, Citroën se retire des rallyes. À l'intérieur de la boîte, on savait ce que je valais, mais à l'extérieur, je n'avais pas eu de résultats, donc, pas moyen d'avoir un volant. Et là, j'ai connu un passage extrêmement difficile. Le bilan était terrible. J'avais décidé de saisir ma chance et d'arrêter le ski en 2004 pour me consacrer au rallye. Je quittais un sport où j'étais installé, où les contrats pleuvaient pour me lancer dans le sport auto. J'avais certes une voiture, mais je n'étais pas payé. Alors, cette fin de saison où l'on m'annonce que je ne roulais plus, je l'ai vraiment prise comme un échec personnel. Même en 2001, ça n'avait pas été comme ça. Tout s'écroulait après avoir été tellement sûr d'être champion du monde des rallyes.

Carrément, champion du monde, pour une première saison et dans un sport nouveau?

Oui, je le pensais, et je le pense toujours. Tiens, un jour, je vois une pub pour le Volant Dakar, et la perspective d'un volant pour le Dakar en cas de victoire. Je fonce, j'appelle mon copilote – Matthieu Baumel, qui avait fait le Championnat du Monde, en 2004, avec moi. Je lui dis : "Ca te branche ? Oui, on y va !", les rêves, un rêve de gamin. On fait la sélection, on est retenu avec douze autres équipages, et on gagne. C'était reparti, pour la deuxième fois.

On part pour le Dakar, on se fait remarquer, on le finit, ce qui est une performance pour la première année. Là-dessus, BMW nous remarque, nous invite à un essai. Juste avant, mon agent m'appelle et me dit : "des chances comme ça, tu en auras une seule dans ta vie, ne passe pas à côté, roule très vite, mais surtout, ne casse pas la voiture, reste sur la route". Je me pointe là-bas, on m'explique comment fonctionne la voiture, une grosse machine, incroyable. Le pilote de BMW m'amène faire deux tours de circuit. Je ne m'attendais pas à ça, un vrai 4x4, et le pilote qui roule comme avec une voiture de WRC¹, un monstre de voiture. Matthieu me dit de ne pas m'inquiéter. Je me mets au volant avec un des ingénieurs, un grand monsieur, lui aussi, qui est monté avec les plus grands pilotes au monde. On fait deux tours, il ne dit rien, pas un mot, bizarre. À l'arrivée, il va voir le boss, et il lui dit (je l'ai su après) : "ce qu'il fait est incroyable, il est très propre, il évite les trous sans connaître le circuit, il passe les rapports quand il faut, il ménage la voiture, c'est parfait, par contre, je ne pense pas qu'il aille très vite". Sur ce, le boss lui dit : "en quatre kilomètres, il est quatre secondes plus vite que tous les pilotes qui connaissent le parcours par cœur". Là-dessus, le boss m'a proposé un contrat, et c'est parti, en seulement deux tours de piste.

¹ Championnats du monde des rallyes

Donc, on fait le Dakar 2006. On gagne une spéciale, et on fait deux fois deuxième, parce qu'on casse une fois le turbo et une fois l'embrayage. On termine neuvième malgré un tonneau, un pont arrière cassé, une nuit dans le désert et, pour finir, un concurrent qui nous est rentré dedans. Depuis, je suis devenu pilote Numéro Un chez BMW pour qui je fais le développement et la préparation de la voiture. Donc, grosse pression, rendez-vous dans un mois sur le Dakar, et là, j'y vais pour gagner². Il y en a qui prennent ça pour de la prétention, mais moi je sais que je peux le gagner, et que je vais le gagner, c'est mon objectif tout simplement. Je suis quasiment irréprouvable, mon copilote aussi, la voiture est prête, on a bien travaillé avec les moyens qu'on m'a donnés, j'ai fait le maximum et même plus, il n'y a pas un pilote qui a fait la moitié de ce que j'ai fait. Si on gagne le Dakar, ce sera normal, mais sur le Dakar, il y a beaucoup d'impondérables, mais j'ai fait ce qu'il fallait, donc je peux et je dois gagner. Certes, en France c'est très mal vu de dire cela, mais c'est mon ambition, mon objectif, j'y vais pour gagner, moi je suis au clair, je suis là pour gagner.

Même avec tout ton talent, pour réussir en si peu en si peu de temps à ce niveau, il faut que tu aies transféré des savoirs faire entre le rallye et le Free Ride. Qu'en penses-tu ?

Oui, c'est évident. Il y a tout d'abord des qualités mentales : la volonté, l'engagement, la motivation et le travail, bref tout ce qui conduit au haut niveau. Ce sont ces qualités qui permettent de passer du judo au hockey, au ski de bosse, au free ride, et au rallye. Mais passer d'un sport à une autre, c'est prendre des mêmes qualités techniques de base et les adapter à chaque sport. C'est-à-dire la perception visuelle, l'anticipation, la trajectoire, la vitesse, l'engagement. Quand je suis dans ma voiture, j'ai l'impression de skier, je roule sur les dunes, comme je skie sur la neige.

Et au niveau de la concentration, retrouves-tu les mêmes automatismes qu'en ski ?

Ça dépend, si c'est une spéciale en WCR³, qui demande une préparation intense, c'est en partie pareil : excitation, calme, et isolement les trois dernières minutes, là, j'entre dans ma bulle pour retrouver l'état de grâce. Il y a aussi des différences qui tiennent à la spécificité des épreuves. La différence est qu'en ski, je suis calme au moment du top zéro, alors qu'en voiture, parce qu'il y a le chrono, et que je dois être sous pression jusqu'au départ, je suis énervé jusqu'au top zéro, et je me calme une fois parti. On m'a mis une fois un fréquencemètre pour évaluer ma fréquence cardiaque, avant une spéciale. Pendant la liaison (d'une spéciale à une autre), je suis très calme, puis j'arrive au départ. Mon rythme cardiaque s'accélère pendant une minute, puis je me calme à nouveau et je sors de la voiture. Ça dure cinq à six minutes, et je descends en dessous de soixante. Jusque-là c'est pareil qu'en ski. Quand je mets mon casque, je suis dans ma course, au-dessus de cent cinquante, et là je me calme encore. J'hyper ventile et je redescends à cinquante, cinquante-cinq. Je me dis : "ferme les yeux, pense à autre chose", plus rien, plus de bruit de moteur, plus rien, le silence absolu, trente secondes... 5, 4, 3, 2, 1, et c'est parti. Donc c'est à peu près pareil dans ma préparation en ski et en voiture. En rallye, c'est différent car la course va être longue, et il ne faut pas tout brûler de suite. Mais dans tous les cas, il faut parvenir à un très grand contrôle de soi et de sa concentration. Mon plus, c'est ma capacité à entrer dans ma bulle quelques minutes avant le départ.

Est-ce que cette expérience de la compétition a modifié ta philosophie de la vie ?

² Guerlain Chicherit a abandonné à la sixième étape après avoir été cinquième du classement général, à vingt-trois minutes du premier.

³ Championnat du monde des rallye

Ma philosophie de la vie va toujours dans le même sens, aller au bout des choses, donner tout, aller à fond, donc la vie c'est une compétition, être toujours le meilleur. Y être arrivé, ça a conforté ma philosophie. C'est une grande jouissance, mais c'est du travail, ce n'est pas le Loto, ce n'est pas tombé tout seul, c'est du travail, c'est pour ça que j'apprécie les choses, chaque moment, chaque jour. Ma mère faisait des ménages, je n'ai pas connu mon père, ce n'est pas arrivé tout seul. Je me sens enfin le droit de me poser. Je me dis : "respire, tu gagnes ta vie, tu as une vie géniale, tu vis de ta passion, tout va bien, tu as réussi".