

Le Monde

# sport & forme

**Briser la glace** C'est de saison. Notre reporter s'est essayé au short-track, le patinage de vitesse. Davantage roi de la chute que roi de la glisse, il a évité de peu la collision. PAGE 7



**La balle aux filles** A Paris, l'association Hand'Elles se sert du handball pour ouvrir les portes des gymnases à des jeunes filles issues de quartiers populaires. PAGE 5



**Andy Schleck et le dopage** « Que devons-nous faire, nous, coureurs, pour prouver que nous ne nous dopons pas ? », s'interroge le Luxembourgeois dans un entretien au Monde. PAGE 8



## Sur la piste du Dakar



Depuis que le rallye a mis le cap vers l'Amérique du Sud, des irréductibles de la mythique course continuent de rallier la capitale du Sénégal en traversant la Mauritanie. C'est l'« Africa Race ». Reportage. PAGES 4-5

Le pilote italien Stefano Turchi et l'Autrichien Martin Ebenlehner dans le désert marocain, le 30 décembre.

ALAIN BISSONVILLE POUR « LE MONDE »



LA MAGIE DE LA LIGUE 1

SAMEDI 05 JANVIER À 12H30

À l'occasion des 80 ans de la Ligue 1, TV5MONDE vous fait revivre les moments forts du football français autour d'invités d'exception : **Basile Boli, Grégory Coupet, Just Fontaine, Alain Giresse, Mickaël Landreau** et **Dominique Rocheteau**.

Disponible sur câble, satellite et adsl. Revoir l'émission et ses bonus sur [tv5monde.com/magiedelaligue1](http://tv5monde.com/magiedelaligue1)

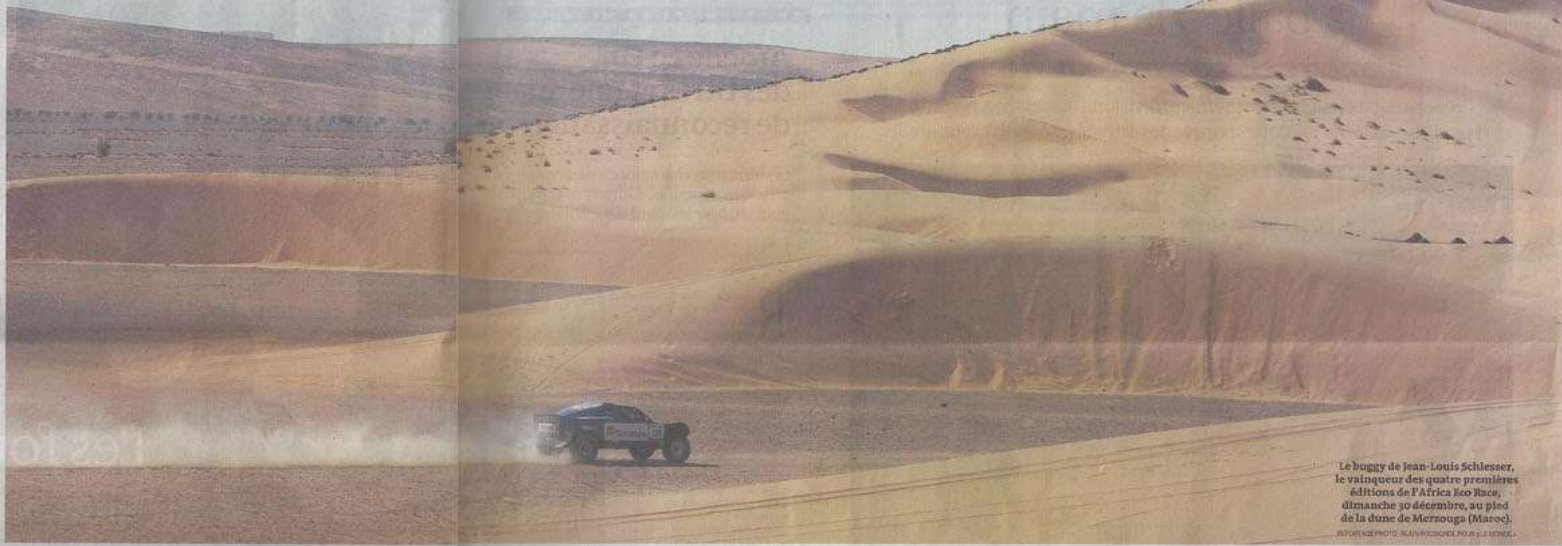
TV5MONDE



# Ceci n'est pas un mirage

**RALLYE-RAID**

Alors que le Dakar s'éclaire désormais du Pérou, René Metge, Jean-Louis Schlesser et Hubert Auriol, trois anciennes gloires de la course, guident une autre caravane, celle de l'Africa Eco Race, à travers les déserts marocain et mauritanien jusqu'à la capitale du Sénégal



Le buggy de Jean-Louis Schlesser, le vainqueur des quatre premières éditions de l'Africa Eco Race dimanche 30 décembre, au pied de la dune de Merzouga (Maroc). REPORTAGE PHOTO: MANA VOSSOLA POUR LE MONDE

**RENÉ LE DUC**

Boudin, Tajourne, Oued Draou (Maroc), envoyé spécial

**J**e suis artisan, et quand j'ai dit à mes clients qu'en janvier je n'étais pas là parce que je faisais le Paris-Dakar, ils ont écarquillé les yeux et m'ont pris pour un fou. D'abord parce que cette course, elle fait rêver les gens, et puis aussi parce qu'ils croient que c'est fini. Le Dakar... De son propre aveu, José Palacios est un peu fêlé. Mais l'in est pas fou. Le dossard numéro 114 collé sur sa moto en atteste. Il existe encore une course ralliant la France à la capitale du Sénégal, dont le départ a été donné par son directeur sportif, René Metge, le 27 décembre 2012, à Saint-Cyprien, dans les Pyrénées-Orientales. Et il a son lot de concurrents, en catégories auto, moto et camion, à espérer atteindre le fameux lac Rose, près de Dakar, le 9 janvier, et boucler ainsi la cinquante édition de l'Africa Eco Race.

Si elle se réclame de l'héritage de Thierry Sabine, l'épreuve n'est pas un Paris-Dakar bis mais une autre course, sur le même parcours, créée après le départ vers l'Amérique du Sud du célèbre rallye africain. En 2008, à la suite du meurtre de quatre touristes français en Mauritanie, la société organisatrice du Paris-Dakar, Amaury Sport Organisation (ASO), décide d'annuler le rallye-raid, puis de le déplacer l'année suivante vers l'Argentine. Pour d'évidentes raisons de sécurité, mais également de finances, le mar-

que sud-américain étant autrement plus séduisant pour les sponsors et partenaires. Le rallye, qui part de Lima, au Pérou, samedi 5 janvier, n'a plus de Dakar que le nom, transformé en marque. De nombreux pilotes, dont les amateurs qui forment le gros du peloton, ne se sentent plus à leur place dans cette nouvelle formule, où l'atmosphère est plus proche de celle d'un Tour de France (régulièrement organisé par ASO) qu'un Grand Prix de formule 1 que de l'aventure originale.

« Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. » Les anciens pays hôtes l'approprient l'adage de Lavoisier et sollicitent deux anciens vainqueurs du Paris-Dakar, Hubert Auriol (1981, 1983, 1921) et Jean-Louis Schlesser (1999, 2000), en leur proposant l'idée de lancer une nouvelle épreuve. Bloqué par une clause de non-concurrence héritée de ses années de directeur sportif du Dakar (1994-2005), le triple champion, est rapidement contraint de quitter la nouvelle organisation.

René Metge, qui a lui aussi remporté le Dakar à trois reprises (1981, 1984, 1986), récupère le flambeau, qui a été tenu toujours, Auriol imite Schlesser et reprend le volant. Cahin-caha, le jeune rallye-raid se fait un nom. « Sur la première Africa Race, on était 10 concurrents, aujourd'hui on est 100 », témoigne le pilote égyptien Abdelhamid Abouyoussif, fidèle depuis 2009.

La présence du glorieux trio Metge-Auriol-Schlesser fait beaucoup pour la crédibilité de l'épreuve. Lui apportant une caution sportive, une garantie de sérieux dans l'organisation, le

tout pallois des ors de ce Dakar des débuts que tous les participants recherchent. « Le rallye en Amérique du Sud est superbe », explique José Palacios, qui a roulé sur ses pistes à deux reprises avant de rejoindre l'Africa Race en 2002. « Mais l'esprit la-bas est différent, poursuit le pilote. Il n'y a pas la même convivialité, ni des personnages comme Metge, Auriol ou Schlesser, qui respirent l'Afrique. »

« J'ai fait vingt-cinq Paris-Dakar, c'était une belle course mais qui est partie et vit sa vie en Amérique du Sud, dans un environnement plus cadré », insiste Jean-Louis Schlesser, vainqueur des quatre éditions de l'Africa Race. René Metge l'assure, « nous n'avons pas la volonté de concurrencer le Rallye Dakar. L'Africa Race a été créée parce qu'on voulait un rallye convivial et en Afrique, qui est selon moi irremplaçable, parce que c'est magnifique et que c'est vraiment l'aventure. Quand un gars traverse la Mauritanie, il traverse des zones où il n'y a pas d'âme qui vive à 300 km à la ronde... »

Pas de concurrence avec le Dakar, mais une concordance en termes de calendrier qui peut surprendre, voire agacer certaines équipes ayant des ambitions sur les deux épreuves. « Que les deux rallyes se déroulent en même temps est un peu stupide. Les meilleurs pilotes ne se posent pas la question: ils n'ont pas le choix et vont en Amérique du Sud, pour des questions de contrats, de sponsoring », explique l'ancien champion autrichien Helmut Kinigadner. Le patron de l'équipe KTM a envoyé ses meilleurs éléments au Pérou et vient sur l'Africa Race avec des objectifs moins sportifs

que médiatiques, puisque la course sert de décor au tournage d'une série mettant en scène le défi des acteurs autrichiens Tobias Moretti, célèbre pour avoir incarné le commissaire dans le feuilleton *Sex, chien, fleur*, et Gregor Bloeb, qui se sont préparés pendant un an pour se mêler à la meute de motards en piste vers Dakar.

**« Le vrai esprit du Dakar est ici, avec cette bande de nomades qui traverse le désert sur des machines dingues »**

**JOSÉ PALACIOS**  
artisan et motard

Autre professionnelle de la discipline, la Portugaise Elisabete Jacinto assure que ses partenaires n'ont pas tiqué lorsqu'elle a choisi de quitter le rallye sud-américain afin de rejoindre l'Africa Race. « Pour que cette course grandisse, il faut vraiment améliorer sa médiation, pour attirer les sponsors et les concurrents. La notoriété est encore faible mais nous sommes là parce que l'ambiance est formidable... »

Ce que la Portugaise a eu l'occasion de vérifier lors de la quatrième étape, lorsque son véhicule s'est couché après une embardée. « Le

partir du moment où l'équipe russe Kamaz est venue m'aider à sortir, et là nous ont tirés pour remettre mon camion sur ses quatre roues. Jete remercie vivement. » D'autant plus qu'elle ira simultanément porter la spéciale devant son bien-à-tour du jour.

« Il y a une vraie camaraderie, et ça c'est surtout grâce à l'équipe de l'organisation et à René Metge, un directeur de course hors du commun », déclare Elisabete Jacinto. Gardien du temple, l'ancien champion reste, à 71 ans, très proche des pilotes, félicitant les uns, prodiguant ses conseils aux autres, supervisant sans relâche cette course dont il a dessiné le tracé en fin de carrière. « C'est la meilleure sensation de ma vie », lance-t-il en guise de remerciements. Le Néerlandais Guillaume Martens, au directeur sportif venu l'encourager au passage d'un check-point lors de la deuxième étape.

Cette ambiance particulière, évoquée par tous les concurrents, prend également sa source dans la présence de nombreux amateurs, des passionnés qui vivent leur aventure sans même penser à y mettre un frein, à l'image de ces motards venus sans assistance et sans bagages, qui dorment et vivent avec leur combinaison de course pour seul vêtement pendant les dix jours de l'épreuve.

Habités des rallyes du Maroc et de la Tunisie, Guillaume Jordà et Xavier Lomand, restaurateurs, se sont engagés à la dernière minute, récupérant une voiture dans le Team KTM d'Hubert Auriol. « Faire le Dakar, j'y ai pensé cent fois, c'est le fantasme de tous les amoureux de sports mécaniques », raconte Xavier

Lomand. « On se rendait l'Afrique, c'est une course sérieuse mais où personne ne se prend trop au sérieux », renchérit son compère. La cinquantenaire avançait, Patrick Poizat n'est lui aussi les yeux ouverts. « Vive ça, c'est vraiment unique », témoigne sa femme Catherine, qui l'accompagne sur le rallye. « On sent la motivation et la solidarité entre les concurrents. Il n'y a pas de regard de travers parce qu'on est inconfortable », insiste-t-elle en évoquant ces pilotes qui carabotent sans rouler des mécaniques.

Victime d'une chute et incapable de terminer la troisième étape, Patrick Polzat a pourtant cru que le retour à la réalité serait plus rapide que prévu. Mais « l'objectif de l'organisation est d'amener les participants à Dakar », rappelle Thierry Schaff, le responsable de la communication, et l'accidenté a été autorisé à poursuivre, après une journée de repos obligatoire. Avec une belle pénalité de temps au compteur, mais sans risque d'être renvoyé à la maison sur disqualification. Au vu des sommes investies (de 10 000 à 17 000 euros par personne pour les frais d'engagement, sans compter le budget consacré aux voitures et motos), cette bienveillance est loin d'être anodine et se situe aux antipodes de la pratique habituelle sur le Dakar sud-américain, où les frais sont trois ou quatre fois plus élevés.

Étrange melting-pot entre des anciennes gloires au coup de volant toujours affirmé, des professionnels en manque d'Afrique et des passionnés en quête du lac Rose comme Orson Welles l'était de son « Rosebud » dans *Citizen Kane*, l'Africa Eco Race n'en reste pas

moins un rallye-raid extrême sur un parcours d'une exigence rare, pour les machines comme pour les hommes. La sécurité des pilotes et des populations est une source d'inquiétude permanente pour René Metge, qui assure notamment que la traversée de la Mauritanie est sécurisée, au moins sur la côte ouest longée par l'Africa Race.

Au niveau médical, chaque étape est suivie par une équipe de quatre médecins urgentistes et quatre infirmières, capables d'intervenir en quelques minutes. Ce qui n'a pas empêché la course de se trouver endeuillée dès sa deuxième étape par le décès du pilote Christian Craff, 63 ans, victime d'un arrêt cardiaque au milieu des dunes, dimanche 30 décembre lors de la spéciale entre Foudnib et Tajourne. L'annonce du drame a suspendu un instant le déroulement du bivouac, avant que l'aventure ne reprenne son rythme.

Le défi pour l'Africa Eco Race est désormais de grandir en conservant son âme et son équilibre. « On se cantonnera lorsque l'épreuve sera rentable au niveau financier, ce qui n'est pas loin d'être cas », explique René Metge, tandis que Jean-Louis Schlesser approuve en plaidant pour « une épreuve intelligente, raisonnable, faite par des passionnés pour des passionnés ». Comme José Palacios, qui ne doute pas une seconde de l'avenir de cette course qui a fait du neuf avec de l'ancien. « Le vrai esprit du Dakar est ici, avec cette bande de nomades qui traversent le désert sur des machines dingues. L'Africa Race, c'est la renaissance du Dakar. Plus personne ne peut l'arrêter maintenant. » ■

## Louis Burton, sur une mer de sable

**M**a journée est faite, je quitte l'Europe. L'air marin brûlera mes poumons, les climats perdus me lameront. » Du haut de ses 27 ans, le navigateur Louis Burton se voyait suivre les recommandations d'Arthur Rimbaud en partant à l'assaut du Vendée Globe à bord de son monocoque *Bureau Vallée*. Contraire par un chali qui a laissé le

jeune homme à qui après quatre jours de course, son tour du monde en solitaire attendra. Mais la peau tannée par l'aventure devrait être au rendez-vous pour Louis Burton, qui a pris le volant d'un buggy pour aller naviguer dans le désert traversé par l'Africa Eco Race, une course découverte par hasard.

« Un ami m'avait invité au Maroc pour le Nouvel An, j'avais décliné, pensant être en mer. Mais après mon anniversaire, on a décidé avec Arnaud

[Duchesse, son copilote] d'y aller en voiture, pour faire du raid », raconte le marin. « Puis, sur Internet, on est tombés sur l'Africa Race. »

Passionné d'automobile, Burton s'enflamme lorsqu'il évoque les images du Paris-Dakar qui ont bercé sa jeunesse. « On se dit qu'on est sur le Dakar, pour nous, c'est la même chose, même si le nom est différent », explique-t-il, des étoiles dans les yeux avant d'attaquer la première étape, qui a tout d'un dépeçage. « On est excité et un peu angoissé. Le buggy on l'a récupéré le 25 décembre, et ce matin [samedi 29 décembre], c'est la première fois qu'on passe la seconde vitesse. On a une petite expérience en moto mais la seule fois où j'ai roulé sur du sable, c'était dans une Citroën BX sur une plage de l'île de Ré. » Conseillé par les autres pilotes, le duo a réussi à franchir ses premières dunes. « C'est un truc de ouf, la liberté totale, on hallucine. Bon, là, on a quand même peur de la marche arrière. Donc il faut aller à Dakar avec seulement le marche avant », s'exclame Louis Burton, qui aura donc

