



“L’Afrique est l’ADN DU RALLYE-RAID”

▶ Jean-Louis Schlessler, organisateur de l’Africa Eco Race, fait le point avant le grand départ de ce mardi

▶ Debout sur le quai du port de Sète, Jean-Louis Schlessler, le grand patron de l’Africa Eco Race, supervise l’embarquement des quelque 200 véhicules qui débarqueront ce mardi matin au Maroc au terme d’une traversée de deux nuits et un jour. L’occasion, pour le double champion du monde d’endurance (1989 et 1990), double vainqueur du Dakar (1999 et 2000), sextuple lauréat de cette même Africa Eco Race et recordman de victoires toutes catégories confondues en rallye-raid, de faire le point sur cette édition 2016 du grand rallye africain qui rallie Dakar, chaque hiver...

Jean-Louis, n’est-ce pas insensé de vouloir organiser un tel rallye vers Dakar, en concurrence directe avec le Dakar ?

“Non, je ne crois pas. Je crois qu’il était essentiel de démontrer qu’un rallye a toujours sa place à cette date sur ce merveilleux continent qu’est l’Afrique. Je contribue à cette organisation parce que l’Afrique est un continent très cher à mon cœur. Au lendemain de l’annulation du Dakar 2008, les pays que nous traversons, le Maroc, la Mauritanie, le Sénégal, m’ont demandé d’organiser un événement unique chez eux et ce fut le point de départ de l’Africa Race en 2009. Pour l’édition 2016, nous avons avancé d’un grand

pas avec le départ à Monaco qui fut une franche réussite. C’est un endroit mondiallement connu dans le domaine des sports mécaniques. Cela a offert une notoriété plus grande à l’épreuve typiquement africaine pour cette 8^e édition.”

Sportivement, comment jugez-vous cette édition 2016 ?

“Cette 8^e édition sera un grand cru sur le plan sportif avec un plateau magnifique et une bataille annoncée entre les 4x4 des pays de l’Est et les Buggies français, pour la plupart. Une catégorie deux roues motrices particulièrement garnie cette année avec notamment le Team MD Rallye Sport qui engage sept Optimus aux couleurs de l’Écurie du Cœur. De par leurs participations à la course, ces gentlemen drivers parraineront en effet l’association Mécénat Chirurgie Cardiaque qui opérera du cœur dix enfants sénégalais à l’issue de l’Africa Eco Race. Du côté des deux roues où Pal Anders Ullevaeter remettra son titre en jeu, nous aurons surtout trois femmes en course. Une première dont je me félicite. En camion, le Team Kamaz Master sera favori face à Tomecek et à Jacinto...”

Certains observateurs ne comprennent toujours pas pourquoi nombre de concurrents européens continuent à traverser

ser l’Atlantique pour rouler en Amérique du Sud à la même période pour rouler sur des parcours sans dunes...

“Traverser les dunes ou les océans de dunes, les ergs, ce n’est pas à la portée du premier venu ! Toutes les belles histoires de rallyes raids se sont déroulées dans les dunes, quand les vrais pilotes et copilotes pouvaient y faire la différence. Malheureusement, aujourd’hui, certains équipages n’aiment pas ça, se battre avec les dunes. Ils préfèrent les pistes roulantes. Faciles en fait. Il y a une autre particularité en Afrique: la navigation y est très importante, qui impose un vrai travail d’équipe dans l’auto, pilote et copilote, dans l’idéal, ne font plus qu’un. Là, dans les dunes, on peut doubler sans problème, sans être tout le temps bloqués dans la poussière du mec qui est devant. L’espace infini est inscrit dans l’ADN du rallye-raid et l’Afrique offre tout ce qui est idéal dans ce domaine. Elle reste le berceau de cette discipline.”

Plus encore que les autres années, ce ne sera pas le cas sur le Dakar argentin...

“Je suis désolé pour les équipages qui aiment les dunes et les conditions de pistes difficiles. Et cela concerne particulièrement les camions, parce que pour un pilote de camion, une course est d’abord un grand moment de plaisir. Et puis, traverser les dunes ou les ergs, c’est aussi un art de pilotage. Qui plus est, dans les dunes, un camion peut aussi faire un superbe résultat au général, voire gagner une spéciale, voilà ce qui fait

que les dunes, c’est vraiment leur truc, encore plus d’ailleurs que dans les autres catégories !”

Reste une autre réalité : le nombre d’engagements qui plafonne depuis quelques années sur l’Africa Eco Race.

“Le nombre de participants n’a jamais été notre but ni même notre priorité. De toute façon, pour garder intact l’esprit de cette course, nous pourrions aller jusqu’à refuser des inscriptions ! Je crois que ceux qui aiment les défis disputent l’Africa Eco Race, le Monaco-Dakar. Le problème est qu’aujourd’hui, il y a un paquet de coureurs qui ne savent pas vraiment ce qu’étaient ces courses en Afrique dans le passé. Ce que je veux dire, c’est qu’à l’époque, les pilotes confirmés adoraient les grosses difficultés. C’était là que se faisaient les différences et donc les résultats. Aujourd’hui, on trouve en rallye-raid des pilotes qui font des longues spéciales style WRC, et pensent que c’est le top, mais, vraiment, ça ne le fait pas. Finalement, ce Monaco-Dakar se rapproche beaucoup plus de ce qu’avait imaginé Thierry Sabine voici près de 40 ans...”

“La Mauritanie est sûre !”

NADOR Dans le climat géopolitique actuel, le parcours de l’Africa Eco Race pourrait en inquiéter certains. “Les gens sont impressionnés par les médias qui répandent la peur dans les foyers”, explique Jean-Louis Schlessler. “Mais il suffit d’aller voir sur les sites des Affaires Étrangères des pays occidentaux. Récemment, le très sérieux Foreign Office britannique a replacé le feu au vert pour la Mauritanie, tandis que la France, la Belgique et les Pays-Bas sont en orange ! Oui, c’est un peu le monde à l’envers, mais le monde est ainsi fait actuellement que les gens encourent plus de risques sur les trottoirs de Paris ou de Bruxelles, que dans les rues de Nouakchott...”



▶ Jean-Louis Schlessler, monstre sacré du sport automobile et du rallye-raid, est aux commandes de l’Africa Eco Race. © A. ROSSIGNOL

LE PARCOURS

MAROC

29/12 Ét. 1 : Nador-Jorf El Hamam (613 km)
Liaison : 50 km - ES1 : 100 km-Liaison : 463 km
30/12 Ét. 2 : Jorf El Hamam-Tagounite (403 km)
Liaison : 70 km - ES2 : 313 km-Liaison : 15 km
31/12 Ét. 3 : Tagounite - Assa (558 km)
Liaison : 15 km - ES3 : 451 km-Liaison : 92 km
01/01 Ét. 4 : Assa - Remz El Quebir (409 km)
Départ bivouac - ES4 : 409 km-Arrivée bivouac
02/01 Ét. 5 : Remz El Quebir - Dakhla (695 km)
Départ bivouac - ES5 : 453 km-Liaison : 242 km
03/01 Repos (Dakhla)

MAURITANIE

04/01 Ét. 6 : Dakhla - Chami (617 km)
Liaison : 438 km - ES6 : 174 km-Liaison : 463 km
05/01 Ét. 7 : Chami - Amodjar (444 km)
Départ bivouac - ES7 : 414 km-Liaison : 30 km
06/01 Ét. 8 : Amodjar - Amodjar (498 km)
Liaison : 79 km - ES8 : 377 km-Liaison : 42 km
07/01 Ét. 9 : Amodjar - Akjoujt (493 km)
Liaison : 23 km - ES9 : 445 km-Liaison : 25 km
08/01 Ét. 10 : Akjoujt - Akjoujt (403 km)
Départ bivouac - ES10 : 379 km-Liaison : 24 km

SÉNÉGAL

09/01 Ét. 11 : Akjoujt - St Louis (548 km)
Départ bivouac - ES11 : 208 km-Liaison : 340 km
10/01 Ét. 12 : St Louis - Dakar (295 km)
Liaison : 230 km - ES12 : 25 km-Liaison : 41 km
Total spéciales : 3.750 km
Total liaisons : 2.228 km
Total général : 5.978 km