

# Dire et ressentir la F1

Entretien avec Christophe Malbranque, journaliste et commentateur sportif

**D**epuis mars 2003, Christophe Malbranque assure le commentaire principal des courses de F1 sur Eurosport et TF1. Il s'impose progressivement comme une des voix les plus prometteuses d'une discipline exigeante et riche en informations. L'image télévisée magnifie l'événement, mais ne permet pas toujours d'en rendre compte avec précision. Elle propose une représentation indirecte du temps, donc de la vitesse, principe fondateur de la F1. L'entretien qui suit s'est efforcé de débattre des contraintes de l'exercice du commentaire en direct : s'agit-il d'une invitation à lire des images ou à maintenir un lien durable avec le public ? Si le commentaire « colle à l'image », il provoque des disjonctions de réalité et s'émancipe, ainsi, de la dictature de l'apparence. La spécificité de la F1 est de proposer des images abstraites. En ce sens, le récit audiovisuel d'un Grand Prix ne peut s'arrêter à une simple description. La fonction du commentaire est d'en maintenir la cohérence, mais également de provoquer des décadres en révélant l'invisible. Il ne montre pas le sport tel qu'il est, mais prétend en proposer une construction objective.

Précisons qu'un week-end de Grand Prix ne se limite pas à une course de deux heures. Pour les *aficionados*, il s'apparente à un véritable marathon médiatique. Les vendredis et samedis, Eurosport diffuse les essais libres et qualificatifs. Le dimanche, jour de la course, TF1 propose des reportages dans le magazine matinal *Auto-Moto*, puis ouvre l'antenne, trois quarts d'heure avant le départ. Enfin, Eurosport programme, en soirée, un long résumé en différé. Entre la chaîne thématique et la chaîne généraliste, la F1 dispose de plus de dix heures d'antenne.

## Du descriptif au ressenti

**Jean-François Diana** : *Quel itinéraire professionnel vous a amené à commenter des grands prix sur une chaîne hertzienne ?*

**Christophe Malbranque** : Formé dans une école de journalisme, j'ai débuté par la presse écrite, puis je suis entré à Eurosport. Ensuite, TF1, propriétaire de la chaîne sportive, m'a proposé de couvrir des rallyes. Enfin, j'ai participé à un casting pour remplacer l'ancien commentateur, Pierre Van Vliet, qui souhaitait se consacrer à d'autres projets.

*De quelle façon s'est déroulée la sélection ?*

J'ai été immédiatement mis en situation. L'épreuve consistait à commenter une demi-heure de Grand Prix en compagnie de Jacques Laffite. Une semaine plus tard, j'ai été soumis à une seconde épreuve du même type. Quelques temps après, la direction m'a signifié son choix. Tout cela, à une semaine de l'ouverture du championnat du monde 2003.

*Les commentateurs sportifs des chaînes hertziennes semblent plutôt bien installés. En F1, nous avons assisté à une mini-révolution avec votre arrivée en 2003. Vous êtes plutôt jeune pour la fonction. De quelle façon avez-vous été reçu ?*

Très bien. Il a fallu corriger et supprimer quasi-instantanément certains réflexes de langage. Mes premiers commentaires m'ont amené à m'ajuster à une discipline qui me passionnait et à un consultant que j'ai appris à connaître. J'ai ainsi acquis des techniques qui m'ont

Christophe Malbranque

Dire et ressentir la F1

appris à varier les moyens de céder la parole. Je m'efforce d'être, à la fois, complètement dans l'événement, en m'appuyant sur une connaissance pointue de la discipline, et spontané, en ne négligeant pas le sensible.

*Malgré votre jeune expérience, comment appréhendez-vous le commentaire sportif ?*

Un commentateur sportif « colle à l'image », mais n'oublie pas d'être journaliste. Il ne néglige pas la partie classique du métier : puiser des informations à la source, les traiter. Le commentaire en direct joue beaucoup de sa légitimité sur l'instant. Il doit être le plus irréprochable possible sur les informations énoncées et n'a pas uniquement une fonction descriptive. En général, nous n'avons pas la maîtrise des images et de la réalisation. Elles incombent aux télévisions des pays qui accueillent les grands prix. Depuis notre cabine, nous partageons le temps de la course avec le public.

## Le caractère abstrait des images télévisées de F1

*Le monde de la F1 est habituellement présenté comme un « grand cirque » surexposé et sophistiqué. Paradoxalement, plus que pour d'autres disciplines, la F1 présente des images plutôt abstraites...*

Je ne suis pas de votre avis. Il me semble que c'est valable pour toute autre discipline. La priorité est de rapporter ce qui se passe à l'image. L'action prime sur tout. C'est la condition qui permet au public d'y participer, même partiellement.

*Sauf que, dans la F1 moderne, les actions ne sont pas toujours celles auxquelles on s'attend. Les observateurs se plaignent du peu de dépassements. Lorsqu'il s'en produit, c'est un événement. Sans parler de dramatisation, vous êtes forcément amené à mettre du récit sur des images récurrentes. Je vous crois sur parole quand j'entends qu'un pilote a atteint 342,564 km/h, mais ce n'est pas suffisant pour faire vivre la course...*

Effectivement, l'image de télévision n'offre pas une

représentation réelle du travail du pilote. Elle laisse l'impression d'un jeu vidéo. Or, c'est un vrai combat à l'intérieur, et cela se voit peu. Le commentateur voit la même image que le téléspectateur, et en même temps, connaît l'intensité que réclame le pilotage d'une F1. C'est sans doute ce que le pilote aimerait le plus partager. Il nous le révèle en interview et souhaite que le public en ait une réelle conscience. Nous sommes donc à l'affût de tout ce qui peut rendre compte de cet effort intense, c'est un principe de réalité. Lorsque je dis, il faut coller à l'image, c'est justement pour que des moments discrets et furtifs n'échappent à personne. On livre une interprétation forcément subjective, mais qui s'efforce de ne pas être abusive.

C'est moins de la dramatisation que d'essayer de rendre visible l'invisible. C'est à cet instant que le consultant joue un rôle très important pour le public. Il fait figure d'autorité. Il voit des dérives ou du « survirage » dans des trajectoires fluides apparemment tendues...

*De quelle façon vous répartissez-vous les rôles ?*

Jacques Laffite bénéficie d'une vraie reconnaissance dans le monde de la F1. L'avoir comme guide dans les stands, fait gagner un temps précieux. Il discute d'égal à égal avec l'ensemble des acteurs d'un Grand Prix, accueille des confidences des pilotes et se montre très fiable vis-à-vis de ses interlocuteurs et du public. Il sait qu'un dépassement est le résultat d'un effort intense, pourquoi et comment le pilote a choisi de s'engager dans telle courbe... Il parle de ce qu'il voit et surtout de ce qu'il ressent.

Pour ma part, je suis chargé du descriptif. Chacun part en quête d'un maximum d'informations. Nous gardons ce que nous pouvons recouper. Dès qu'un doute technique apparaît, nous n'hésitons pas à consulter un ingénieur. Nous disposons d'une réelle richesse d'informations. La grande majorité d'entre elles sont impossibles à exploiter, car nous ne disposons pas toujours de l'image qui pourrait les illustrer. Nous profitons de la diffusion des essais (vendredi et samedi) sur Eurosport pour porter notre discours vers la technique (les amateurs préfèrent souvent les essais à la course). Le moment de la course (dimanche) n'est pas très propice au discours

Dire et ressentir la F1

Christophe Malbranque

compliqué. Il faut s'appliquer à gérer l'événement en train de se produire.

*Quelles sont les limites que vous vous fixez dans le commentaire ? Jusqu'où ne pouvez-vous pas aller ?*

Il faut éviter de parler des marques, parce que le CSA l'interdit. Notre chaîne ne nous fixe pas de cadre fixe. Les limites viennent de nous-mêmes et du rapport que nous entretenons avec la discipline et ses acteurs.

*Je pense plutôt aux « faits de course », formule euphémique pour parler des accrochages entre voitures. Vous semblez plutôt retenir vos propos...*

Dans le cas d'un incident, je dois avant tout être objectif et ne pas prendre parti. Cela commence par une description des faits. Par contre, le consultant peut se prononcer plus nettement, en désignant tel pilote comme responsable. Il prend position, et ne s'en prive pas. En même temps, le jugement n'est pas lapidaire. En qualité de pilote (car on est pilote à vie), Jacques Laffite montre beaucoup de compréhension. Ce sont des épisodes qu'il a personnellement vécus. Ce que personne ne peut lui retirer.

## La légitimité sportive et médiatique de la F1

*La F1, discipline sportive ?*

Sans aucun doute.

*Pourtant, on ne peut pas dire que tous les pilotes partent avec les mêmes chances de victoire au départ...*

C'est l'histoire de la vie. Il n'y a pas d'égalité parfaite. La vie n'est pas juste, donc le sport ne peut pas être juste. En F1, les meilleurs ont toujours rendu les voitures meilleures.

*Quelle serait la spécificité de la F1 ?*

Les plus cyniques disent : « La F1 ne sert à rien, c'est juste un sport ». Ce qui fait sa grande différence, c'est sa médiatisation. Un jour, Bernie Ecclestone (président de la Fédération internationale du sport automobile) a

pris en charge la gestion de l'image télévisée de la F1. En contre-partie, le championnat a tout intérêt à être passionnant, sinon, cela pose vite des problèmes d'audience et de financement. Un rallye n'est pas sportivement moins intéressant que la F1, c'est la médiatisation qui crée un supplément d'intérêt. La F1, c'est à quatorze heures sur une chaîne hertzienne, un dimanche sur deux. C'est une discipline de masse incontournable célébrée autant qu'une finale de Coupe du monde de football. Cette saison, nous aurons dix-huit finales planétaires.

*Aujourd'hui, où en sommes-nous dans le rapport d'interdépendance entre la F1 et la télévision ?*

Il est injuste de tout reprocher à la télévision. Par exemple, la réduction des Grands Prix à trois cents kilomètres n'est pas de son fait, contrairement à ce qui a été véhiculé. Cette modification majeure s'inquiétait plutôt de préserver la santé de pilotes, qui, à une période, mourraient littéralement de fatigue. Le temps du Grand Prix (maximum de deux heures) n'est pourtant pas un format proprement télévisuel. C'est même difficilement gérable, tellement les paramètres à considérer sont nombreux. La télévision maîtrise plus naturellement des dispositifs d'une demi-heure. L'idéal télévisuel est de vingt-six ou cinquante-deux minutes. Un spectacle d'une heure est beaucoup plus simple à installer dans une grille. Programmer dix-huit Grands Prix par an signifie décaler ou supprimer d'autres programmes. Cela devient compliqué pour les annonceurs et les diffuseurs.

*Sans être radicalement dénaturé – bien que le journaliste Lionel Froissart se plaigne, à juste titre, de certaines récentes transformations – le tracé d'un circuit s'adapte tout de même à l'image de télévision...*

D'une certaine façon. La télévision offre une vue totale d'un espace saturé. Le commentaire doit se montrer explicatif pour que le public puisse s'imprégner du milieu (le bruit et l'odeur résistent à la représentation télévisuelle). Devant la télévision, on s'engage dans un rapport indirect, mais dans une situation plus confortable que le public sur place. Ce dernier est aujourd'hui plus éloigné de la piste, protégé par un haut grillage.

Christophe Malbranque

Dire et ressentir la F1

Ce sont des règles de sécurité dictées par la FIA (rappelons-nous du décès d'un commissaire de piste en 2003). La télévision rapproche métaphoriquement tous les points de vue, renforce la proximité. L'augmentation du public sur les circuits oblige à limiter les flux pour les protéger eux-mêmes, mais aussi pour préserver les pilotes qui travaillent tout le week-end. Seule la caméra peut nous placer à quelques centimètres d'un point de corde, dans un virage.

*Comment expliquer le succès paradoxal et insolite de la F1 ?*

Nous parlons d'un univers peu accessible, donc très convoité. Il est l'objet de fantasmes que ne contredit pas la médiatisation télévisuelle. Elle-même joue sur l'imprévu, et le suspense. La discipline est tellement spécialisée qu'elle invite chacun à devenir un spécialiste : on s'appuie sur des données historiques et des comparatifs. La juxtaposition de tous ces chiffres forge en partie la légende de la course. Au final, nos statistiques deviennent de plus en plus précises. Le téléspectateur en tire le principal bénéfice, et il ne manque pas de s'en faire le relais au cours de conversations.

La télévision renforce ce sentiment d'expertise. Jacques Laffite explique sur tel gros plan la façon dont les pneus s'usent. Cela devient évident pour le téléspectateur qui s'approprie une information qui lui avait échappé l'instant d'avant. Chaque course est différente et a donc besoin de s'appuyer sur des points de comparaisons. Par exemple, le système d'interactivité installé par Eurosport lors des journées d'essais, encourage les internautes, non seulement à poser des questions, mais à nous reprendre, chaque fois, qu'une erreur, de leur point de vue, est commise sur tel aspect technique. Chacun devient dépositaire de sa propre histoire de la F1. C'est intéressant, il ne s'agit pas de déprécier leurs avis, bien au contraire. Simplement, c'est souvent affectif sans être totalement faux. Par contre, les spécialistes proches du monde de la F1 sont aussi des téléspectateurs, et nous demandent des comptes car les enjeux sont différents. Il peut arriver que Pierre Dupasquier (patron sportif de Michelin) ou Patrick Faure (PDG de Renault Sport) nous demandent des précisions sur un propos entendu à

l'antenne. La réponse doit être fondée car la discussion s'engage sur la réalité. C'est plutôt bon signe quand les acteurs de la F1 ne se font pas entendre. Le premier public, c'est eux.

*La médiatisation a célébré la F1, a participé à son financement. Cependant, peut-on mesurer ce que la télévision lui a réellement apporté ?*

L'image de télévision permet de toucher l'inaccessible. C'est si proche, si loin, si technique. Prenez l'exemple d'un présentateur de journal télévisé. Il parle tous les soirs à onze millions de personnes, qui lui portent une attention plus ou moins soutenue. Patrick Poivre d'Arvor est membre invité permanent de la famille. La convivialité de sa position le rend simple, sa parole semble naturelle. En conséquence, le téléspectateur n'a pas forcément conscience de toute la difficulté de son métier. C'est la partie la plus visible du journaliste qui parvient jusqu'au public. En F1, c'est le même principe. Visuellement, on relaie une infime partie de ce qui se passe. Ce qui reste dans l'ombre a vocation à le rester et personne d'autre que les membres de l'équipe sportive (pas même les journalistes) n'y aura accès (la technique pure, la logistique, etc.). Pour le public, c'est l'instant de la course qui importe. La relation est passionnelle (l'identification à un pilote ou à une écurie). À chaque fin de saison, beaucoup se promettent de ne plus suivre les courses de l'année suivante, par manque de suspense. C'est un mélange de frustration et de désir qui font qu'ils reviennent, et que la passion, pour la course ou le spectacle médiatique, l'emporte.

*Au cours d'une course, rien ne semble échapper au dispositif filmographique. Tout élément, si dérisoire soit-il, est potentiellement figurable. On semble confondre visibilité et lisibilité...*

Je vous suis en partie. Si on parle d'une voiture, par exemple, on l'évoquera par son appartenance à l'écurie. Toute la saison, on parlera de la « Renault » pilotée par Jarno Trulli. Or, à chaque Grand prix, elle est différente, configurée spécialement (la 23, la 23B, la C). Ce que l'image de télévision ne rend pas visible (la charge aérodynamique, la quantité d'essence). Il faut donc interve-

Dire et ressentir la F1

Christophe Malbranque

nir pour en rendre compte. Les évolutions se font à coups de millimètres. C'est très difficile à expliquer quand il n'y a pas d'images, mais ce n'est pas plus simple, lorsqu'il y en a. C'est très compliqué de mettre en perspective des modifications profondes. Le journaliste doit faire des compromis en s'appuyant sur un fonds de vérité. Partir de ce qu'il a pu recueillir.

*De quoi la télévision ne peut-elle rendre compte ?  
Comment envisagez-vous un Grand Prix idéal ?*

Plus que mieux voir, c'est mieux entendre qui pourrait apporter un plus. Par exemple, avoir accès aux liaisons radios entre les équipes et les pilotes. Il y aurait une dimension exceptionnelle à assister à une discussion entre un ingénieur disant à Fernando Alonso : « Push, push, push », et le pilote de lui répondre : « Que crois-tu que je sois en train de faire ? ». On voit pratiquement tout, la qualité de l'image est indiscutable. Si, en plus, on pouvait se rendre compte, qu'à 330 km/h, le pilote a le temps de parler à son ingénieur, de lui livrer une analyse du fonctionnement de la voiture, de proposer des modifications, le public saurait plus nettement ce que nous évoquions tout à l'heure : le combat permanent que l'image relativise trop. Grâce à la télévision, la F1 est accessible au plus grand nombre, partout, en même temps et en direct. Plus que la « loupe » (très gros

plan qui offre un ralenti en direct), ce qui m'apparaît aussi le plus impressionnant, ce sont les caméras sonorisées embarquées dans l'habitacle de la voiture. Le public est dans la voiture de bout en bout du circuit. La sensation est telle, qu'à cet instant, il faut faire silence et laisser parler l'image. Je deviens téléspectateur, comme tout le monde, impuissant et admiratif. La qualité de la réalisation peut accentuer la dimension spectaculaire. Elle dépend du pays, du potentiel topographique du circuit. En 2003, le réalisateur anglais du circuit de Silverstone a loupé plusieurs dépassements. Il y en avait quatre par tour. Ce Grand Prix est resté fabuleux pour le public, la bagarre était permanente sans aucune sortie de piste. Le réalisateur ne pouvait pas tout montrer. Il a pris ses responsabilités et a choisi. À l'inverse, au Grand Prix des États-Unis, le réalisateur a raté trois dépassements sur les cinq que comptait la course. C'est dommage. À Suzuka, dernier Grand Prix de la saison, Schumacher était quasiment assuré du titre. Pourtant, il se met en difficulté (accrochage avec un autre pilote), il termine huitième et remplit passablement son contrat avec le point suffisant pour être couronné. La réalisation s'est attachée à la dimension psychologique de la course.

Propos recueillis par Jean-François Diana