

Un rallye à contre-courant

Réservée aux amateurs, la Transnorth est la première course terre-mer. Ici, la première équipe engagée, Sevi de Saint-Fargeau-Ponthierry, lors de la présentation officielle de l'événement sur la base de loisirs Seine-Ecole d'où s'élanceront les concurrents le 17 mai 2009.



Respectueuse de l'environnement, des populations et des sites traversés, la Transnorth s'affiche comme un rallye à contre-courant. Mais elle est pourtant bien dans l'air du temps. Présentée officiellement à la presse le 5 juin, à la base de loisirs Seine-Ecole de Ponthierry (Seine-et-Marne), cette aventure se veut, en quelque sorte, "l'anti-Dakar". Première course terre-mer, la Transnorth partira le 17 mai 2009 de Saint-Fargeau-Ponthierry pour une arrivée prévue le 27 mai à Rovaniemi, en Laponie finlandaise. Soit environ 6 000 km à parcourir pour les équipages engagés, tous mixtes et amateurs.

Ce n'est pas une course de vitesse

« La Transnorth est un événement sportif sans esprit de record », annonce d'emblée Jacques Zetiou, directeur de l'épreuve. Depuis dix ans, Jacques Zetiou a travaillé à l'organisation et au sponsoring d'événements tels que le Dakar, le rallye de Tunisie ou le Raid Gauloises. Avec la Transnorth,

il change de cap. Ainsi, « les équipes partent avec un capital de points de Saint-Fargeau-Ponthierry et, chaque soir, les premiers arrivés ne sont pas forcément les gagnants du jour », explique le directeur de course. Car les choix stratégiques comptent dans le résultat final. Par exemple, opter pour le contournement d'un lac en 4x4 ou choisir la solution du bateau. Chaque équipe de quatre dispose, en effet, d'un véhicule tout-terrain et d'un bateau pneumatique pour ce rallye. Les alliances entre équipes concurrentes, aussi, seront favorisées et interviendront dans le décompte des points.

La vitesse est clairement proscrite sur la Transnorth. Et tout est fait pour inciter les participants à polluer le moins possible. L'organisation de la course s'autorise ainsi à refuser un équipage dont le 4x4 serait trop polluant ou trop vieux. Elle rembourse 50 % du coût d'achat d'un filtre à particules sur présentation d'une facture, dans la limite de 600 euros (TTC). Et propose de réaliser des études de faisabilité pour l'installation de pneus verts et l'utilisation d'additifs pour de réelles éco-

nomies de carburant. Une incitation financière est même prévue pour ceux qui rouleront au GPL ou au superéthanol (E 85). A l'issue de cette première Transnorth, une écoparticipation sera reversée à la fondation Forest Avenir au prorata de l'émission de carbone rejeté par les véhicules et bateaux engagés en course. Cette association utilisera ces fonds pour lutter contre la déforestation.

Le drone plus écolo que l'hélicoptère

Même pour la couverture médiatique de l'événement, les organisateurs de la Transnorth ont décidé de se passer d'hélicoptère, préférant l'utilisation d'un drone. La Fondation TF1, par le biais de l'agence Nouvelle cour, dépêchera tout au long du rallye deux jeunes issus de quartiers difficiles qui seront encadrés par des journalistes professionnels. Mais chaque équipe devra également contribuer à endosser le rôle de reporter.

La première Transnorth bénéficie de soutiens de prestige : le pilote de rallye Ari Vatanen

est parrain de la course, Jean-Pierre Fontenay, champion du monde des rallyes en 1994 et vainqueur du Dakar en 1998, est directeur de course adjoint pour la partie terrestre. « Je suis surpris du très bon accueil de nos partenaires, mais c'est un peu plus difficile du côté des sponsors », précise Jacques Zetiou. Le concept a pourtant sans doute de beaux jours devant lui.

Un minimum de 35 équipes est requis pour prendre le départ. Le coût de participation par équipes de quatre est fixé à 28 800 euros (TTC). Hors frais d'essence... Ce qui devrait encore inciter à lever le pied.

■ Olivier Fermé

• Pour participer ou pour plus de renseignements, tél. au 01.60.63.53.62. ou sur www.transnorth.fr