



RETRO 1979-2006 (Source officiel du site Dakar.com)

29 ans de DAKAR

L'aventure débute en 1977. Thierry Sabine se perd en moto dans le désert de Libye au cours du rallye Abidjan - Nice. « Sauvé des sables » in extremis, il rentre en France subjugué par ces paysages féeriques. Il se promet alors de faire partager cette découverte à un maximum de personnes et n'aura plus qu'un objectif : emmener une majorité de gens dans cette immensité de sable.

Il imagine ainsi un parcours extraordinaire partant d'Europe. Le tracé rejoindrait ensuite Alger, puis traverserait Agadez pour enfin s'achever à Dakar. Le projet se concrétise rapidement.

Le Paris-Dakar s'ouvre sur un monde inconnu, dans lequel son créateur, Thierry Sabine, apparaît comme un véritable pionnier.

Son credo sera alors : « Un défi pour ceux qui partent. Du rêve pour ceux qui restent. »

L'Afrique, continent aux multiples facettes, propose en effet cet élixir parfait mélangeant rêve et compétition. Le 26 décembre 1978, s'élanche ainsi de la place du Trocadéro le premier Paris-Dakar. C'était il y a plus d'un quart de siècle...

La première année

Quand le rêve devient réalité... Le 26 décembre 1978, la place du Trocadéro assiste au départ du premier Paris-Dakar. Cent soixante-dix concurrents doivent parcourir dix mille kilomètres sur les pistes d'Algérie, du Niger, du Mali, de la Haute-Volta et du Sénégal. La course la plus médiatique de cette fin de siècle est lancée. Sa particularité repose notamment sur une constatation : le contraste entre une civilisation, et des villages traditionnels aux murs de boue séchée, et le monde moderne.

Le premier vainqueur moto est un jeune homme nommé Cyril Neveu (Yamaha). Encore inconnu, il n'aura de cesse ensuite de cumuler les performances sportives. Son analyse à froid peut faire sourire lorsque l'on connaît les performances qu'il produira ensuite : « J'avais vingt et un ans, déjà une expérience de l'Afrique avec l'Abidjan-Nice. J'étais comme tous les autres, un poireau qui venait au guidon de sa 500 XT. Sans les sacoches en cuir... ». Le premier équipage auto est celui de Genestier, Terbiout et Lemordant (Range Rover), qui n'arrive cependant que quatrième.



Mais pour cette première expérience, les temps et les classements ne comptent pas. La découverte de soi, le dépassement de ses propres limites et l'aventure priment avant tout. Ce premier Dakar est une immense réussite. Son impact, tant par l'ampleur des paysages découverts que par l'originalité du tracé, s'avère retentissant. Le rallye change définitivement la vie de chaque concurrent. La plus grande épreuve de rallye-raid de tous les temps est née.

Dès cette première édition, Hubert Auriol, directeur du Dakar de 1994 à 2003, est déjà présent. Son intérêt pour le rallye est double puisque non seulement Hubert Auriol est un passionné de motos, mais pour y avoir vécu douze ans, l'Afrique est aussi chargée pour lui d'une sensibilité toute particulière.

Les grandes dates du Dakar

Le lancement du Dakar rencontre immédiatement un vif succès et engendre un véritable engouement chez les concurrents comme chez les constructeurs. Dès 1980, les plus grandes usines telles que Yamaha, Volkswagen, Lada et BMW, engagent chacune une équipe. D'autre part, le nombre d'engagés passe de 170 à 216 en 1980. Cette édition est marquée en outre par une grande première : l'apparition des camions.

Cyril Neveu gagne pour la deuxième fois consécutive sur une Yamaha privée tandis que dans la catégorie auto, Kotulinsky et Zaniroli sont couronnés. Hubert Auriol est quant à lui déclassé pour avoir terminé l'épreuve en « taxi-brousse ». Le premier camion à inscrire son nom au palmarès est le Sonacome de Ataquat, Boukrif et Kaoula.

1981

Si l'année de lancement du rallye est la plus marquante, 1981 est sans doute la plus palpitante. La course attire les foules, à tel point que l'embarquement pour l'Afrique est un spectacle à lui seul ! C'est la cohue aux inscriptions. Tous les types de véhicules sont présents au départ (4x4, buggies, side-cars), même les plus inattendus, comme la Rolls de Thierry de Montcorgé, ou la Citroën CX de Jacky Ickx et de Claude Brasseur.

« Rassembler » est la volonté de Thierry Sabine. Mais « attention prudence » est également un mot d'ordre prioritaire, comme l'attestent ces paroles de Michel Merel : « La piste c'est comme la mer, si tu ne la crains pas, c'est mauvais. Moi, la piste me fait peur, on ne joue pas avec, on ne peut pas y faire l'artiste ».



L'événement clef de cette année est sans conteste la victoire d'Hubert Auriol, qui marque ici le commencement d'un long parcours semé de performances incroyables. Il devient ainsi le nouveau leader de la course moto. La légende s'écrit... Thierry Sabine a dorénavant et déjà remporté son pari.

1982

Le départ est à nouveau donné de la place de la Concorde, l'arrivée se situant comme de coutume sur les rives du Lac Rose. 382 concurrents se présentent au départ, soit plus du double que lors de la première édition. Les frères Marreau, surnommés « les renards du désert », offrent à Renault et Elf un joli succès. Cyril Neveu continue, quant à lui, sur sa lancée. Intégré à l'équipe Honda, il s'impose à Dakar et apporte ainsi à la marque japonaise un premier succès qui en appellera d'autres.

1983

La légende continue de s'écrire... Pour la première fois, le rallye traverse le désert du Ténéré. Cette mer de sable encore inconnue fait saliver concurrents et spectateurs. Le rêve se transforme pourtant en cauchemar pour certains concurrents. Les éléments naturels se déchaînent. Pris dans une terrible tempête de sable, sans aucune visibilité, quarante pilotes se perdent. Heureusement, leur guide vole à leur secours et en l'espace de quatre jours, tout le monde est retrouvé sain et sauf. Nicole Maitrot, concurrente en 1982, a très justement déclaré: « Thierry Sabine donne l'impression d'être Dieu surveillant ses brebis du haut de son hélicoptère, allant chercher d'un coup d'avion celles qui se sont égarées ». Ces péripéties ont cependant contribué à renforcer, d'une part, la légende du Dakar, et d'autre part, celle d'Hubert Auriol qui remporte l'étape du Ténéré avec plus d'une heure d'avance sur les autres pilotes. La paire Ickx/Brasseur s'impose dans la catégorie auto.

1984

Afin de faire « rêver davantage ceux qui restent », Thierry Sabine décide d'ouvrir les frontières. L'aventure se poursuit de plus en plus loin. Pour conférer une nouvelle dimension à son épreuve, il réussit alors l'impossible : faire passer le rallye en Côte d'Ivoire, en Guinée, en Sierra Leone et en Mauritanie. Le nombre des inscrits continue d'augmenter et passe à 427. Michel Sardou s'élance sur la ligne de départ au côté de Jean-



Pierre Jabouille. La course auto capte cette année toute l'attention des passionnés : Jacky Ickx a convaincu Porsche d'engager une équipe. Cette première participation est un succès puisqu'il termine en sixième position. Les grands vainqueurs sont Metge et Lemoyne chez les autos et Gaston Rahier chez les motos.

1985

Après deux derniers départs donnés de la place de la Concorde, la course débute de la ville de Versailles. L'épreuve accueille cette année Chantal Nobel, vedette de la série « Chateaubillon ». La compétition bat son plein. Les Mitsubishi Pajero, pour leur troisième participation, font un parcours sans-faute. Patrick Zaniroli et son navigateur Jean Da Silva déjouent en effet tous les pièges de la Mauritanie et offrent une belle victoire au constructeur japonais. Hubert Auriol quitte BMW cette année et forme le team Ligier-Cagiva. Gaston Rahier en profite pour réitérer ses exploits et remporte son second Dakar.

1986

L'année noire. Thierry Sabine, le chanteur français Daniel Balavoine, la journaliste Nathaly Odent, le pilote de l'hélicoptère François Xavier-Bagnoud et le technicien radio Jean-Paul Le Fur trouvent la mort dans un accident d'hélicoptère. Tout le monde est sous le choc, c'est la consternation. Les cendres de Thierry Sabine sont dispersées dans le désert. Son père, Gilbert, et Patrick Verdoy, prennent le relais. La course continue mais le cœur n'y est vraiment plus. Les performances sportives passent évidemment au second plan. Ce sont Metge/Lemoyne en auto et Cyril Neveu en moto qui sont couronnés.

1987

Le rallye survit à Thierry Sabine et Gilbert, son père, reprend les rênes avec l'aide du duo Verdoy-Metge. Le Dakar ne cesse pas pour autant d'évoluer. Peugeot décide en effet de se lancer dans l'aventure du Dakar et décroche le gros lot pour sa première participation. Ari Vatanen et Bernard Giroux l'emportent en effet chez les autos. Côté motos, la bataille fait rage entre Hubert Auriol, Cyril Neveu et Gaston Rahier. Proche de la victoire, Hubert Auriol est victime d'une terrible chute et se brise les deux chevilles. Il est contraint à l'abandon et laisse la victoire à Cyril Neveu. Et de cinq pour Cyril !



1988

Record battu ! Cette année, le nombre des participants dépasse la barre des 600. Exactement 603 véhicules sont au départ de Versailles : 183 motos, 311 autos et 109 camions. De bonne augure, ce chiffre coïncide également avec le dixième anniversaire du Paris-Dakar.

Une centaine de concurrents abandonnent prématurément la course car le parcours de la première étape algérienne d'El Oued est particulièrement ardu. Mais cette dixième édition est marquée par un coup de théâtre. Ari Vatanen a perdu sa Peugeot 405

T16 ! Il finit par la retrouver, mais trop tard. Le Finlandais est mis hors course par les commissaires. Mais Peugeot, pour sa deuxième participation, se console rapidement : le duo Kankkunen/Pironen obtient le sacre. Chez les motos, Edi Orioli (Honda) sort victorieux de son duel avec l'Italien Picco (Yamaha).

1989

Le rallye fait connaissance avec un nouveau pays, la Libye, mais aussi et surtout avec un jeune pilote, Stéphane Peterhansel.

Ce dernier frappe fort pour sa seconde participation, terminant à la quatrième place sur sa Yamaha. Gilles Lalay triomphe en moto tandis qu'Ari Vatanen prend sa revanche au volant de sa 405 T16. Le nombre de concurrents parvenus jusqu'à l'arrivée dépasse tous les records (209 sur 473).

1990

Le départ s'effectue cette fois de La Défense. Le nombre de concurrents est en baisse : 465 participants. De retour en Libye, les concurrents retrouvent un désert, certes sublime, mais parsemé de pièges : « Le désert, la nuit, c'est toujours impressionnant. Tu n'entends rien, le vide absolu » (Stéphane Peterhansel). Les motards, seuls au milieu de cette immensité désertique, n'en perçoivent parfois plus la beauté. Dès la deuxième étape, l'équipe Mitsubishi se fait devancer par Peugeot. Emmenée par le duo Vatanen/Berglund, la marque française s'adjuge les trois premières places du général. Cette belle performance clôt d'ailleurs son implication dans les rallyes-raids. Le constructeur est à présent attiré par le Championnat du Monde des voitures de Sport. Chez les motos, Edi Orioli prend la tête du classement général avec sa Cagiva et offre une première victoire à la marque



italienne.

Cette année-là, Hubert Auriol continue d'innover avec son buggy monoplace.

1991

Citroën prend le relais de Peugeot. Le constructeur tricolore rafle la victoire grâce au transfuge de Peugeot, Ari Vatanen, qui signe sa quatrième victoire dans le rallye. Chez les motos, le cycle Stéphane Peterhansel débute. Il remporte en effet son premier titre et offre la victoire à l'équipe Yamaha. L'un des autres grands moments du rallye est sans nul doute la visite du Président Khadafi !

1992

Changement de parcours pour le rallye. Le départ est lancé du Château de Vincennes, et Gilbert Sabine, qui souhaite donner un nouveau souffle à son épreuve, décide de déplacer le lieu d'arrivée. Le Paris-Dakar se transforme ainsi en un Paris-Le Cap et propose aux pilotes un paysage à couper le souffle. Le changement semble en effet nécessaire car le nombre des concurrents décroît de plus en plus. Une grande nouveauté marque également ce Paris-Dakar : l'arrivée du GPS. Ce changement de cap plonge les concurrents dans un contexte délicat : tempête de désert, Tchad en guerre, fleuve en crue en Namibie : les éléments se déchaînent. Cependant, toutes ces péripéties n'empêchent pas Hubert Auriol de réaliser l'incroyable en s'imposant sur quatre roues : « C'est ma plus belle victoire. Etre le premier à remporter le Dakar auto, après avoir gagné deux fois à moto. Et ici, au Cap... le pied ». Chez les motos, Stéphane Peterhansel confirme.

1993

Le rallye retrouve son parcours originel avec un départ du Trocadéro et une arrivée à Dakar. Le nombre d'inscrits est cette fois préoccupant : 154. Il n'a jamais été aussi bas. Quant au parcours, les dunes d'El Goléa sont aussi terribles que celles d'Agadem ou d'El Oued. Un tiers des concurrents reste ensablé. Hubert Auriol lui-même est piégé dans les dunes mauritaniennes. Bruno Saby et Stéphane Peterhansel parviennent cependant à terminer la course en première position. Ce dernier rejoint les plus grands noms de l'épreuve : il décroche son troisième titre.



1994

Le rallye reprend peu à peu son souffle. Le nombre d'inscrits est en hausse et voit le retour de René Metge en camion. Gilbert Sabine et son équipe se retirent, le Dakar appartient à présent au groupe Amaury Sport Organisation. Le parcours, imaginé par Fenouil, alors « patron » du Dakar, marque la première innovation du groupe. Il s'agit en effet d'un Paris-Dakar-Paris. L'idée est certes séduisante mais la course n'en demeure pas moins ardue. En auto, Pierre Lartigue signe sa première victoire tandis qu'en moto, Edi Orioli l'emporte pour la troisième fois, devant Jordi Arcarons.

1995

Pour la première fois dans l'histoire du rallye, le départ ne s'effectue pas de France, mais d'Espagne, à Grenade précisément. En outre, la course se déroule désormais sur quinze jours. Hubert Auriol devient le patron du Dakar sur le terrain et assiste ainsi aux performances de Stéphane Peterhansel qui s'impose une nouvelle fois à Dakar. Chez les autos, Pierre Lartigue l'emporte devant Bruno Saby.

1996

Même parcours, plus de concurrents, une troisième victoire pour Pierre Lartigue et une quatrième pour Edi Orioli, qui inscrivent ainsi leur nom au « Panthéon du Dakar. » Débarrassé de son leader Peterhansel, Orioli met à profit ses connaissances de l'Afrique pour réaliser un parcours frisant la perfection. Cette 18ème édition voit le premier succès d'un Kamaz avec la victoire de l'équipage russe Moskovskikh et Kouzmine. La course offre comme à l'accoutumée des paysages splendides. Les concurrents évoluent dans un décor de carte postale, ce qui répond pleinement à leurs attentes : « on vit dans un monde triste, on a besoin de s'évader, de découvrir, de rencontrer. » (Patrick Tambay)

1997

La course part pour la première fois de Dakar. Une boucle Dakar-Dakar, avec en point d'orgue un retour au Niger et dans le mythique désert du Ténéré, est au programme. Le Japonais Kenshiro Shinozuka s'impose dans la catégorie auto. Jutta



Kleinschmidt se classe cinquième et devient la première femme à remporter une étape du Dakar : « Tous les pilotes, de toutes les écuries sont venus m'embrasser, me féliciter. A ce moment-là, en plus d'une énorme joie, j'ai ressenti une énorme amitié. Le Dakar c'est formidable ! » (Jutta Kleinschmidt). Pour Peterhansel, c'est la consécration puisqu'il obtient une cinquième victoire. Son ambition ? Gagner à nouveau le rallye afin d'être le seul pilote à détenir six victoires à son palmarès.

1998

Le Dakar a 20 ans ! La course est lancée de Paris, et traverse l'Espagne pour s'achever à Dakar. Les traversées de dunes sont nombreuses, pelletages et désensablages sont donc au menu de cette édition. Les pilotes sacrés sont Jean-Pierre Fontenay en autos, qui remporte ainsi son premier Dakar, et Stéphane Peterhansel en motos. Le Français réussit donc son incroyable pari et empoche son sixième Dakar : « Les dix années de Dakar sont les plus fortes de ma vie », raconte-t-il alors, submergé par l'émotion.

1999

La ville de Grenade, capitale de l'Andalousie, assiste à son troisième départ. Deux constructeurs renouent avec la victoire : BMW remporte la catégorie moto avec Richard Saint, quatorze ans après Gaston Rahier, et Renault avec Jean-Louis Schlesser, dix-sept ans après les frères Marreau. Stéphane Peterhansel, sextuple vainqueur en moto, prend le départ au volant d'une voiture. De son côté, Jutta Kleinschmidt confirme puisque elle est la première femme dans l'histoire de l'épreuve à prendre la tête, au moins provisoirement, du classement général.



Préambule

2000

La 22ème édition offre une surprise de taille : le rallye traverse, pour la première fois, l'Afrique d'Ouest en Est, du Sénégal vers l'Egypte. Le nombre des inscrits (400) traduit l'enthousiasme que génère ce parcours. La course est quelques peu troublée par des menaces terroristes et les organisateurs, soucieux d'assurer la sécurité des concurrents, décident de mettre en place un pont aérien. La course reprend ensuite en Libye, via le Caire. Deux vainqueurs sont célébrés aux pieds des pyramides : Richard Saint et Jean- Louis Schlessler.

2001

1 ères Participation de BISCAUTO

L'édition 2001 s'appuie sur le souhait de mettre en avant les valeurs fondamentales du Dakar. De nombreux changements sont au programme, en particulier la décision de réduire l'assistance aérienne (mécaniciens) en mettant l'accent sur les véhicules d'assistance. La victoire revient pour la première fois à une femme : Jutta Kleinschmidt sur Mitsubishi. Chez les motos c'est la consécration pour le pilote italien, Fabrizio Meoni.

2002

La 24ème édition du Dakar est saluée par une foule venue nombreuse à Arras pour assister au départ du rallye. La victoire revient en auto au Japonais Hiroshi Masuoka alors qu'en moto, Meoni inscrit son nom au palmarès pour la deuxième fois consécutive. Vingt-quatre ans après sa création et après avoir subi de nombreuses évolutions, le Dakar fait aujourd'hui partie des grands événements sportifs mondiaux. Cette aventure sportive africaine est synonyme de parcours initiatique et d'épopée. Sur le Dakar, plus que l'exploit sportif, la première des victoires, c'est d'arriver « au bout » de cette aventure humaine unique.

2003

2 ème Participation de BISCAUTO (Abandon en plein désert)



Parcours atypique pour le vingt-cinquième anniversaire du Dakar, avec une arrivée en Egypte pour la deuxième fois de son histoire. Outre la deuxième victoire consécutive du Japonais Masuoka, c'est surtout la mésaventure de son coéquipier chez Mitsubishi, Stéphane Peterhansel, qui marque l'épreuve. Parti pour devenir le deuxième pilote à s'imposer en auto après avoir gagné en moto (1991-92-93-95-97-98), le Français a passé l'essentiel du rallye nettement en tête du classement général avant une seizième étape cauchemardesque où il doit abandonner, perdant ainsi tout espoir de rejoindre Hubert Auriol dans le double palmarès du Dakar. En moto, Richard Saint rentre quant à lui dans le cercle fermé des triples vainqueurs.

2004

La 26ème édition, de Clermont-Ferrand à Dakar, a marqué le retour à un parcours à la fois classique et exigeant. Entre Maroc et Sénégal, via le Mali, la Mauritanie et le Burkina-Faso, les concurrents ont été contraints à des prouesses tant en pilotage qu'en navigation. Après ses six victoires sur deux roues, Stéphane Peterhansel ajoute enfin à son palmarès une première victoire en auto au volant de sa Mitsubishi, devenant ainsi le deuxième pilote de l'histoire à s'être imposé dans les deux catégories. En moto, l'Espagnol Nani Roma connaît enfin la consécration de la victoire pour son neuvième Dakar, devant un Richard Saint malheureux et blessé au bras dès la première étape marocaine. Du côté des poids lourds, Vladimir Chagin signe sa quatrième victoire dans un camion Kamaz, la troisième consécutive dans la catégorie.

2005

3 ème Participation de BISCAUTO (Abandon en plein désert rapatriement du 4X4)

Le départ de Barcelone a été l'occasion pour les concurrents qui n'avaient pas connu les précédents passages de goûter l'intérêt du public catalan pour le rallye. Dans des conditions climatiques exceptionnellement difficiles, la traversée du Maroc, de la Mauritanie, du Mali et du Sénégal, a exigé de tous les équipages des qualités d'endurance et de ténacité. Sextuple vainqueur à moto, Stéphane Peterhansel a prouvé qu'il était également capable d'enchaîner en autos en conservant son titre, malgré la concurrence de son coéquipier chez Mitsubishi Luc Alphand, 2ème. La course motos, endeuillée par les décès de Jose-Manuel Perez et de Fabrizio Meoni, a vu la première victoire de Cyril Despres sur KTM. En camions, la série Kamaz continue, mais



c'est cette fois-ci Firdaus Kabirov qui s'impose, le quadruple vainqueur Vladimir Chagin ayant perdu tout espoir de victoire en Mauritanie.

2006

4 ème Participation de BISCAUTO (Arrivée a Dakar seul équipage sans assistance)

Pour la première fois de son histoire, le Dakar découvre le Portugal et sa capitale Lisbonne, d'où est donné le grand départ. Les spéciales européennes, qui se distinguent par leur longueur inhabituelle, donnent l'occasion aux pilotes du cru de se distinguer.

Une fois en Afrique, la lutte attendue entre Mitsubishi et Volkswagen se précise, avec un net avantage pour la firme japonaise

dès l'entrée en Mauritanie. Mais le tenant du titre Stéphane Peterhansel, qui semble intouchable sur son bac à sable, commet

une série d'erreurs qui le condamne en fin de rallye. Son coéquipier Luc Alphand, resté à un niveau de performance optimal sur

toute l'épreuve, remporte son premier Dakar : reconversion réussie pour l'ancien skieur. Chez les motards, c'est en début de

rallye que le tenant du titre, Cyril Despres, a perdu ses illusions en se luxant l'épaule droite. Son rival Marc Coma devient le

deuxième vainqueur espagnol du Dakar. En camions, Vladimir Chagin, auteur d'un véritable festival en début de rallye,

confirme l'emprise des Kamaz sur l'épreuve. Il s'offre à titre personnel un cinquième sacre. Le Dakar 2006 a été endeuillé par

les décès du motard australien Andy Caldecott, puis a connu un double épisode tragique en Guinée et au Sénégal, où deux

jeunes spectateurs ont été victimes d'accidents sur le parcours.

2007

5 ème Participation de BISCAUTO (Arrivée a Dakar seul équipage sans assistance)

Voir résumé sur le site www.biscauto.com.