



Depuis cette année, la sélection de Rallye Jeunes se fait au volant de Peugeot 208 Style.

RALLYE JEUNES

Le talent pointe

À l'occasion d'une journée de découverte, «L'Équipe» a pu tester l'opération Rallye Jeunes par laquelle sont passés, entre autres, les deux Sébastien, Loeb et Ogier. Et mesurer la difficulté d'épreuves simples en apparence mais qui réalisent un écrémage efficace.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
MAXIME MALET

DREUX (EURE-ET-LOIR) – Vingt euros, 100 chevaux et 6 cônes. Est-ce vraiment tout ce qu'il faut pour que la Fédération française du sport automobile découvre régulièrement des graines de champions en rallye ? La réponse est plutôt positive vu le pedigree des anciens vainqueurs ou protagonistes de la sélection Rallye Jeunes,

parmi lesquels on retrouve notamment Sébastien Loeb (deux fois finaliste avant d'être nonuple champion du monde), Sébastien Ogier (vainqueur 2005 et octuple champion du monde), Éric Camilli (vainqueur 2012 et une saison officielle en WRC), Adrien Fourmaux (vainqueur 2016 et pilote officiel M-Sport à l'heure actuelle en WRC) ou encore Yohan Rossel (vainqueur 2013 et champion WRC3 en 2021).

Vingt euros, donc, cela représente le droit d'entrée à payer pour chaque participant de l'opération, qui doit au moment de s'inscrire présenter un permis B valide et justifier d'un âge compris entre 18 et 25 ans. Ce prix n'a pas changé depuis 2016 et la reprise de Rallye Jeunes (après un hiatus de trois ans). Il souligne la volonté de la Fédération de garder cette porte d'entrée accessible au plus grand nombre. Cette année, ils ont été plus de 4 500 (un chiffre 10% supérieur aux attentes) à tenter leur chance lors des quatre étapes (à chaque fois sur deux jours) à Dreux, Saint-Dié, Lyon et Nîmes avant la finale, organisée sur trois jours la semaine dernière sur le circuit de Lédenon.

Cent chevaux, c'est la puissance des voitures utilisées. Comme toujours des voitures purement de série mais qu'on conduit casque (et charlotte) sur la tête. Depuis cette année, place à la 208 Style suite à la signature d'un partenariat de la FFSA avec Peugeot, qui succède à M-Sport et ses Ford Fiesta. Quant aux six cônes, ils symbolisent le fameux «parcours de

premier degré», celui qui démarre les réjouissances et réalise plus de 90% de l'écrémage parmi les participants.

“Pour moi, la première tentative fut un échec cuisant, le côté de la voiture ayant emporté le fameux grand cône central. En un instant, les drapeaux des commissaires chargés de suivre l'évolution des candidats se sont levés pour signaler la faute éliminatoire”

Pour passer cet écueil, la règle est simple : il faut réaliser un temps à moins de 10% de celui référence établi par Nicolas Bernardi, lauréat, en 1995, de l'épreuve qu'il gère désormais. Un peu injuste d'écarter autant de prétendants sur une “spéciale” de dix-sept voire dix-huit secondes maxi ? On pourrait le croire vu de l'extérieur. Mais, grâce à l'invitation de la FFSA (qui a convié une dizaine de

journalistes à une journée de tests grandeur nature sur le circuit de Dreux la veille du début officiel de l'opération), cette fausse impression s'est d'abord estompée une fois installé au départ de ce parcours. Puis a totalement disparu à l'arrivée de ces quelques hectomètres plus difficiles et sélectifs qu'il n'y paraît.

Sur le papier, la mission est simple : un départ arrêté, cinq cônes orange à contourner puis un demi-tour à réaliser au frein à main autour d'un sixième cône, jaune et plus grand cette fois, avant de reprendre le même chemin jusqu'à l'arrivée. Le moindre cône touché est éliminatoire. Une règle qui ajoute tout de suite une grosse pression. Chaque concurrent peut s'élaner au moment où il le souhaite après que le feu est passé au vert. En moins de deux secondes toute la difficulté de la tâche saute aux yeux comme les cônes vous sautent au visage. Même si toute l'épreuve se réalise en première, savoir parfaitement coordonner l'accélération et les mouvements du volant se révèle être un art complexe si on veut garder une



Clément Luck/DPP/Panoramio



Ces lauréats de Rallye Jeunes qui ont fait carrière



1995
Nicolas Bernardi
(vice-champion du monde Junior 2004).



1998
Alexandre Benqué
(champion de France 2003).



1999
Bryan Bouffier
(champion de France 2010, vainqueur du Monte-Carlo 2011).



2005
Sébastien Ogier
(8 titres de champion du monde WRC)



2012
Eric Camilli
(pilote officiel M-Sport en 2016, vice-champion du monde WRC-2 en 2017).



2013
Yohan Rossel
(champion du monde WRC3 en 2021).



2016
Adrien Fourmaux
(pilote officiel M-Sport en 2022).



Sébastien Ogier lors de la finale de Rallye Jeunes en 2005.

Ogier : « Je n'osais pas rêver plus loin »

« Qui aurait cru que je puisse devenir sept fois champion du monde en sortant d'un petit village des Hautes-Alpes (Forest-Saint-Julien, près de Gap) de cent habitants ? Ce n'était pas écrit d'avance », rappelle Sébastien Ogier dans *The Final Season*, le film qui retrace sa carrière et sa dernière saison complète en WRC à l'issue de laquelle il ajoutera un huitième titre mondial à son palmarès.

Après ses premiers tours de roues, à 8 ans, au volant d'un kart cross fabriqué par son père, puis les premières confrontations avec des jeunes de son âge en karting à partir de 13 ans, le jeune adolescent démontre déjà un certain talent. « Mais je n'osais pas rêver beaucoup plus loin parce que je savais que le côté financier était une

grosse barrière et que ce serait difficile de franchir d'autres étapes et d'essayer d'aller plus loin dans la compétition », explique-t-il encore dans le documentaire.

Fin 2005, Ogier, qui voit en Rallye Jeunes une chance à saisir, s'inscrit à l'épreuve de détection fédérale. Il franchit tous les échelons jusqu'à la finale à Alès et fait partie des trois lauréats avec Charlotte Berton (qui deviendra quadruple championne de France féminine) et Nicolas Scotti. « C'est à ce moment-là que j'ai eu ma première opportunité de rêver de devenir pilote professionnel. Ce jour-là, mon esprit se tourne à 120% dans cette aventure. Je suis comme dans un tunnel où j'oublie toute autre possibilité pour le reste de ma vie. »

J. B.

les lauréats 2021-2022

Sur les traces de leurs aînés

Ils sont venus, ils ont vu, ils ont vaincu. Au terme du processus de sélection, conclu par trois journées sur le circuit de Lédénon, Tom Pellerey et Hugo Roch ont été désignés lauréats de Rallye Jeunes. Les deux pilotes de 24 et 20 ans sont sortis vainqueurs des nombreux tests, exercices, entretiens et parcours chronométrés proposés aux 50 finalistes de l'opération organisée par la FFSA.

Ce n'était pas une première fois pour eux, Pellerey ayant déjà été finaliste en 2019, et Roch, qui a sept ans de karting dans les doigts, lors de la dernière édition.

« C'est un rêve qui se réalise. C'est aussi une revanche par rapport à ma deuxième place de l'année dernière ! (à cause du Covid, la FFSA n'avait désigné qu'un seul vainqueur) », a d'ailleurs déclaré ce dernier, originaire du Var. Son com-

père vaclusien est lui un enfant de la balle, puisque son cousin Stéphane avait gagné l'opération en 2006 et son père, Alain, a notamment participé à quatorze Monte-Carlo. « Le rallye fait partie de ma vie, assure-t-il, et cette opération est la meilleure porte pour commencer une carrière. Je me souviens qu'en 2019 j'étais un peu plus stressé, j'avais moins bien géré mes émotions. Cette fois, je savais ce

qu'il fallait faire pour réussir, être plus maître de moi-même. » Place maintenant pour les lauréats à trois semaines de préparation intensive (entraînement physique, prise de notes, pilotage) avant d'entamer la Stellantis Motorsport Rally Cup, au volant d'une Peugeot 208 Rally4. Six rallyes sont au programme, à commencer par Le Touquet, les 18 et 19 mars. Mais après trois manches, seul le meilleur d'entre eux aura la possibilité de finir la saison.

F. B.

Hugo Roch (20 ans).

Tom Pellerey (24 ans).

► trajectoire parfaite. Et puis le morceau de choix arrive, « le symbole de Rallye Jeunes », dixit Bernardi en souriant : ce demi-tour au frein à main.

Pour moi, la première tentative fut un échec cuisant, le côté de la voiture ayant emporté le fameux grand cône central. En un instant, les drapeaux des commissaires chargés de suivre l'évolution des candidats se sont levés pour signaler la faute éliminatoire. Heureusement, il n'y avait guère que quelques dizaines de personnes sur le site en cette journée au lieu des centaines lors des vraies sélections. Mais on peut donc être au volant d'une « Style » et n'avoir absolument aucun style au volant. Le retour se fait au pas, penaud d'avoir autant raté cette première tentative.

Coup de volant et force mentale

La seconde ne se passera pas mieux. La sensation d'avoir à faire énormément de choses en peu de temps reste et le demi-tour sera à nouveau catastrophique avec marche arrière obligatoire pour obtenir, enfin, un temps, à dix secondes des meilleurs. Si la FFSA n'avait pas choisi d'offrir le panorama complet des épreuves à ses invités, la journée se serait arrêtée là pour nous. Mais la Fédération souhaitait montrer que la sélection se faisait de manière de plus en plus pointue, notamment depuis 2019, où le format actuel a été mis en place. Disputé lors de la même journée, le parcours de deuxième degré (un peu

plus long que le précédent mais sur le même principe) qualifie six pilotes pour la finale.

Celle-ci permet aux candidats encore en lice de se mettre en évidence sur des tracés plus longs et plus naturels, pas seulement entre quelques quilles mal intentionnées. Enfin, lorsque le nombre de prétendants est réduit à six, une dernière étape se tient avant de désigner les deux lauréats : un entretien face à un jury, généralement avec un pilote (Yohann Bonato cette année), un membre de la FFSA, un représentant de Peugeot et d'un partenaire (Yaccol). Une psychologue peut également intervenir et sera appelée à suivre les vainqueurs. L'objectif de cet échange est de cerner au mieux la personnalité et l'approche du futur pilote. De connaître ses origines, son niveau de pratique automobile (et donc sa marge de progression), s'il pratique d'autres sports à un certain niveau, sa capacité à pouvoir fédérer un véritable projet derrière lui, de trouver des partenaires, sans oublier l'aspect mental.

Du côté de la Fédération, on rappelle, sans citer de nom, cet ancien lauréat qui avait dit et répété à quel point le rallye était toute sa vie mais qui, au final, manquait un peu de recul et avait connu trois sorties de route sur les trois premiers rallyes disputés. Si la sélection naturelle vers les sommets de la compétition routière et le WRC commence avec Rallye Jeunes, elle se poursuit ensuite à chaque étape. **F.**