

# Introduction

*« Pour moi la vitesse,  
c'est comme une drogue. »*

« **J'**adore flirter avec le risque... Parce qu'on n'a pas le droit à l'erreur. Il y a énormément d'adrénaline. J'adore. En plus d'aimer le risque, il faut savoir ajuster ses sensations. Il faut être à l'écoute de la piste. » Voilà les mots de Charles Leclerc, livrés dans une interview à propos du Grand Prix de Monaco. Il n'a pas besoin de se demander le sens que cela a de tourner sur un circuit, ou si cela en vaut la peine : il fonce. « Je pense qu'il faut dédier toute sa vie au sport auto pour y réussir. Je ne fais que ça, je ne vis que ça. Le matin je me lève et je me prépare physiquement pour ça. Je ne pense qu'à ça. Enfin c'est comme ça tout le temps : sur mon téléphone je ne regarde que des vidéos de ça. C'est ma vie : ma vie, c'est le sport auto. »

Flirter avec les limites... Se balader partout sur la planète dans les plus grands hôtels et les plus belles voitures, côtoyer des stars, se battre pour des victoires... Cette vie de rêve qui a l'air cool et facile, c'est la vie de pilote de course, celle qu'on

voit tous de l'extérieur en regardant la Formule 1 dans son canapé, à la télé : les palmiers, les yachts, les petits polos et les lunettes de soleil. Albert II lui-même aime assister à l'incroyable spectacle qu'offre ce sport et qui, année après année, marque l'histoire dans les rues de la Principauté et sur les circuits du monde entier. Mais est-ce vraiment le but ultime ? Est-il dans l'apparence, le glamour et les paillettes ? Ou y a-t-il autre chose, de plus complexe, de plus profond, de plus difficile à saisir ? Est-ce une histoire d'adrénaline ? Celle que l'on ressent lorsqu'on prend le départ d'une course dans les rues de Monaco par exemple, comme Charles Leclerc, le long des rails qui mènent au virage de Sainte-Dévote, au volant d'une Formule 1 de mille chevaux, cabrés s'il vous plaît ? Le sport automobile n'est-il pas comme l'amour ? Pour réussir, pour que cela fonctionne, il faut lui consacrer sa vie, s'engager sans compromis. C'est exactement ce que pensait le Brésilien Ayrton Senna – dont Charles et son père Hervé ont toujours regardé tous les films –, l'un des pilotes les plus inspirants, par son talent bien sûr mais aussi pour sa foi en Dieu et sa capacité à retranscrire ses émotions. L'idole de Charles. Un pilote extrêmement sensible et éduqué aux valeurs du christianisme comme l'a été Charles dont la grand-mère enseignait le catéchisme, un pilote qui a dit : « C'est une sensation unique, c'est comme une drogue, c'est une sensation tellement intense qu'une fois qu'on l'a ressentie, on passe le reste de sa vie à le rechercher. » Et Charles utilise les mêmes mots : « Pour moi la vitesse, c'est comme une drogue, dit-il dans une interview avec un sourire et les yeux étincelants. La vitesse, c'est juste incroyable et j'en ai absolument besoin dans ma vie. Depuis tout petit j'ai l'habitude de la vitesse. Il y a certaines personnes qui ne peuvent pas supporter ça, qui ont peur de ça. Mais pour moi, c'est vraiment quelque chose d'addictif. »

Peu de gens ont le bonheur de connaître ou d'avoir connu ces sensations extraordinaires, et ce n'est pas à bord d'une voiture de série, aussi puissante soit-elle, qu'on pourra rattraper Charles Leclerc sur un circuit. N'existe-t-il pas en chacun d'entre nous une singularité qui ne demande qu'à briller ? Charles fait partie des personnes qui ont su trouver la leur, l'exploiter et briller, mais pas de manière arrogante, avec humilité. Il brille discrètement comme une étoile, à défaut de briller quelque part dans le ciel, avec ceux qu'il aime, qui lui manquent et qu'il a perdus – nous en parlerons. Une étoile filante pourrait-on dire : à la vitesse de Leclerc, il tourne en rond en rouge sur des circuits.

On le sent, c'est une histoire d'amour, l'amour de la course, l'amour de Ferrari, la passion. Mais ce n'est pas une histoire sans pleurs ni douleur que l'amour propose, où chaque jour tout ira bien. Non, ce genre d'histoire n'existe pas. C'est un long chemin, fait d'obstacles, de peines et de joies. Ce sont des hauts et des bas, des tensions, des rancœurs, des maux, des vérités, des moments de doute. L'histoire se construit avec le temps et finalement, ce qui fait la force de l'amour, c'est de réussir à surmonter ces épreuves.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que Charles n'a pas été épargné : la vie lui a donné des épreuves, celles qui touchent en plein cœur. La première fut la mort de son ami Jules Bianchi. Comme nous allons le voir dans cette biographie, il a toujours su les traverser avec courage, maturité, dignité et un mental hors normes. Il y a aussi des moments de joie pure. Charles les analyse avec lucidité, prend du recul et surtout reste toujours les pieds sur terre. D'ailleurs, lorsqu'on lui demande le meilleur conseil qu'on ait pu lui donner, il est très clair : « Je pense depuis tout petit que c'est mon père, et plus spécifiquement Jules [qui m'ont dit] de rester toujours les pieds sur terre, et pas seulement si un jour j'arrivais en

Formule 1. C'est vrai que des fois il y a des moments dans nos vies où tout se passe super bien. Dans ces moments-là il faut essayer de rester les pieds sur terre et d'être le plus humble possible pour savoir où s'améliorer parce que pendant ce temps-là les autres travaillent deux fois plus pour essayer de récupérer l'écart, et ça, c'est un des meilleurs conseils que j'ai eus, que j'ai appliqué durant toute ma carrière et qui m'a souvent beaucoup aidé ».

La Formule 1 est la voiture la plus rapide du monde en courbes et la plus fragile, mais ne nous y méprenons pas : sous ses allures racées, avec la vitesse elle devient un monstre. Les flux d'air génèrent plus d'une tonne et demie d'appui (ou de déportance, la poussée verticale), soit 1 500 kg, le double de son poids, ceci afin de la plaquer et de faire en sorte que le contact de ce monstre au sol, qu'on pourrait imaginer musclé et félin, soit le plus fort possible. Les pneus, véloces pattes de cette voiture, doivent accrocher, ses griffes, à coups de traces de gomme, marquent les bordures des virages de leur passage – bordures qu'on appelle, dans le jargon, des vibreurs, souvent peints en rouge et blanc comme à Monaco, les couleurs du drapeau –, laissant sur la piste des centaines de boules de gommes lourdes et tièdes. Celui ou celle qui marche sur un circuit après une course se penche, palpe et sent l'odeur d'une de ces boules de gomme, peut commencer à comprendre de quoi il s'agit, ce que c'est que la course automobile. Ce n'est pas pour rien si Charles dit dans une interview : « La première fois que je me suis approché d'une Formule 1 juste après qu'elle a roulé, la chaleur qu'on ressent, l'odeur des pneus, des freins, d'absolument tout [...] on voit que tout est poussé à la limite, on le sent, et voilà, ça donne la chair de poule ».

C'est au contact d'autres monstres du même calibre que chaque Formule 1 défend son territoire : celui de la vitesse,

un temple où chaque pierre se gagne à coups de dixièmes, de centièmes, voire de millièmes de secondes pour faire la différence. Une année, trois voitures ont même réalisé le même temps au millième près, il s'agissait de Jacques Villeneuve, Michael Schumacher et Damon Hill au Grand Prix d'Europe 1997. C'est dire la subtilité qu'il faut pour se distinguer. Dans cet univers de la course automobile, l'homme et la machine ne doivent faire qu'un. « La voiture fait partie de vous-même, a révélé Ayrton Senna, c'est votre prolongement. Vous en faites partie car vous êtes attaché à elle. Plus vous en ferez partie, plus vous la ressentirez. » Plus vous serez. Et c'est bien cela la question pour un pilote : comment ressentir la voiture ? Ou plutôt : comment la ressentir mieux que les autres ? « Tous les pilotes sont des tueurs. Et, à chaque fois que je mets le casque, je le deviens aussi, a confié Charles dans une interview pour *Monaco Hebdo*. Les palmarès et les noms sur les voitures s'effacent, ils deviennent tous des pilotes comme les autres. Mon seul objectif est alors d'essayer d'être plus rapides qu'eux. »

D'autres chiffres ? 1 000 chevaux, 750 kg, 370 km/h... Soit plus vite que l'avion qu'on prend pour aller en vacances, au décollage, après la terrible poussée qu'on a la sensation de ressentir. Et une usine de 1 500 des meilleurs talents dans son domaine pour faire rouler deux de ces bêtes. C'est bien de cela que nous sommes en train de parler : un engin qui va vous faire monter l'adrénaline au cerveau, vous plaquer au siège, vous tordre le cou dans les virages, vous faire transpirer, perdre des litres d'eau, vous faire voler, la voiture la plus sophistiquée au monde, dont chaque élément est prévu pour être optimal en termes de poids et de performance, un bijou, un jouet à 2 millions d'euros. Un jouet qui peut paraître léger quand notre voiture de série, disons une RS pour les plus sportifs d'entre nous, pèse au bas mot souvent 2 tonnes...

Et même si vous venez de dépenser 1 million dans une super car à Dubaï, vous vous rendrez compte sur circuit que votre voiture est un cube comparé à la Formule 1 de Charles... N'allons pas jusqu'à dire que nous conduisons des tanks... Laissons ce plaisir à Alain Prost, viré pour l'anecdote de chez Ferrari en 1991 pour avoir comparé la direction de sa Formule 1 à celle d'un camion. Une Ferrari... Espérons que Charles ne cabre jamais de la sorte le cheval.

Alors voilà : il faut être capable de supporter des pulsations cardiaques qui peuvent monter jusqu'à 185/190 battements par minute, notamment lors des dépassements où le stress est maximal. Ce n'est pas pour rien que bon nombre de pilotes voient apparaître des cheveux blancs qui leur poussent sur la tête avant l'heure, tant le stress, la tension, le poids que l'on ressent sur les épaules, peuvent être énormes. Deux heures d'une intensité explosive et contagieuse. Un show planétaire et millimétré. La Formule 1 défie le corps et l'esprit, dans une magie qui vous pousse à vivre de manière intense, elle peut faire de votre vie un rêve. Charles Leclerc fait partie des peu d'élus qui ont su concrétiser ce rêve fou, et nous allons voir comment. Il a su se faire une place et accéder à ce monde souvent ingrat, toujours intransigeant, éprouvant, mais aussi envoûtant. On attend tout de ces chevaliers : détendus ou anxieux, on veut qu'ils s'affrontent. Mais Charles sait que « quand vous êtes soumis à une forte pression, dans un championnat ou dans une course, c'est celui qui arrive à combiner l'agressivité et le calcul qui obtiendra le meilleur résultat. Pour gagner le championnat, vous devez combiner ces deux éléments, les doser au bon moment, mais vous devez surtout garder les idées claires pour savoir exactement quand être agressif et quand être calculateur, quand il faut tout donner, et quand il faut tout retenir pour une autre opportunité ». Voilà encore des paroles d'Ayrton Senna que Charles a bues,

enfant, à un âge où il ne pensait pas à calculer, un âge où il disait : « Quand j'étais tout petit, mon rêve, c'était de conduire une petite voiture, et quand j'ai vu ça, la première fois que je suis monté dans un kart ça m'a... » Charles ne trouve pas les mots, pour dire que ça lui a plu plus que tout. Mais il précise dans une autre interview : « dès que j'ai vu ça, j'ai dit à mon père : je serai pilote de Formule 1 ! »

Il n'y a pas d'adultes, il n'y a que des enfants qui ont grandi. Mais rêvent-ils toujours ? « Le seul fait de rêver est déjà très important », a posté Pascale, la mère de Charles, sur les réseaux. Bien sûr, cela ne se fait pas sans efforts. Beaucoup d'athlètes souffrent, se programment à un mode de vie sain, s'astreignent à de nombreuses règles strictes, c'est le lot de tous ceux qui y sont parvenus. C'est pourquoi de temps en temps ils ont besoin de rire, de sortir et de faire la fête, Charles n'échappe pas à la règle : il part en voyage avec sa bande d'amis monégasques, la « bande des huit », qu'il connaît depuis tout petit. Il aime poster des photos de rêve sur les réseaux, sur la magnifique plage du Larvotto par exemple où il avait l'habitude d'aller étant petit. Sans nier que Charles est aussi une bête de course, un acharné têtu qui ne pense qu'à toujours aller plus vite sur la piste, il y a aussi les difficultés qui vont avec la vie d'un pilote : les nombreux voyages qui peuvent paraître excitants mais qui s'avèrent extrêmement fatigants et donnent l'impression de ne jamais être chez soi. Avec les nombreux Grands Prix, les différents tests et obligations, Charles prend l'avion presque deux cents fois par an, ce qui est énorme. Pour autant, cette vie fait rêver, il suffit d'aller sur Wattpad pour voir combien Charles a de groupies qui s'inventent des vies avec lui, fantasment, et voudraient bien avoir la chance, s'il était libre, de sortir avec lui et de rouler dans la 488 Pista qu'il possède chez lui, à Monaco !

Monaco, c'est sa ville, l'endroit qu'il aime et où il est né, le « Rocher » : « C'est là que je me sens bien, c'est là que j'ai toute ma vie [...], que je passe du temps avec ma famille, mes amis, avec les personnes qui comptent pour moi. » Et la voiture qu'il préfère conduire, ce n'est sans doute pas cette Ferrari Pista, mais bel et bien sa chère Formule 1, ou plutôt celle qu'il préfère « piloter » – sacrilège d'utiliser un autre verbe pour désigner, pour un pilote de course, le fait de tourner un volant et d'appuyer sur une pédale d'accélérateur. D'ailleurs « conducteur » n'est pas un métier tandis que « pilote », dans l'idée commune, en est un.

Un métier qui ne paie pas vraiment, nous allons le voir, et qui en a même ruiné certains, sans plus de pitié que l'océan lorsqu'il emporte des marins... Les parents d'Olivier Panis n'ont-ils pas dû faire d'immenses sacrifices pour permettre à leur fils de réaliser son rêve, d'accéder à la F1 et de gagner sur l'un des circuits les plus mythiques du monde un certain 19 mai 1996, celui où Charles rêve de s'imposer un jour : Monaco... ? Un gouffre ! À moins, comme Charles ou Olivier Panis, d'accéder au Graal, à l'ultime échelon, au sommet de la pyramide du sport automobile : une catégorie dénommée « Formule 1 », la catégorie reine. Alors là, oui, tourner en rond à bord d'une voiture sur un circuit prend du sens. Les dollars pleuvent et à vous le glamour de Monaco !

Mais est-ce vraiment cela, le métier de pilote de Formule 1 ? Et comment Charles Leclerc a-t-il fait pour en arriver là ? Peut-on, si l'envie nous en prend, monter à bord d'une telle bête de course et la piloter, ou plutôt la dompter ? Comme on s'assiérait devant un piano : on enfoncerait des touches, on produirait des sons ? Et avec de la volonté, de l'entraînement, on jouerait comme Charles en joue parfois avec beaucoup d'application – une autre de ses facettes. On piloterait une Formule 1.

À un certain stade d'appropriation, l'instrument de musique devient le prolongement de votre corps comme le devient une voiture de course. Lorsque le cerveau donne une information, ce n'est plus pour commander le corps et ses extrémités, mais pour commander l'ensemble « homme machine ». Imaginez : vous vous retrouvez sur une piste, dans un stand, une Formule 1 pimpante vous attend sur la pit-lane. Vous vous équipez d'une combinaison ignifugée – on ne sait jamais, si la voiture prend feu cela peut vous sauver la vie, ainsi celle de Romain Grosjean au Grand Prix de Bahreïn en 2020, lorsqu'il a percuté un rail de sécurité de plein fouet : la voiture s'est retrouvée coupée en deux, puis s'est embrasée<sup>1</sup>, formant une véritable boule de feu alors qu'il était coincé à l'intérieur... Il s'en est sorti grâce à son instinct et sa force de vie, comme Niki Lauda s'est extrait des flammes de sa Ferrari, un certain 1<sup>er</sup> août 1976 sur le circuit du Nürburgring, ou plutôt comme on l'en a extrait, car il était déjà évanoui<sup>2</sup>... Vous enfoncez des bouchons d'oreilles, ce serait dommage de devenir sourd ! Ainsi, les 145 décibels que produit le moteur ne devraient pas vous exploser les tympanes. Vous enfoncez des chaussettes, ignifugées également, ce serait dommage de vous brûler un pied. Puis des bottines de course, assez fines car le museau d'une Formule 1 est étroit : il faudra enfoncer les pieds dans l'espace restreint prévu pour les jambes. Vous attachez bien les lacets, afin qu'ils ne se prennent pas dans les pédales. Vous fermez la fermeture Éclair de votre combinaison, cagoule, casque. Enfin, le hans : ce truc en carbone que les pilotes ont sur leurs épaules, un système breveté. Ce serait dommage de vous faire le coup du lapin.

1. Une histoire racontée dans le magnifique livre de Romain et Marion Grosjean, *La Mort en face*, chez City Éditions.
2. Histoire racontée dans le film *Rush* de Ron Howard, qui retrace la vie et le destin de ces deux grandes légendes du sport automobile qu'ont été James Hunt et Niki Lauda.

Vous enjambez la carrosserie, vous vous installez dans le baquet. Vous sentez immédiatement dans votre dos la chaleur du moteur que les mécaniciens ont préchauffé à 80 °C, c'est-à-dire 1 000 CHEVAUX prêts à rugir, à exploser ! Seriez-vous plus à l'aise dans cette situation, dans un avion de chasse ou dans une fusée ? Un mécanicien pose une première sangle sur le hans qui entoure vos épaules, se penche pour attraper celles qui sont dans le fond du baquet. Il attache les sangles au maneton, puis les serre.

— Ça va ?

Faites attention qu'il ne vous compresse pas une « coucougnette » en serrant. Il glisse dans l'habitacle le volant sophistiqué qu'est celui d'une Formule 1, avec son écran qui s'allume avec un N pour dire que vous êtes en position neutral (point mort) et ses tonnes de boutons. Il l'insère dans la colonne de direction. Vous enfilez des gants. Voilà, vous y êtes... L'angoisse monte ? Le mécanicien vous fait signe d'allumer le moteur. Les yeux brillants, le sourire aux lèvres avec un mélange d'excitation et d'appréhension, vous mettez pour la première fois de votre vie le contact d'une bombe, dans un fracas sonore indescriptible et une bouffée de gaz d'échappements surchauffés à 600 °C ! Et là, vous enfoncez l'accélérateur... Des diodes rouges s'allument les unes après les autres au volant dans un rugissement de tous les diables, une apothéose, un bonheur total ! Vous vous laissez griser par la frénésie du moteur, des émotions longtemps contenues en vous se libèrent... L'air fait pression sur le casque et commence à vous écraser la tête dans vos cervicales, elle vous semble de plus en plus lourde dès que vous la bougez... Faites attention de ne pas faire comme Mohammed Ben Sulayem, l'actuel directeur de la FIA<sup>1</sup>, qui, lors d'un essai de

1. Fédération Internationale de l'automobile.

ce type à l'autodrome de Dubaï, a trop enfoncé l'accélérateur au démarrage, le pied sur le patin, tout en faisant hurler le moteur : la voiture en pneus froids, une magnifique Renault F1 R28, a perdu subitement l'arrière et s'est violemment crashée dans le mur dès sa première ligne droite...

Faire démarrer une Formule 1, pour Charles, c'est le quotidien. On pourrait croire, en voyant son parcours presque « modèle », que tout était tracé d'avance, qu'il était « destiné » à réussir. Ce serait bien mal connaître le monde difficile et intransigent qu'est celui du sport automobile, où chaque année il faut faire ses preuves, où tout peut s'arrêter du jour au lendemain, à cause notamment des budgets démentiels qu'il faut pour évoluer. Surtout, il a su rester simple : « L'argent, la gloire, les amours ne l'ont pas changé », a confié son ami Joris, de la « bande des huit ». « Je ne le connais pas intimement mais à chaque fois que je le croise, il est jovial, sympathique, modeste. Pour parler vulgairement, il ne se la pète pas », a confié Michel Boeri, patron de l'Automobile Club de Monaco. Et pour le prince Albert II de Monaco : « Un garçon décontracté, ouvert, d'une grande gentillesse. Mais sa détermination domine. » Il est vrai que la douceur de son regard, sa froide détermination, son côté latin et chaleureux dans la vie de tous les jours – il parle couramment italien – font de notre Monégasque un être qui charme et qui intrigue. « Je n'ai jamais pleuré devant un film... Honnêtement ! » a-t-il d'ailleurs avancé à dix-neuf ans.

Alors Charles qui joue du piano, Charles qui joue aux jeux vidéo, au football, au tennis, qui fait du surf, de la boxe, de la natation, du bateau, des sauts en parachute, Charles qui mange des glaces au volant, Charles qui voyage et se fait attaquer par un singe en Indonésie. Ce sont tous ces souvenirs que nous allons raconter au long de cette biographie, en tentant de comprendre ce qu'ont pu être ses doutes, ses espoirs, ses



moments de joie, ses émotions, bonnes ou mauvaises, de démystifier peut-être certaines légendes qui planent autour de Monaco et des Monégasques, et finalement de nous immerger dans ce qu'a été sa vie et la formidable épopée qui a été la sienne, depuis sa plus tendre enfance jusqu'à ses incroyables années chez Ferrari, en passant par les épreuves les plus dures qu'il a eu à traverser.

I

## 31 mars 2019, Bahreïn, circuit international de Sakhir

« *What's happening?* »

### Ferrari SF90

Nous sommes le 31 mars 2019, en plein désert de Sakhir, dans le centre du pays. Il n'y a que des roches cuites par le soleil et quelques arbres secs, c'est bientôt le crépuscule. Un pilote de Formule 1 qui se baladerait là, son casque sur la tête, en combinaison rouge, aurait l'air d'un extraterrestre, autant que Youri Gagarine en 1961 lorsqu'il sortit de sa capsule Vostok, après que celle-ci ait pris feu et atterrit en plein milieu d'un champ dans la région du Caucase. En combinaison brillante de cosmonaute, casque sur la tête, il a aperçu une paysanne, à qui il a demandé un téléphone pour appeler Moscou. « D'où venez-vous ? » « De l'espace », a-t-il répondu. Elle a pris peur et s'est enfuie... C'est ce qu'a fait Kimi Räikkönen en 2017, il n'a effrayé personne mais a marché dans le désert en combinaison Ferrari, le casque sur