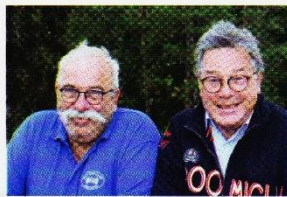


LES ROUTES DU JURA

UN RALLYE DE RÉGULARITÉ/NAVIGATION À LA FRANÇAISE



Nous avons voulu connaître l'histoire, le fonctionnement et quelques petits secrets d'organisation d'un rallye de Régularité/Navigation dont le succès ne se dément pas depuis un quart de siècle et avons, pour cela, rencontré les organisateurs institutionnels des Routes du Jura, Olivier Susso et son second, Patrick Darley.

PHOTOS : ARCHIVES OCCJ

Olivier, personnage pittoresque et co-pilote averti, œil malicieux et la moustache fournie, a une solide expérience et une passion indéfectible pour l'automobile ancienne. Il a roulé sur toutes les routes, co-piloté des pointures telles que Jean-Pierre Coppola, « Tchine », Henri Pescarolo, Jean-Pierre Nicolas, etc. Il a à son actif dix-sept Monte Carlo Historique dont deux deuxième places, des Liège-Rome-Liège, Tour de Corse, Neige et Glace, Rallye des Tulipes, et autres grandes épreuves françaises et européennes.

L'HISTOIRE

La première édition des Routes du Jura (qui s'appelle alors Coupe du Jura) remonte à 1995. A cette époque, les voitures ont des phares ronds et des pare-chocs chromés, le rallye a lieu au début du printemps et traîne - à juste titre - la réputation d'être particulièrement ardu avec des nuits interminables dans le froid, la pluie et le brouillard, des moyennes intenables et Olivier se délecte de voir souffrir des concurrents perdus et congelés dans une petite TR3 embuée. Le rallye s'inscrit dans le Challenge ADERH. Une seule catégorie : Régularité.

Une petite parenthèse de 3 ans au début des années 2000 permet à Olivier de réfléchir à modifier un peu la philosophie de son épreuve. Le rallye se déplace à la fin de l'été, début septembre. En 2003, apparaît une seconde catégorie : Navigation. Car bon nombre de concurrents souhaitent un peu plus de douceur et ne veulent plus se prendre la tête avec les tables de régularité (les cadenceurs n'existent pas encore). En 2009, Patrick Darley change de casquette, abandonne le volant de son coupé MG-A pour rejoindre Olivier à la tête de l'organisation. Olivier retrouve la souris et commence à apprendre à déléguer. Les deux amis se connaissent bien et se complètent à merveille. En 2010, les Routes du Jura intègrent le THRF (Trophée Historique des Régions de France). Deux ans plus tard, toujours pour faire plaisir au plus grand nombre, apparaît une troisième catégorie. Aujourd'hui encore co-existent Expert (régularité + navigation de niveau élevé), Navigation (navigation sans régularité) et Régularité (navigation simple + régularité).



Briefing d'Olivier avant départ



Les pauses toujours très appréciables



Contrôle de passage Lettres



Contrôle de passage Pince



Contrôle de passage Secret



Contrôle de passage Tempon

L'ORGANISATION

Olivier explique : « Nous avons compris que sans perdre notre âme, il fallait offrir aux gens ce qu'ils attendent. Nous conservons notre âme et nos concurrents belges purs et durs avec Expert ; j'adore les cartes ce qui explique Navigation ; et je comprends que les jeunes (youngtimers) ne veulent faire que de la Régularité sans risque de se perdre ».

Et il continue : « En 25 ans, beaucoup de choses ont évolué. En premier, le nombre de manifestations qui nous conduisent à être très attentifs à ce que nous faisons. Nous essayons de faire les choses très sérieusement, sans se prendre au sérieux. En même temps, et c'est logique, l'exigence des concurrents est montée d'un cran. C'est pourquoi, au lieu de camper sur nos certitudes, nous tenons compte des remarques formulées sur un questionnaire distribué en fin d'épreuve pour corriger l'année suivante. Tout en sachant, bien sûr, qu'il est impossible de plaire à tout le monde. En second, le règlementation s'est durcie. Les préfetures ne laissent rien passer. Impossible d'organiser à n'importe quelle période de l'année. Plan Primavera par exemple. Impossible d'emprunter ou même traverser une route nationale (nous en avons une qui coupe le département du Jura en deux : il faut trouver des tunnels ou des ponts pour passer de l'autre côté !). Écologie n'est pas en reste avec le dossier Natura 2000 à remplir soigneusement. Tous les villages traversés doivent être consultés par nos soins avec plan détaillé et heure de passage de la caravane. La demande d'autorisation (à ne pas confondre avec la simple déclaration, prônée par certains, mais illégale) doit parvenir en préfeture 3 mois avant la manifestation ce qui impose un planning précis et une bonne anticipation. »

Plus prosaïquement il faut gérer une multitude de détails. Un gros détail est l'assurance. L'organisateur souscrit une garantie responsabilité civile pour lui et les concurrents. Ce qui n'exclut pas que chaque concurrent doive s'assurer personnellement pour ce type de manifestation. Un petit détail est le découpage du tracé. Comme dit Patrick : « Toutes les deux heures, il faut soulager la mécanique de la voiture et la vessie des passagers. Un homme se débrouille avec un sapin. Une femme... » Pour faire fonctionner tout cela, il faut naturellement une bonne équipe de bénévoles. Ne serait-ce que les contrôleurs ou commissaires : « A l'origine, nous en avions 10. Aujourd'hui ils sont 40 », précise Olivier.

LE FONCTIONNEMENT

Le rallye, basé à Dole, commence le vendredi. Après l'accueil, le contrôle technique et la pose des transpondeurs, les concurrents se voient proposer un prologue d'environ 70 km, facultatif et gratuit, leur permettant de s'habituer au road-book et aux subtilités locales. Le vrai rallye débute le samedi matin. Chaque année 60 à 70 concurrents sont fidèles au rendez-vous. La journée est découpée en 3 étapes (au total, 300-350 km). Entrecoupées de deux pauses d'environ 40 à 45 minutes pour se restaurer. Et la restauration est toujours copieuse et d'excellente qualité, préparée et organisée par une équipe spécifique du club, toujours très appréciée et considérée par beaucoup comme la signature du rallye.

L'étape de dimanche matin (100-120 km) conduit la troupe jusqu'au déjeuner - remise des prix, l'équipe organisatrice s'éloignant de libérer

les concurrents vers 15h car nombre d'entre eux ont un long chemin de retour (importante cohorte belge).

Laissons Olivier préciser le menu : « Nous n'avons pas ré-inventé la roue. La navigation comporte des cartes tracées ou à tracer, du fléché mètre ou non mètre, du fléché allemand (arête de poisson), des notes littéraires, des photos. Nous avons abandonné les bizarreries à la mode au siècle dernier qui avaient conduit les concurrents à tourner autour des arbres. Et ce choix du basique nous convient bien : nous n'avons jamais eu d'ex-aquo dans nos classements. Les zones de régularité sont aujourd'hui contrôlées par des balises électroniques cachées au bord de la route. Les contrôles de passage se font par relevé de lettres sur un panneau apposé également au bord de la route, par poinçonnage par pince, par tampon d'un commissaire, voire parfois par un commissaire non visible. La moyenne du rallye est réglementairement inférieure à 50 km/h. Et nous programmons le passage dans les villages à 25-30 km/h. La difficulté est de bien rythmer le rallye, c'est-à-dire alterner intelligemment des secteurs serrés, tordus, compliqués et des secteurs de roulage pour que pilotes et co-pilotes n'attrapent pas la migraine. Une autre difficulté est de trouver chaque année de nouvelles routes dans un département qui n'est pas extensible. C'est pourquoi nous en sortons légèrement quelquefois, ce qui nous oblige à multiplier les dossiers-préfeture. »

Et bien se situer dans le petit monde de la Régularité/Navigation : « Nous sommes un petit club qui organise un petit rallye. Nous ne souhaitons pas 150 concurrents ni ne sommes capables de les accueillir. Nous avons notre groupe de fidèles mais avons chaque année la fierté d'accueillir une quinzaine de nouveaux ou revenants. Nous écoutons, évoluons à petits pas. Notre road-book n'est plus écrit à la main, le chronométrage est passé à l'électronique, Internet a bouleversé notre communication. Bref, il s'est passé beaucoup de choses en 25 ans mais nous restons des amateurs. »

Pour finir, Patrick évoque l'avenir de la formule : « Nous aimons profondément les voitures anciennes. Elles ont le défaut de coûter plus cher et d'être plus fragiles et plus difficiles à conduire que les plus récentes. Il est plus confortable de rouler en Golf GTI qu'en Triumph TR3. Nous appliquons donc un coefficient multiplicateur des points de pénalité en fonction de l'âge de l'auto pour ne pas défavoriser les anciennes que nous souhaitons ne pas voir disparaître du plateau. Pour notre part, et pour l'instant, nous ne souhaitons pas aller au-delà du millésime 1984, époque charnière sur le plan technique. Mais nous ne savons pas jusqu'à quand nous pourrions tenir ce raisonnement. Enfin, il nous faut attirer des jeunes qui n'ont pas souvent les moyens de rouler en Triumph ou MG. C'est pourquoi la catégorie Régularité (qui semble avoir leur préférence, et ça tombe bien) est ouverte chez nous jusqu'au millésime 1989 inclus. » Merci à Olivier Susso, Patrick Darley, et toute leur équipe du Old Cars Club Jurassien pour leur éclairage sur une formule qui rencontre aujourd'hui un franc succès, de très (trop ?) nombreuses épreuves étant proposées chaque mois en France, mais ne pourront rester pérennes qu'à la condition expresse d'être organisées par des connaisseurs sérieux et responsables.

