

RENCONTRE

Un nom, une gueule... surtout de profil, et un palmarès aussi inégalé qu'inégalable : 27 Dakar au compteur plus quatre Pekin, treize bajas espagnoles ou quinze 24 Heures de France, ça vous meuble le CV ! C'est pourtant celui, incroyable, de l'ami Étienne Smulevici, alias "la Semoule" qui vient tout juste de rentrer du dernier rallye de Tunisie avec une 12^e place scratch à rajouter sur sa carte de visite ! En trois décennies, Étienne est devenu l'une des grandes figures de notre univers et, ce qui ne gâte rien, l'une des plus sympathiques, sa bonne humeur n'ayant d'égale que sa gentillesse. L'œil vif et le verbe pétillant, Étienne n'a toujours pas l'intention de raccrocher. À deux fois trente et deux ans, notre homme serait-il inoxydable ? Rencontre.

L'INOXYDABLE MONSIEUR DAKAR

Coup de foudre en ce 1^{er} janvier 1982, place de la Concorde. Un petit bonhomme aux allures de potache farceur n'en croit pas ses yeux. Il découvre derrière ses fines lunettes d'acier ces "nouveaux aventuriers" qui s'apprêtent à prendre le départ du 4^e Paris Alger Dakar. Il tombe instantanément sous le charme de cette fête sportive pas comme les autres, comme piqué par un virus jusqu'alors inconnu, celui d'une course sur de grands espaces ensoleillés... en plein hiver.

Et pourtant, rien ne prédestinait Étienne Smulevici à goûter le sable chaud du Ténéré. Jeune cadre dynamique de 35 ans, il dirige alors après un passage chez Olivetti, sa propre société d'informatique en région parisienne et n'a jamais disputé la moindre épreuve automobile, préférant les dimanches, malmener un ballon ovale avec ses copains. Quant aux voitures, il les aime surtout pour leurs carrosseries et bichonne au fond de son garage une vieille Type E.

« Ce fut comme une révélation, se souvient-il encore, un choc ! L'appel du désert en somme, désert que je n'avais vu ! Mais c'était décidé, j'en serai l'année prochaine ! » Sa vie venait de prendre un sacré virage pour une nouvelle trace, trace qu'il suit toujours depuis plus de vingt-sept ans ! Dès le lendemain et les semaines qui suivirent en effet, Étienne achète tous les jours "L'Équipe" pour suivre les exploits de "ses héros", les reportages radio et TV étant plutôt rares à l'époque. Il court aussi à la FNAC pour

rafler tous les ouvrages sur les explorations en Afrique et les deux seuls traitant du sujet, ceux des frères Marreanu et des Delforterie, les jumeaux terribles. En février, il ressort de chez TSO avec tous les formulaires d'inscription en mains. Dans sa tête, il est déjà parti !

Douze mois plus tard, un pick-up Dangel 504 décroche au Lac Rose la 39^e place scratch du 5^e Paris-Dakar de l'histoire. Son pilote ? Un certain Smulevici...

« La chance fut avec moi, explique Étienne. Mon budget ne dépassait pas les 130 000 Francs, auto comprise, et j'ai échappé comme par miracle à l'hécatombe de l'étape marathon Agadès-Korogho longue de 2 265 kilomètres où plus de quatre-vingt concurrents durent renoncer. Je n'oublierai jamais ces deux jours et ces deux nuits non-stop à piloter, non... à rester éveillé derrière un volant jusqu'à l'évanouissement ! »

Se faire remarquer pour attirer médias et sponsors

Fin juin 1983, il vend sa Jaguar pour s'offrir un Pajero V6. L'histoire, son histoire, était en marche...

Avec quelques coups d'éclats là où on

Pour ses 60 printemps, Étienne est passé au Buggy SMG biplace. Il vient d'ailleurs de terminer 12^e du dernier Tunisie avec Jean-Jacques Martinez. Chapeau l'artiste !

Le premier Dakar en 1983 sur un pick-up 4x4 Dangel. Étienne finira 39^e et 63^e l'année suivante sur la même auto avec Daniel Guarato comme co-pilote.



En 1983, il étrenne son nouveau Pajero V6 sur le rallye d'Islande avec son épouse Claude-Agnès. Il sera 14^e, 1^{er} de groupe et de classe.

Pour finir un Dakar, il y a 5 facteurs qui entrent en jeu : mécanique, moral, physique, assistance et chance. Avec l'expérience, on parvient mieux à les maîtriser. Et je suis bien placé pour le savoir !





ne l'attendait pas forcément. Exemple : Étienne, en bon privé, comprend vite qu'à défaut de gagner, il lui faut se démarquer afin d'attirer les médias et les sponsors. Pourquoi, alors, ne pas partir en solo ou avec une personnalité dans le baquet de droite ? C'est ce qu'il fera avec succès, seul en 1986 et avec Raymond Kopa, puis Michel Hidalgo ou Yves Saint-Martin et bien sûr avec Gérard Lenorman avec qui il disputera l'épreuve de Sabine trois ans de suite entre 1989 et 1991. Au final, dix-neuf fois classé à l'arrivée et deux belles 16^e places en 1993 et 2004.

Mais il n'y a pas que le Dakar dans la vie d'Étienne. Touche à tout, il brille lors des Rallyes d'Égypte (trois fois 4^e), aux bajas Montesblanco qu'il remporte en 1985 en solitaire, mais aussi dans les championnats de France d'Endurance. Ainsi, il s'alignera quinze fois au départ des 24 Heures de Paris puis de France et grimpera sur la plus haute marche du podium en 2005.

Étienne, c'est aussi l'homme des quatre "Pékin" que l'on a pu croiser aussi sur l'Australian Safari, à Dubaï, au Nurburgring et même sur l'Andros sur des montures souvent atypiques. Cette année, son éternelle jeunesse le mènera une fois encore sur le Dakar en Amérique du Sud pour de nouvelles aventures. Inoxydable Semoule ! Mais que serait le plus beau rallye-raid sans son plus célèbre "nez" ?



LA "SEMOULE" EN BREF...

Né le : 13 mai 1947 à Paris ► **Marié à :** Claude-Agnès, père d'Adrien et d'Arthur ► **Job :** patron d'ESSORR, société organisatrice d'événements autour des sports mécaniques ► **Couleur :** le vert ► **Musique :** de Patricia Kaas à Beethoven ► **Sport :** rugby ► **Hobby :** collectionne les Dakar ► **Plat préféré :** fruits de mer ► **Aime :** la franchise et la fidélité ► **Déteste :** le non-respect de la parole donnée ► **Voiture de rêve :** Talbot Lago T150 ► **Roule en :** Mercedes Classe R

1 Première baja espagnole sur un Buggy Bug en 1984.

2 1986, année noire. Étienne en solitaire sur son Pajero s'égare dans le Ténéré et sera secouru par les Touareg.

3 La Smoule a longtemps été fidèle à Mitsubishi. Ici à la Baja du Portugal en 1993.

4 Sur un buggy Fouquet (à carrosserie de Deuche !) lors de la finale du Trophée Andros à Trappes sur la piste de Jean-Pierre Beltoise en 1993.

5 Étienne et Gérard Lenorman, un tandem qui disputera trois Dakar entre 1989 et 1991.

6 À l'arrivée du 6^e Australian Safari Rally en 1990 remporté par Shinozuka. Étienne est 7^e sur un Pajero. Parmi les Français, on reconnaît Jipé Strugo et Jean-Pierre Fontenay.

7 Éclectique, Étienne aime les autos atypiques. Il fera notamment rouler au milieu des années quatre-vingt-dix, le fameux Mitsubishi PX33, réplique du premier 4x4 de la firme aux diamants.

424 000 KM DE COURSE !

27 Paris-Dakar dont un en solitaire, 19 fois à l'arrivée (record absolu) ► **Paris-Moscou-Pékin** 1992 (en solitaire), 1995, 1996, 2008 (9^e) ► **Australian Safari** 1990, 1993 (7^e) ► **Rallye d'Égypte** 2000 (5^e), 2001 (5^e), 2003 (4^e), 2004 (4^e), 2005 (4^e), 2006, 2007 (5^e) ► **Rallye du Maroc** 1997, 1998, 2008 (7^e) ► **Rallye de Tunisie** 1994, 1995 ► **Rallye des Émirats Arabes** 1999 ► **Rallye d'Algérie** 1986 (6^e) ► **Rallye d'Islande** 1983 ► **Rallye de Hongrie** 1992 (5^e) ► **Rallye de Pologne** 1993 ► **Rallye Transalgarve** 1993, 1994 ► **Baja espagnole** 1984, 1985, 1986, 1994, 1997, 1999, 2001, 2003, 2004 et 2005 (1^{er} pilote solo en 1985, 2003, 2004, 2005, 2006 et 2007) ► **Baja italienne** 1995, 1996 ► **Baja portugaise** 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995 ► **Baja Northern Forest** 2007 ► **24 Heures du Nürburgring** 2006 ► **24 Heures 4x4 de France** 1993, 1994, 1995, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 (1^{er}), 2006, 2007 ► **24 Heures du Portugal** 2006 ► **24 Heures de karting de Paris** 1997 (4^e) ► **Championnat de France d'endurance TT** 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 (champion de France Groupe 2 en 1989 et 1990) ► **Championnat de France des rallyes TT** 1984, 1985, 1986, 1991, 1992 ► **Finiales du Trophée Andros** 1991, 1992, 1993 ► **Montée de l'Olympe** 1994, 1996...

À 50 DAKAR, JE STOPPE TOUT, PLACE AUX JEUNES !

Alors selon toi, quel avenir pour le rallye-raid ?

La discipline ne peut pas s'arrêter, elle saura, comme par le passé, s'adapter aux circonstances. Il y a eu par le passé, tant de problèmes, géopolitiques notamment, qui ont été solutionnés, alors je reste confiant, même si les plateaux se réduisent, même si les organisateurs vont avoir de plus en plus de mal à trouver des partenaires. Et puis, n'oublions pas les pays émergents, demandeurs d'épreuves de notoriété et qui disposent d'enveloppes financières importantes, à l'instar des pays de l'Est, Russie en tête.

Et que penses-tu de l'évolution de la réglementation actuelle ?

Là encore, à chacun de s'adapter ! Si la FIA veut favoriser le diesel, aux grandes écuries de s'y plier et de plancher sur ce type de motorisation pour gagner. Et ils en sont capables. Bien sûr, le retrait de Mitsubishi est un coup dur, mais bien d'autres teams subsistent et cela donne actuellement un peu plus d'espoir aux outsiders.

La France qui devient de plus en plus "anti 4x4" ne risque-t-elle pas à terme de dévaloriser, voire d'oublier la discipline ?

Aujourd'hui en rallye-raid, on vit aussi à l'heure de la mondialisation. Ce qui est vrai en France ne l'est plus en Espagne, au Portugal ou en Lettonie... D'ailleurs, il n'y a plus que 30% de Français qui s'engagent au Dakar, un signe. Mais n'oublions pas qu'il existe un fossé entre les détracteurs des 4x4 et la réalité du sport automobile. Les plus menacés dans leur passion, sont les baroudeurs du week-end qui s'offrent une petite balade dans les bois de l'Hexagone et non pas les concurrents d'un Tunisie. Ce qui est vrai, c'est que les grands médias français ne suivent plus les épreuves comme autrefois, hormis le Dakar lié à France 2 / 3 pour les raisons que l'on sait. Il y a eu une érosion naturelle de l'intérêt et de l'engouement suscités par les rallye-raids auprès du grand

public. Conséquence palpable, surtout par ces temps de crise, il devient pour nous, pilotes français privés, de plus en plus difficile de dénicher des sponsors d'autant que les coûts ont explosé.

Tout change ! Même l'esprit ?

Évidemment, même si arriver au bout d'une course, quel que soit le classement, est toujours une victoire. Deux exemples : avant, tu étais un héros lorsque tu disais avoir fait le Dakar. Aujourd'hui, tu es au mieux un anonyme, au pire un pollueur ! En course autrefois, la navigation avait tout son sens et si tu réalisais une belle coupe durant l'étape, tu devenais un bon "pro", alors qu'aujourd'hui tu passes pour un tricheur !

Mais cela ne te contrarie pas un peu ?

Penses-tu ! La discipline et le Dakar en particulier, m'ont tout donné ! Et après chaque arrivée, je ne pense plus qu'à une seule chose, repartir ! À chaque fois, j'y prend un plaisir énorme, je suis tellement heureux en course que les résultats deviennent secondaires. J'ai une chance incroyable de vivre cette passion encore aujourd'hui à 62 ans !

Quel est ton meilleur souvenir ?

Mon prochain Dakar ! Non, je plaisante, mais il y en a eu tellement et pas forcément liés à une bonne performance. Je crois que je n'oublierai jamais la joie de retrouver sur le bord du Lac Rose lors de mon tout premier Dakar, ma femme Claude-Agnès en pleurs, alors que je la croyais au chaud à Paris ! Vivre un moment pareil, ça n'a pas de prix !

Le pire ?

C'est, hélas, la mort de Thierry Sabine le 14 janvier 1986... Le reste, après coup, on en garde que le meilleur ! Mais bon, j'en ai quand même bavé physiquement en 1986 dans le Ténéré alors que j'étais en solo... Complètement perdu, je ne

sais pas si je serai encore ici sans l'aide des Touaregs qui m'ont secouru. Ah et puis il y a mon 12^e Dakar, celui de Fenouil en 1994, où pour la première fois je ne suis pas arrivé au bout, moteur cassé entre le Maroc et la Mauritanie. J'ai cru que le ciel m'était tombé sur la tête ! Après, mes autres abandons, m'ont fait nettement moins d'effets !

Kopa, Lenorman, Hidalgo..., abstraction de l'âge, avec qui repartirais-tu ?

Avec aucun ! Non pas qu'ils soient désagréables, bien au contraire, mais aujourd'hui, il n'y a plus de place pour des co-pilotes de ce type. Tout est devenu plus professionnel, plus dur. Un équipier doit être bon navigateur, excellent mécanicien et charmant compagnon ! Pas facile à trouver !

Il y en a quand même, non ? À qui penses-tu ?

Merci la question ! Bon, je vais en citer quatre, mais j'en oublie forcément, avec Jean-Paul Cottret, Jean-Michel Polato, Pascal Larroque et Jean-Jacques Martinez mon actuel camarade de cockpit. Mais je ne ferai pas de classement !

Après quoi courres-tu aujourd'hui ?

J'ai encore des envies ! Faire un podium en Égypte ou une épreuve avec l'un de mes deux fils aujourd'hui âgés de 16 et 18 ans, ne me déplairait pas !

Et dans l'immédiat, quel programme ?

Les 24 Heures de France, le Maroc / Shamrock et bien sûr, mon 28^e Dakar ! Je serai en course au volant d'un Toyota VDJ200 prototype chargé de l'assistance rapide du Team Gache qui engagera trois nouveaux Buggy SMG propulsés par des V8 5,7L de Chevrolet ! Chaud devant !

Tu t'arrêtes quand ?

Quand je m'arrêterai ? J'ai un scoop : à 50 Dakar, je stoppe tout, place aux jeunes !





1 Dix saisons en endurance et cinq en rallyes TT. Ici au départ d'une spéciale du 19^e rallye Plaines et Vallées le 28 novembre 1992 avec à sa droite, Philippe Rey, autre co-pilote de talent.

2 Sur un Pajero Di-D ex-Misslin lors du Dakar 2003.

3 Son meilleur résultat au Dakar : 16^e avec Pascal Gambillon sur un Patrol Promotech en 2004.

4 Petite pige sur l'asphalte au volant d'une Peugeot 206 CC lors des 24 Heures du Nürburgring 2006

5 Kopa, Hidalgo, Lenormand... Étienne, ici avec Yves Saint-Martin lors de la 1^{ère} édition des 24 Heures de Paris en 1993, fut l'un des précurseurs dans le recrutement de copilotes "pipoles".

PARTIR AVEC LUI

C'est possible, via sa société d'incubation ESSORR qui organise de multiples événements pour les entreprises, mais également pour vous, public ! En effet, une fois par an, Étienne monte un voyage 4x4 pour les particuliers. Il se déroulera cette année du 1^{er} au 8 octobre en Tunisie. Une prestation haut de gamme, tout compris, vols avion et location des véhicules pour 2 300 € par personne.

Contact au 01 44 65 07 07.

Une victoire qui lui tient à cœur, celle décrochée lors de 24 Heures de France en 2005 sur le Proto Sadev Pro-Pulsion Nissan en compagnie de Vincendeau et Chevrier.

