

Rallye suisse cherche reconnaissance

Automobilisme La discipline en bave depuis des générations. Le bruit, la pollution, le risque... Mal-aimé chez nous, le championnat national a émigré en France le week-end dernier. A qui la faute?

Julien Caloz

Il est coureur de rallye, et Suisse. «Et ce n'est pas un avantage!», s'amuse le Vaudois de Villars-Burquin Thierry Krummenacher, 21 ans, copilote le week-end, développeur web la semaine. Lui et son pote d'écurie Timothée Ray*, 27 ans, «Espoir Suisse 2005», s'en sont allés en France chicaner les courbes de la première manche du championnat de rallye... helvétique! «Cette année, la saison ne comporte que quatre manches sur nos terres, nous irons donc évoluer chez nos voisins.» Grégoire Hotz a remporté ce rallye du Pays de Gier devant Olivier Burri et Antonio Galli.

«Les «follos» ne font pas très long en rallye. Il faut avoir la tête sur les épaules»

Le rallye, dont beaucoup font valoir l'excès d'intonation, de pollution, et de risques, essuie les clichés que tout le pays lui prête. «Idées reçues», lâche Thierry. Il y a le sommet de la pyramide, la «fédé» officielle: ASS, comme Auto Sport Suisse. Formulation des règles de base, en accord avec la FIA (Fédération Internationale Automobile), remise des licences «et, à partir de là, on ne les voit plus vraiment. On leur paie la licence, de plusieurs centaines de francs, et ciao bonne! C'est pourtant à eux de faire la promotion de notre sport», fulmine Thierry.

L'offre s'adjugeant la demande, Jean-Jacques Bosson, 44 ans, figure notoire du milieu, a bâti il y a neuf ans swissrally.ch, cheville officieuse du rallye helvétique. Site Internet, forum d'entichés, mise en place de nouvelles structures, l'ex-coureur se démultiplie: «A l'époque de sa créa-



Le champion suisse en titre Hervé Tavernay en pleine action lors du rallye du Chablais. Cette saison, seules quatre manches du championnat suisse se déroulent sur le territoire helvétique. ARCHIVES

tion, soit en 1998, il manquait quelque chose, une source d'information destinée non seulement aux pilotes, mais aussi au grand public.» C'est chose faite: «Le site compte aujourd'hui entre 800 et 1500 visites par jour.» Ce «routard» des compétitions automobiles bat la campagne depuis environ 25 ans, à raison d'environ 30 000 km par saison: «C'est ma seconde peau.» Peut-être même sa première.

Tous dénoncent une indifférence médiatique notoire. «C'est clair, le manque d'informations ne facilite pas notre démarche auprès des sponsors», déplore Thierry Krummenacher. Pourtant, lui et son pilote en ont déjà quelques-uns. «Sans eux, on ne roulerait jamais.» Ni chefs d'entreprises, et pas vernis à la loterie, ils ont pourtant aligné 35 000

francs pour un nouveau bolide, une Peugeot 206 Cup, qui les habilite à concourir au sein du groupe A, après cinq saisons à l'échelon inférieur. A cela se greffe cette saison un budget de plus ou moins 40 000 francs, pour couvrir déplacements, nuits d'hôtel et entretien mécanique. Les plus ambitieux useront d'un budget jusqu'à cinq fois supérieur. Yvan et Hervé Tavernay, champion suisse de la discipline la saison dernière, n'ont pas encore bouclé le leur. «Il nous manque environ quelques milliers de francs. De toute manière, c'est simple, si nous n'avons pas assez de ressources, nous ferons moins d'épreuves!»

La bagarre sur route, sur terrain commercial, mais aussi contre les faibles populaires. Pour beaucoup, ils ne sont qu'une bande d'allumés, cer-

veau consommé sous le capot. «Les «follos» ne font pas très long en rallye, avertit Yvan. Il faut avoir la tête sur les épaules. Ce week-end, 180 kilomètres de course seront chronométrés, c'est intense psychologiquement. On ne peut pas se permettre

Histoires de mécanique

En Suisse, le rallye compte plus de 1000 licenciés, dont 200 équipages concourent actuellement, répartis en 2 groupes: le «groupe N», d'abord, voit s'affronter des voitures proches de celles de série, moins puissantes donc moins chères. A l'échelon supérieur, le «groupe A» renferme des véhicules un peu plus corrigés. «La différence de niveau

d'être à la limite partout.» A l'application des pilotes s'adjoignent des règles de sécurité rigides. «Les pépins sont moins fréquents que ceux de la circulation routière. Autrement dit, vous êtes plus exposé en prenant votre véhicule que nous le sommes lorsque nous roulons, immunisés par les exigences de sécurité», badine Thierry. Jean-Jacques Bosson suit actuellement une formation de moniteur auto-école, pour, entre autres utilités, avertir ses élèves que «le sport automobile ne se pratique pas sur la route, mais en circuit fermé.»

Les années qui viennent risquent d'être longuettes et les chemins vers la reconnaissance, tortueux. Thierry Krummenacher, placide, alimente pourtant l'optimisme: «Cette saison, il y a une belle brochette de participants.» Et scande l'exigence d'un sport qu'il consomme à outrance: «Si tu veux te lancer là-dedans, et avoir une équipe plus ou moins sérieuse, tu dois être résolu. C'est dur. Monter un équipage, en Suisse, c'est comme monter une petite PME. Tu dois apprendre à te gérer, à vendre ton sport, revendiquer ta place, et quand bien même tu y parviens, tu dois encore trouver les ressources pour émerger en compét. Ce sont des sacrifices fous.»

* Suivez-les sur Internet: www.koalarallyteam.ch

n'est pas évidente, explique Thierry Krummenacher. Ce sont surtout des moyens financiers différents.» Il existe au sein de chaque niveau une version IS/A et IS/N, qui réunit les voitures de chaque groupe mais dont les «bolides» sont plus «usés». Au dernier Rallye du Pays du Gier, ils étaient 112 participants helvétiques. J. Cz