

Pour l'amour du risque...



Côté amour du risque, on avait déjà Jonathan et Jennifer, qui allaient rendre une pseudo-justice en cabriolet Mercedes. Divertissant, mais un peu mièvre. On a trouvé bien plus burné avec Adélaïde, Cécile, Valeryane, Anne, Marion et Magali (de g. à d.). Leur point commun ? Ces femmes sont des pilotes, à leur manière. En championnat

de France des rallyes routiers, certes pas au guidon, mais comme passagères en catégorie duo. Pleins d'admiration, nous avons tenté de comprendre pourquoi en allant les rencontrer lors du Rallye des Charentes, dernière épreuve de la saison. On en est revenus sans forcément avoir tout compris, mais encore plus admiratifs.

IMMERSION Les passagères en rallye routier

Au-delà des rencontres qui font le sel et enrichissent notre métier, on se retrouve parfois dans des situations inédites. C'est ainsi qu'au moment de donner rendez-vous à toutes nos interlocutrices pour la "photo d'ouverture" magistralement orchestrée par Grégory, le Robert Doisneau de la presse moto, je me rends compte que je viens de vivre quelque chose d'inédit. Avec un direct et audacieux : « Dis, tu peux venir en cuir? », je réalise que je n'avais jamais parlé à une femme avec ces mots. Et toutes ont dit oui : on fait vraiment un métier de rêve. En même temps, le rallye routier a ceci de singulier, parmi tous les autres sports motorisés, qu'il y règne un véritable esprit de famille et une

spontanéité qui ne laissent pas de place à la fausse pudeur. Après tout, tenter de claquer un chrono en spéciale, de nuit, entre les racines d'arbres et les gravillons, révèle la part de vérité qui sommeille en chacun. La vraie goujaterie, et elle existe chez certains, consisterait d'ailleurs à minimiser tant leur rôle que leur performance, à les réduire à de vulgaires "sacs de sable", où à prétendre qu'une fille, placée à l'arrière d'une moto de course, ça ne sert à rien. Erreur.

CARREFOUR INFERNAL À XAMBES

Xambes, en Charente, 11 h du matin. C'est le départ de la première spéciale du rallye des Charentes. Les pilotes la parcourront six fois durant toute l'épreuve, dont trois fois de

nuit. Xambes, c'est une spéciale rapide, il y a des endroits où l'on se dit qu'ils auraient pu peindre des vibreurs et que cela n'aurait pas détonné dans le paysage. Il y a de la courbe qui passe genou par terre, entre les rails – bah oui, ça reste du rallye routier, un truc de guerrier. Cette spéciale a aussi une particularité : un croisement, quand la D360 y coupe la D32. Bien entendu, on n'y respecte pas le stop, aujourd'hui ; toutefois, la D32 offre un profil bombé, les motos travaillent sur leurs suspensions, la charge d'une passagère ajoutant de la contrainte. Entre le point de freinage et celui d'entrée en courbe, un tracteur a laissé une traînée de terre (les charmes du rallye routier, là encore!). La bosse vous envoie vers l'extérieur, où se trouve un rail, qui doit probablement absorber votre regard. Il faut en faire fi, se jeter en aveugle dans la suite du virage, puis violer la moto du pif au paf, avant de repartir, gaz en grand, passer la troisième et plonger à gauche entre deux rails. Côté pilotes, il n'y a pas de place pour l'hésitation. Du bord de la spéciale, où nous resterons une partie de la journée, c'est avec un mélange de terreur et de fascination que nous verrons les pilotes passer à d'improbables vitesses dans cet endroit particulièrement difficile. Et les passagères, dans tout cela? Secouées, ballottées, accrochées à la monture, déterminées, on les voit accompagner leur pilote et jeter aussi leur corps dans l'intérieur du virage.

DERRIÈRE, TOUTES LES ÉMOTIONS

Aizecq (en Charente, toujours), 22 h. La nuit est tombée depuis plus de deux ●●●



Benoît et Valeryane sont les seuls à ne pas être en couple; ils sont là pour la performance et l'esprit sportif.

En action sur le Yamaha Niken, Valeryane fait sa part du boulot en forçant les 270 kilos de la machine à rejoindre le point de corde...



Sur leur BMW R 1250 GS Adventure, Marion et Rémi (ci-contre et ci-dessous) vivent une véritable aventure.



En quelques années, le nombre d'équipages duo a quasiment triplé. Preuve que l'idée de partage fait sens en compétition moto



Sur leur improbable Ducati Diavel, Magali et Mathieu découvrent l'univers du rallye.

IMMERSION Les passagères en rallye routier

●●● heures. Les équipages sont encore sur la route, certains finiront vers une heure du mat'. Ça caille : il fait 7° et ça ne va pas s'arranger au fil des heures. Quelques éclairages percent la nuit, autour d'une tente de chronométrage où officient commissaires et bénévoles à qui l'on doit la tenue du rallye, et que l'on ne remerciera jamais assez pour leur dévouement. La file des pilotes prêts à partir en spéciale ne cesse de s'allonger. Entre chutes et petits soucis techniques de chronométrage, il va falloir attendre, quitte à devoir partir signer un chrono avec des pneus froids. Le décompte arrive : cinq, quatre, trois, deux, un... Gaz en grand, le pilote monte trois rapports à fond, les phares éclairent subrepticement la cime des arbres, on entend au loin que la charge du moteur a été soulagée pendant un millième de seconde, avant de voir le petit feu arrière plonger à droite dans la forêt et disparaître dans la nuit. Au même titre que le pilote, la passagère vit toutes les émotions du rallye.

J'ADORE ÇA, HORRIBLEMENT !

C'est avec ces mots, ce charmant français un tantinet désuet qu'on parle au Luxembourg, qu'Anne nous explique son rapport au rallye routier. Voire à la moto en général : « J'ai découvert un nouvel amour, dit-elle. J'ai découvert aussi une nouvelle passion ». Au guidon de leur BMW R 1250 GS Adven-

ture, Philippe pratique en effet la moto sous toutes ses formes : « J'ai fait le dernier Moto Tour, en 2017, sur une Ducati 950 Multistrada, j'ai fait d'autres rallyes en solo. Dès que je peux, je fais de la piste, je fais aussi des grands voyages. Avec Anne, on va aussi apprendre à faire du duo en tout-terrain, car on a le projet de traverser le Pérou par



Anne et Philippe se concentrent avant de repartir en spéciale.

les pistes ». Il en est du duo comme dans la vie : parfois, c'est fusionnel. « On vit nos joies et nos peines ensemble », indique Philippe. Anne renchérit : « Je ne suis pas passagère, je suis coéquipière », Philippe précisant : « Certains peuvent la voir comme un sac de patates posé à l'arrière d'une moto. Ce n'est pas le cas

du tout, elle m'aide dans le pilotage, dans la maniabilité de la machine ».

Certaines des passagères s'occupent aussi de la navigation, en ayant un coup d'œil permanent sur le road-book, par-dessus l'épaule du pilote. D'autres s'occupent aussi du carton de pointage et du calcul de la moyenne horaire sur les liaisons. « Je suis obligée de faire ça pour lui, sinon il est toujours en retard », soupire Angelina, l'équipière de Christopher, qui vient de remporter le titre en catégorie duo cette année (lire l'encadré page 111).

DU PARTAGE AVANT TOUT

On les croise au départ sur une originale Ducati Diavel : c'est Magali qui a offert l'engagement à Mathieu pour son anniversaire. L'idée de partager un truc en couple est essentielle : sur une Ducati Multistrada 1000 S, Adélaïde et Johan vivent leur première participation en rallye routier. « On faisait déjà du rallye de navigation en automobile, sur une Mini British Open, déclare Adélaïde, et là, c'est moi qui tiens le volant. La navigation, c'est Johan. » Johan, un fou passionné de moto qui a déjà possédé 51 machines à l'âge de 36 ans, a un garage où cohabitent des Godier-Genoud et deux Cagiva 125 Planet ! Le rallye moto, ça le tentait depuis quelque temps, et ils ont franchi le pas après avoir participé à deux journées découverte. Johan explique : « En



On attendait Angelina, c'est Alexandre qui a tenu le rôle de passager sur cette épreuve. Les trois posent sur la photo en bas.

C'est au Moto Tour, en 2016, que la catégorie duo est venue pimenter le monde du rallye routier

auto, le système de navigation est plus compliqué ; là, c'est relativement simple ». Pour une première participation, les objectifs sont modestes : « Je ne veux surtout pas le gêner », ajoute Adélaïde, qui ne sait pas encore que la Multistrada 1000, en duo, connaîtra des problèmes de garde au sol et de freins ; « mais si ça se passe bien, on pourrait imaginer faire une saison complète l'année prochaine ». Adélaïde ne semble pas impressionnée : « Je lis le road-book par-dessus son épaule et je fais la navigation ». Si ça va vite ? Oui, mais « on fait des balades de neuneu avec les copains [sous-entendu, ça doit tartiner un peu..., NDLR], et là, au moins, on a reconnu les spéciales et le routier ».

« Le rallye, c'est notre moment à nous », déclarent de concert Cécile et Erwan. Eux vivent aussi la moto à 100 %, et pas seulement parce qu'Erwan est à la tête d'un atelier moto (R One, en Charente).

« PLUS DE PLAISIR À DEUX... »

Au guidon depuis l'âge de quatre ans, Erwan est ce que l'on appelle un pilote complet, ayant fait du trial et de l'enduro en championnat de France. Il est vice-champion de France de cross-country et vice-champion de France de dragster, il a aussi été pilote de side-car cross. Bref, pas le genre de mec à qui on va essayer de faire l'extérieur. Au guidon de leur ●●●

CHAMPION OU CHAMPIONNE ?

Entre Angelina et Alexandre, passage de témoin...

Christopher Auzoux et Angelina Cécille ont remporté la catégorie duo cette année, grâce à des chronos véritablement impressionnants au guidon de leur Triumph Street Triple. Une aventure commencée

il y a deux ans, quand Christopher a découvert le rallye routier, disputé le rallye de Tunisie, puis le couple s'est engagé sur une saison complète en 2020. Angelina gère le timing, elle a 100 % confiance dans le pilotage de Christopher, qui claqué des temps en spéciale. Il en faut, pourtant, de la détermination, pour faire équipe. « Aux Coteaux, j'ai vomi tellement j'étais secouée », raconte Angelina, brune menue aux yeux verts de chat et au sourire angélique, « mais c'est vraiment cool de partager cela à deux ». Pour la dernière épreuve, c'est Alexandre, ami du couple depuis vingt ans, qui a endossé le rôle de passager. « Il y a un titre à défendre, je m'y suis collé », déclare-t-il. Mission réussie. Angelina a suivi cela depuis le paddock : il n'y a pas de catégorie "trio", elle est enceinte...



Anne et Philippe s'apprêtent à partir signer un chrono, de nuit, par 7°.





Une passagère fait la navigation et aide le pilote. C'est un vrai rôle

●●● Ducati Multistrada 1200, il déclare prendre « plus de plaisir à deux que tout seul ». Cécile s'occupe de la navigation, et pour elle, c'est le second rallye en duo. Puisqu'ils sont parents d'une petite Lola de trois mois, la question du risque arrive forcément sur la table : « Chacun d'entre nous a sa propre zone rouge, déclare Erwan ; à nous de ne pas la dépasser, mais, tout seul, je ne roulerais pas forcément moins vite ». Cécile confirme : « Je viens d'une famille où la peur conditionne les décisions, du coup, on

ne leur a pas vraiment dit précisément ce que l'on faisait ». Pour Angelina, la confiance doit primer : « Je travaille dans l'analyse du risque, nous apprend Angelina, donc, je vois bien quels risques on prend en spéciale et je fais totalement confiance à mon pilote pour la manière de les gérer ». C'est peu de dire que la confiance doit être en béton. Valeryane baigne dans un environnement où ses potes font du rallye. « Je les accompagnais, j'ai eu envie d'essayer, mais c'est intimidant, ça reste de la compétition, mais tu te rends vite compte

ASSISTANCE Zézette, éleveuse de champions

Impossible de parler des femmes du rallye sans mentionner Zézette. Le MotoGP a ses hospitalités, le rallye routier à la tente à Zézette ! C'est là où de nombreux équipages viennent se restaurer, discuter, échanger des conseils, et ce, depuis quinze ans. « Le boucher de Villecomtal, au Dourdou, pense que je suis la mère de Julien Toniutti », rigole Zézette. Faut dire qu'elle en a vu passer, des pointures du rallye, depuis tout ce temps : Max Metra, Marc Troussard, Serge Nuques... « Je suivais mon compagnon de l'époque qui faisait du rallye, se souvient Sylvette, son vrai prénom ; et j'ai vu que rien n'était prévu pour les assister, il fallait mettre en place une logistique », dit celle qui suit quasiment tous les rallyes et a fait aussi trois Moto Tour. Aujourd'hui, dix-sept pilotes recourent à ses services, mais « on est souvent cinquante à table », précise-t-elle. Et les filles qui sont en duo ? « Je les admire », dit Zézette, qui nous explique pourquoi elle est aux fourneaux et pas au guidon : « Je serais tout le temps à fond, ce ne serait pas raisonnable ! ».



Ils font aussi du rallye auto et, dans ce cas, c'est Adélaïde qui pilote. Cette fois, à moto, elle est derrière Johan, un passionné qui a possédé plus de 50 motos...

que c'est super accessible. » Et l'on retrouve Valeryane sur une grille de départ, en 2018, sur la Kawasaki ER-6 qu'elle s'est offerte après le permis. Une saison complète en 2019, agrémentée d'une participation, hors championnat, au Rallye des Volcans, où elle est passagère derrière Julien Toniutti (qui reprenait un guidon pour la première fois après son gros crash au Dakar), l'équipage se payant le luxe de signer un scratch de nuit ! Valeryane y prend goût, on la retrouve donc en duo.

Colin Chapman, le fondateur de Lotus, avait raison : *Light is right*, donc mettre

une personne de plus dans un engin de compétition, c'est forcément dégrader la performance. « Dans l'absolu, je n'ai rien à prouver, déclare Benoît Nimis, qui a une dizaine d'années de rallyes derrière lui, et qui emmène Valeryane sur un Yamaha Niken, sinon je serais venu avec ma propre R6. » Benoît, qui vise maintenant le Manx GP et le Tourist Trophy, est là pour le partage, mais un pilote reste un pilote.

PAS PLUS VITE QU'À FOND !

La performance, un concept que l'on n'oublie jamais. La preuve ? Au terme du rallye, Christopher Auzoux claque le dix-septième temps au scratch, Erwan et Cécile le vingt-septième, Benoît et Valeryane le vingt-neuvième. Pour bien comprendre la perf', Julien Toniutti, cinq fois champion de France des rallyes et recordman français au TT, avec son passager François Speck (le boss des suspensions EMC, lire MM n° 379), est trente-troisième au scratch. Si ça met du gaz ? Pas qu'un peu.

« Un rallye, ce n'est pas trois heures de moto, c'est une compétition qui dure quasiment seize heures. Ta passagère doit être affûtée aussi, car, la nuit, c'est une tout autre course », rappelle Benoît. « Derrière, tu es en symbiose, tu es là pour asseoir la moto dans les virages, renchérit Valeryane. Je fais aussi la navigation et je m'occupe des pointages ; c'est du stress en moins pour le pilote. » La jeune femme vit le rallye sous l'angle du partage : « J'ai toujours eu la chance d'être entouré de pilotes, j'ai totalement confiance en eux parce qu'en fait, ils ont un pilotage très fluide, ça apporte beaucoup de sérénité et aussi beaucoup d'émotions, parce que ça va vite quand même. Mais vivre ça avec eux, c'est cool, on papote, on partage le moment. »

Tiens, ce serait une démarche assez progressiste si la FFM, la Fédération française de moto, décernait un prix à la passagère, histoire de reconnaître sa performance à sa juste valeur, non ? Dès 2022, *Moto Magazine* milite pour : mesdames, venez en cuir ! ■

Remerciements

Merci à Thierry Dupuis, l'organisateur du rallye (rallyeroutiermotoscharente.fr), pour son accueil et son dévouement à nous faciliter la tâche ! Et merci à toute la famille du rallye (Zézette, Julien Toniutti, Thierry Boyer, Sonia Barbot et tous les autres) pour leur accueil également, et leur passion communicative... Quant aux filles : respect !



Que ce soit ci-dessus, avec leur jeune fille Lola âgée de trois mois, ou, ici, en train de préparer le road-book pour la nuit, Cécile et Erwan prennent leur engagement au sérieux.