



HAL
open science

Thierry Sabine ou la mise en scène médiatique des sports mécaniques. De l'Enduro du Touquet au Paris-Dakar (1975-1986)

Frédéric Dutheil, Jean-Marc Lemonnier

► To cite this version:

Frédéric Dutheil, Jean-Marc Lemonnier. Thierry Sabine ou la mise en scène médiatique des sports mécaniques. De l'Enduro du Touquet au Paris-Dakar (1975-1986). Emmanuel Bayle. Les grands dirigeants du sport. 23 portraits et stratégies de management, De Boeck, pp.135-149, 2014, 978-2-8041-8304-2. hal-01925719

HAL Id: hal-01925719

<https://hal.science/hal-01925719>

Submitted on 20 Nov 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Thierry Sabine ou la mise en scène médiatique des sports mécaniques. De l'Enduro du Touquet au Paris-Dakar (1975-1986)

Frédéric Dutheil, Maître de conférences en STAPS
Centre d'étude Sport et Actions motrices
Université de Caen Basse-Normandie, UFRSTAPS
frederic.dutheil@unicaen.fr

Jean-Marc Lemonnier, Maître de conférences en STAPS
Centre d'étude Sport et Actions motrices
Université de Caen Basse-Normandie, UFRSTAPS
jean-marc.lemonnier@unicaen.fr

"Thierry était attaché de presse, il vivait entre Paris et le Touquet et un jour le maire de l'époque lui demande s'il ne pouvait pas réfléchir à un évènement pour animer la station pendant l'hiver. Quelques temps après nous sommes allés au cinéma voir un film avec Steve Mc Queen "Challenge one" et lorsque nous sommes sortis, Thierry m'a dit, tu imagines une course de moto sur la plage du Touquet où le départ se ferait en ligne ça serait génial... L'Enduro est né". Frédéric Harrewyn, 2012¹.

"Cet homme était tout simplement incroyable, il maîtrisait tout. Non seulement il savait faire des courses, mais il savait comment faire venir des sponsors et comment médiatiser son évènement (...)". Cyril Desprès, 2012².

*"Aller de Paris à Dakar est certainement une aventure humaine merveilleuse, à condition de parcourir le trajet le plus lentement possible. Qu'apporte la vitesse, sinon la possibilité infantile d'établir un classement à l'arrivée ? Devenu une course, le Paris-Dakar n'est plus qu'un jeu stupide, dangereux, que gagne le plus capable de dépenser, et qui manifeste avec une morgue insupportable le mépris des Européens repus pour les Africains qui crèvent de faim. Une fois de plus l'économisme a tout perverti"*³. Albert Jacquard, 1995.

De l'Enduro du Touquet au Paris-Dakar, Thierry Sabine s'est construit une image populaire d'organisateur et manager d'événements sportifs. Comme l'indiquent ces différents extraits, le personnage a su imposer en son temps une nouvelle forme de spectacle sportif, dans un domaine auto-moto en quête de nouveaux territoires. Mais il a aussi rapidement soulevé la controverse dépassant le seul secteur sportif. Intellectuels engagés, défenseurs des droits de l'homme et du tiers-monde, de la cause écologique luttent depuis les débuts du Paris-

¹ Interview de Frédéric Harrewyn, ami proche de T. Sabine, 5 février 2012. Extrait de www.redbull.fr/cs/Satellite/fr_FR/Article/CYRIL-DESPRES-À-LA-DÉCOUVERTE-DE-THIERRY-SABINE-021243158760912

² Idem. Interview de Cyril Desprès, pilote, 5 février 2012.

³ Jacquard A., *J'accuse l'économie triomphante*, Paris, Calmann Lévy, 1995.

Dakar contre le "massacre sponsorisé"⁴ ou "l'expression d'un incommensurable mépris envers les pays du sud"⁵.

Homme de média, organisateur sportif charismatique, T. Sabine a conçu, préparé et mis en scène des épreuves sportives à l'audience internationale en usant d'un style managérial, d'un engagement qu'il convient d'analyser. En dépit des critiques de plus en plus nourries au fil des éditions du Paris-Dakar, des obstacles militaires, diplomatiques, matériels en tout genre, ces événements sportifs se sont installés dans le paysage cathodique. Le décès prématuré de T. Sabine sur les pistes du Mali en 1986 n'a nullement stoppé l'entreprise. Les proches se sont efforcés de poursuivre "l'œuvre engagée", puis les promoteurs d'événements sportifs et partenaires financiers ont pris le relais, preuve s'il en est que le système mis en place suscite intérêts et convoitises plus de trente ans après le départ du premier Paris-Dakar.

Cet article vise à saisir comment T. Sabine, l'attaché de presse, est parvenu à incarner et endosser le rôle de l'organisateur d'événements sportifs populaires et hyper médiatisés ? Les courses motocyclistes en ligne et le concept de rallye-raid sont déjà bien ancrés dans le calendrier sportif dans les années soixante-dix. En quoi l'organisateur de l'Enduro du Touquet et surtout du Paris-Dakar innove-t-il pour imposer à la fois aux passionnés mais également au grand public ces deux courses emblématiques ? Enfin, quelles perceptions du personnage s'expriment à travers son entourage sportif, ses collaborateurs, les concurrents engagés et le public ?

La presse sportive et généraliste, les forums de discussions entre passionnés de rallye raids, les témoignages de concurrents et participants constituent le corpus principal de cette étude. L'exploitation de cet ensemble de documents montre que le "modèle stratégique" de T. Sabine repose sur un ensemble d'ingrédients savamment calculés et intriqués, parfois antinomiques : la performance organisée et le culte de l'aventure débridée, la compétition de haut niveau supportée par les marques usines et le sport amateur où s'impose la débrouille, la technologie la plus sophistiquée et le dénuement des territoires parcourus, le contrôle des opérations et la dramaturgie imprévisible, le concurrent anonyme et la présence du show-business au cœur du désert. Surfant sur la passion du risque, mouvement contemporain en pleine extension dans les années 1970-1980⁶, T. Sabine participe à la médiatisation de ces "nouveaux sportifs aventuriers" et construit sa propre image de manager-baroudeur proche du terrain, impliqué au cœur de la course.

1. De "Il était une fois" à la Croisière verte : les premières gammes de Thierry Sabine

T. Sabine est né le 13 juin 1949 à Neuilly sur Seine. D'une famille établie, son père Gilbert Sabine est dentiste installé dans la capitale, il partage son temps entre Paris et les week-ends au Touquet où ses parents possèdent une résidence secondaire. Pendant ses temps de loisir, son goût pour les pratiques sportives s'exprime en particulier à travers l'équitation, il devient un cavalier émérite, et les pratiques motocyclistes et automobiles. A l'issue de sa scolarité, T. Sabine opte pour une carrière dans les métiers de la communication. Il s'inscrit à l'EFAP, l'Ecole de Formation des Attachés de Presse et obtient son diplôme en 1971. Son passage à l'Ecole a laissé une empreinte encore présente dans les mémoires de ses condisciples. Le charisme du jeune étudiant est aussitôt remarqué :

⁴ Baillette F., Bertolino G., Brohm J-M. [et al.] "Paris-Dakar : Massacre sponsorisé : le marketing de l'Africa Korps", *Quel Corps ?*, Paris, Ed. Chiron, Vol. 37, 1989.

⁵ Claire Aymes, *Paris-Dakar : le rallye indécent*, Lettre ouverte à Etienne Lavigne, Directeur du Dakar et Amaury Sport Organisation, diffusée sur libertaire.free.fr/ParisDakarIndecent.html, 29 décembre 2004.

⁶ Lebreton D., *Passions du risque*, Paris, Métailié, 1991.

*"Il avait la volonté, de la détermination, de la curiosité et il voulait aller au bout de lui-même et au final il réussissait tout ce qu'il faisait (...) Il avait organisé la plus grande élection au bureau des élèves qu'on ait jamais vu à l'EFAP. Pour cela il avait loué le plus grand bus et la plus petite voiture de Paris. Il avait réussi à faire venir Zanini pour chanter "tu veux ou tu veux pas", il avait également offert un bouquet de roses aux filles et un paquet de cigarettes aux garçons pour qu'ils votent pour lui"*⁷.

Formé à la communication, doté d'un bon carnet d'adresses et baby-boomer ambitieux, le jeune attaché de presse débute sa carrière professionnelle auprès du groupe de musique *"Il était une fois"* en pleine ascension au début des années 1970. Il participe à la mise sur orbite de ce groupe de variétés qui accumule les tubes au box office : *"Que fais-tu ce soir après diner"*, *"Les filles du mercredi"* et surtout *"J'ai encore rêvé d'elle"*. Rapidement, les chansons sont propulsées en tête du hit-parade et à la une des médias. T. Sabine se charge de l'image et de la communication des quatre protagonistes, Joelle Mogensen, Serge Koolen, Richard Dewitte et Lionel Gaillardin. Il participe à l'organisation des tournées, des plateaux télé pour assoir la notoriété de ses protégés et ne ménage pas sa peine :

*"Pour la télé, on nous a fait aussi faire un peu de tout. En 1973, pour un Guy Lux, on devait chanter "Compte sur tes doigts". Johnny, avec qui on allait faire une tournée était en direct, et on nous avait demandé aussi du direct (...) Il ne se passait pas un mois, sans qu'on aille dire bonjour à Danielle Gilbert sur son plateau. On y a rencontré des gens très sympas, ils ne faisaient pas du rock, ils faisaient de la variété (...) De plus, Daniel Guichard, C. Jérôme, Carlos, étaient des êtres humains adorables et avec qui on faisait les 400 coups en coulisses"*⁸.

T. Sabine va se construire un réseau de connaissances dans le milieu du show-biz particulièrement intéressant pour ses projets futurs et surtout se forger une solide connaissance de l'usage des médias en pleine mutation dans les années 1970. Une nouvelle ère de la communication, du spectacle télévisuel est en voie de se constituer. Après des années d'images aseptisées, contrôlées par l'ORTF⁹, les médias s'ouvrent au direct, à l'information brute.

Après avoir côtoyé le milieu de la variété française, le jeune homme poursuit sa carrière d'attaché de presse à la mairie du Touquet Paris-Plage. Avec la complicité et l'appui du maire de la station balnéaire de l'époque, Léonce Deprez, T. Sabine monte le projet d'une course en ligne de motos sur la plage. *"Il faisait aussi beaucoup de moto sur la plage avec ses copains. Les dunes, le sable du Touquet, c'est ainsi que ça lui est venu..."*¹⁰. La première édition de l'Enduro du Touquet a lieu le 16 février 1975. La station balnéaire a choisi cette période pour animer le *"désert hivernal"*¹¹ coutumier dans cette région. Léonce Deprez, authentique spécialiste de l'économie touristique, s'attache depuis le début de sa mandature en 1969 à faire de sa station un modèle de tourisme *"des quatre saisons"*¹². Il donne carte blanche à son attaché de presse pour organiser ce premier rassemblement de motards dans l'espoir d'attirer un public fourni. T. Sabine s'est inspiré des courses d'enduro de masse très

⁷ Témoignage de Philippe Colleu, Conseiller pour la communication EFAP, cité par Marc Samer Daou, archives 2005-2012 –EFAP, ww.efap.com/archives/index.php?/archives/article/464.

⁸ Interview de Serge Koolenn, membre du groupe *Il était une fois*, du 25 août 1992, paru dans *Platine d'Automne 1992*. joellemogensen.chez.com/interviewkoolenn.html

⁹ La loi du 7 août 1974 modifie la gestion de l'audiovisuel public français. L'article 2 dispose : « *L'office de la radio-télévision française est supprimé* ». L'office est donc démantelé le 31 décembre 1974 et sept sociétés résultent de ce démantèlement.

¹⁰ Témoignage de Gilbert Sabine, *Le Parisien*, 14 janvier 2006.

¹¹ Interview de Léonce Déprez, archives JA2prod, 10 février 2010, http://video-streaming.orange.fr/automoto/interview-leonce-deprez-createur-de-l-enduropale_7950468.html

¹² Journal *Daily Nord* du 13 juin 2013, "Portraits des grands maires : Léonce Deprez ou l'impossible passe de sept".

populaires aux Etats Unis. Ouverte aux amateurs et professionnels, la course allie performance et spectacle. Les coureurs sont nombreux à s'enliser dans les dunes, chuter au fil des obstacles, percuter d'autres concurrents sur le parcours de 60 kms tracé sur la plage et les dunes. Baptisé "Enduro des sables"¹³, la course réunit 286 participants à sa première édition dont près de 200 motards débutants dans cette discipline exigeante. Son organisateur mise sur une formule plus ouverte de la compétition sportive. A grand renfort de publicité et de communications relayées par les médias de l'époque, il parvient à réunir professionnels du trial et anonymes passionnés de moto-cross dans une seule et même épreuve. La dimension festive, conviviale liée à une forme de regroupement identitaire autour d'une même passion, la moto, séduit la jeunesse de l'époque, en particulier celle des "blousons noirs". Ainsi, pendant que les pilotes officiels trustent les premières places du classement¹⁴, les amateurs et autres "poireaux"¹⁵ se "tirent la bourre" sans autre ambition que de s'échapper des ornières et terminer l'épreuve. Participer à l'Enduro relève du défi et semble satisfaire le plus grand nombre des engagés, la troupe des amateurs venue tester ses capacités dans le sable lors d'une "sacrée promenade sur la moto de tous les jours"¹⁶. A l'instar des courses sur route qui se développent au même moment, cet enduro permet à l'anonyme de côtoyer ses étoiles. Si la technique n'est pas totalement maîtrisée par tous, la course soulève l'enthousiasme des participants et des médias. Les journalistes présents participent à la naissance d'un événement. Jean-Pierre Frisquet de la revue *Moto Journal* est convaincu qu'il "s'est passé quelque chose dans l'histoire de la moto"¹⁷. Alain Kuligowski de *Moto Revue* qualifie le départ de l'Enduro des sables "d'un instant d'une rare intensité"¹⁸. Dès la première édition, T. Sabine parvient à capter l'attention des médias sur cette course peu ordinaire qui vient briser avec bruits, tumultes et animations l'engourdissement hivernal de la station balnéaire du Touquet. Le pari insensé, au départ, touche à son but en dynamisant l'économie touristique de la région. Les spectateurs affluent lors des éditions qui vont se succéder chaque année. "Du Bénélux comme de Grande Bretagne, mais également de toute la France, c'est près de 250 000 spectateurs qui vont converger, le temps d'un week-end vers le sud de la côte d'Opale pour assister à l'une des plus grandes compétitions sportives gratuites"¹⁹. L'événement va rapidement muer en une forme de mythe dans l'univers de la moto et propulser son organisateur vers d'autres aventures et projets sportifs.

T. Sabine, entouré de ses amis et collaborateurs de la première heure, lance dans la foulée en 1978, la *Croisière Verte moto*. Inspiré des mythiques Croisières noire et jaune de la marque Citroën, l'organisateur conçoit un parcours ralliant Le Touquet à Nice par les chemins ruraux et forestiers. Il lance à cette occasion sur les pistes de France de fougueux participants animés par un esprit de compétition :

"Autant que je m'en souviennne, il y avait 1800 kms à faire en une semaine. Pour l'hébergement et les repas, chacun se démerdait et quelque fois c'était folklo. Le plus

¹³ Archives INA, *Le Touquet, départ de l'Enduro des sables*, 18 février 1975. <http://www.ina.fr/video/RCC03002092>

¹⁴ Pour cette première édition de l'Enduro du Touquet, "Jacky Vernier (Ossa) est le premier à passer sous le drapeau à damier. Il est suivi par Joël Queirel alors que Nicolas Samofal (Ossa) complète le podium. La quatrième position revient à Christian Rayer alors que le top cinq est fermé par Bossaert". *Moto Journal* n° 207 du 20 février 1975.

¹⁵ Idiotisme botanique utilisé dans le milieu motocycliste pour désigner un concurrent sans expérience et sans palmarès.

¹⁶ Archives INA, *Le Touquet, départ de l'Enduro des sables*, 18 février 1975. <http://www.ina.fr/video/RCC03002092>

¹⁷ *Moto Journal* n° 207 du 20 février 1975.

¹⁸ *Moto Revue* n° 2208 du 20 février 1975

¹⁹ Dominique Duplet, Président du Conseil Général du Pas-de-Calais, 8^e Enduropale ou 38^e Enduro du Touquet : une course qui reste un mythe, 01/02/2013, www.lesechosdutouquet.fr/Actualité/a_la_une/Berck/2013/02/01/-8e-enduropale-ou-38e-enduro-du-touquet-u.shtml

dangereux, c'était pour l'assistance obligée de rouler à fond les ballons pour être aux points de rencontre.(...) Nous, on a roulé à fond sans grande prise de conscience que la France était aussi en libre circulation pour les autres .On était jeune, c'était devenu notre terrain de jeux. Pour l'anecdote (lamentable), Jean Noël Pineau (il s'est tué au Dakar) avait donné un grand coup de botte dans la portière d'un paysan en 4L qui ne se rangeait pas assez vite et qui le gênait dans un chemin".²⁰

Organisateur précautionneux, soucieux de l'image renvoyée par son épreuve auprès des populations, T. Sabine parvient à obtenir l'aide de l'armée pour sécuriser plus ou moins le parcours. A l'aide d'un road-book et d'un fléchage sommaire, les participants s'engagent dans l'aventure²¹ avec des prétentions différentes. Pour certains, "*c'était bien plus de la promenade rapide que de l'enduro, mais tout le monde avait des étoiles dans les yeux à l'étape. (...) Des crevaisons à répétition m'ont un peu pénalisé mais que de beaux paysages*"²². A la différence de l'Enduro du Touquet, ce second évènement sportif motocycliste n'a pas bénéficié de la même médiatisation. Beaucoup plus difficile à couvrir en raison du parcours, la *Croisière verte* est restée confinée à un cercle plus restreint : celui des premiers amateurs de trial. Les archives manquent pour analyser l'impulsion réelle donnée par T. Sabine à cette discipline. En revanche, il apparaît évident que l'expérience "grandeur nature" de l'organisation d'un rallye-raïd moto le conforte dans son entreprise : le projet d'une course traversant des territoires isolés, où la compétition se mêlerait à l'aventure, apparaît porteur. Cette *Croisière verte* est un galop initiatique qui présage la suite du parcours de T. Sabine.

Le jeune homme vient justement de goûter, en tant que pilote moto, au rallye *Côte d'Ivoire-Côte d'Azur* créé l'année précédente pendant l'hiver 1975-76 par le pilote et organisateur Jean-Claude Bertrand. L'expérience aurait pu lui être dramatique, mais elle se transforme finalement en révélation. T. Sabine se perd en effet dans le désert du Ténéré, lors de la deuxième édition du rallye "Côte-Côte", le 14 janvier 1977. Il sera récupéré in extrémis par l'équipe d'assistance du rallye après trois jours de recherche. La fascination pour le désert et les grands espaces hostiles naît de cette épreuve interrompue contre son gré : "*Le jour où Thierry s'est perdu, il a eu une révélation. Il voulait repartir en Afrique et emmener du monde avec lui*"²³. T. Sabine n'est donc pas l'inventeur du rallye-raïd en territoire africain, le concept existe déjà comme le souligne le journaliste André Lecondé. "*Les prolégomènes de ce type d'épreuve ont été écrits par un autre, moins charismatique, il s'appelle Jean Claude Bertrand. Il est en effet le premier à sentir le potentiel d'attraction des étendues d'Afrique sur nos peuplades européennes grisées. En 1969, déjà, il avait mis sur pied le Rallye de Côte d'Ivoire, connu sous le nom de Bandana*"²⁴.

Au "rallye de l'impossible", qualificatif suggestif donné au rallye de Côte d'Ivoire pour son extrême difficulté²⁵, succédera le rallye de Côte d'Ivoire-Côte d'Azur, à partir de 1975, resté dans la légende comme l'Abidjan-Nice, pour lequel J.C. Bertrand réunit différents véhicules : voitures traditionnelles, 4x4, motos et camions. Par conséquent, lorsque T. Sabine lance "son" premier Paris-Dakar en 1978, le cadre d'évolution et le concept ont donc déjà été testés. Difficile de considérer que l'idée est parfaitement neuve et inédite. Son organisateur emprunte très largement à son prédécesseur en matière d'organisation. En revanche, T. Sabine a su développer magistralement ce type d'épreuve, lui donner un caractère incontournable dans l'univers du rallye et surtout médiatiser son déroulement par différents artifices. Le

²⁰ Témoignage Jean-Pierre LLoret, le 20 juillet 2010, Forum internet sur la croisière verte. http://www.leguidevert.com/_V6/viewtopic.php?id=237407

²¹ *Moto verte* n°519 de juillet 1978

²² Id., Témoignage Jean-Pierre LLoret, le 20 juillet 2010.

²³ Témoignage de Frédéric Harrewyn, *Le Parisien*, le 14 janvier 2006.

²⁴ *Sport auto*, le 6 décembre 2005, "Jean Claude Bertrand : le Précurseur".

²⁵ En 1972, contraint à l'abandon, victime de casse mécanique et autres incidents, aucun concurrent ne franchit l'arrivée du rallye de Côte d'Ivoire.

journaliste, A. Lecondé, résume très justement la situation qui a pu opposer ou rendre concurrents J.C. Bertrand et T. Sabine : "*La morale de cette histoire est qu'il ne suffit pas, dans notre société, de savoir-faire pour être pérenne. Il faut aussi, et surtout, faire-savoir...*"²⁶. Rompu aux techniques de communications par sa formation, ses expériences, le manager et directeur de course, T. Sabine, jouera en virtuose jusqu'à son accident tragique en 1986 de cette capacité à mobiliser les médias et façonner l'image de son rallye et de ses "pilotes aventuriers".

2. Le Manager charismatique du Paris-Dakar

Si T. Sabine n'est pas l'inventeur des rallyes africains, en revanche les premières éditions du Paris-Dakar vont lui permettre de mettre en place une couverture médiatique inédite sur ce type d'épreuve et garantir son succès. A ce stade de l'entreprise, il est persuadé que la clé de la réussite est entre les mains des médias. Contrairement aux différents rallyes organisés jusque là, univers clos réservé aux initiés, T. Sabine veut faire partager au grand public les émotions des coureurs, les paysages et territoires traversés. A l'image du tour de France cycliste, la couverture presque intégrale de la course et la possibilité de suivre à distance les étapes constituent une priorité pour faire connaître l'épreuve, développer une audience. Mais les pistes africaines n'ont pas la même accessibilité que les routes de la Grande boucle. La recette doit être adaptée par une mobilisation de circonstance des médias. Inventer de nouvelles coopérations avec la radio, la télévision et la presse constitue l'une des priorités de l'organisateur du rallye. A cette fin, T. Sabine décide de rencontrer le célèbre animateur et chroniqueur des "Routiers sont sympas" sur RTL et lui soumet son projet : une grande course à travers l'Afrique mêlant autos, motos et camions. L'adhésion et la participation de Max Meynier dès la première édition du Dakar en 1978 va permettre "*de faire pénétrer tous les soirs l'aventure dans des millions de foyers français*"²⁷. Dépêché, avec une équipe technique, au cœur de la course pour assurer une émission quotidienne en direct au moment du bivouac, l'animateur radio va transcender les sentiments exprimés par les concurrents et porter de sa voix chaude "la magie de l'aventure africaine". Max Commençal, concurrent moto de la première édition, témoigne de ces rencontres avec l'animateur au cœur du désert :

*"Dans l'abominable étape entre Bamako et Nioro, la nuit est tombée alors que j'étais en pleine savane au milieu de nulle part. J'avais décidé de m'arrêter lorsque je suis tombé sur Max Meynier. Avec la simple antenne de son Toyota, il faisait son émission en direct. Il m'a fait raconter mon aventure, comme ça, en direct, sans aucune préparation. Tout s'est fait de façon naturelle. Mes parents qui passaient leurs soirées pendus à RTL s'en souviennent encore avec émotion"*²⁸

L'imaginaire lié au désert, à ses éléments hostiles, le témoignage à chaud des concurrents, leurs détresses passagères ou récurrentes semblent sublimés par la force du direct. A plusieurs milliers de kilomètres de la métropole, T. Sabine a trouvé la recette qui va permettre non seulement de faire connaître et suivre son rallye mais lui conférer une image populaire et aventureuse. Plusieurs médias sont impliqués directement dans la course et relayent quotidiennement, lors du journal de 20 heures, les péripéties, classements du Paris-Dakar. Ainsi, l'organisateur de la course peut également s'appuyer sur le journaliste Jean-Pierre Chapel, co-fondateur et co-producteur de l'émission *Auto-Moto* sur TF1²⁹. Ce dernier installe le Dakar à la télévision par le biais de son émission, ses reportages en direct et

²⁶ Id., *Sport auto*, le 6 décembre 2005.

²⁷ Delannoy M., *1^{er} rallye Paris Dakar, les portes du rêve*, Paris, Ed. du Palmier, 2005.

²⁸ Id.

²⁹ L'émission a été fondée en 1975.

participe aux huit premières éditions comme pilote camion puis auto. Ses commentaires techniques et sans concession permettent aux auditeurs d'être au cœur de la course et de poser clairement les améliorations nécessaires pour le bon déroulement de l'épreuve après la première édition :

*"Le rallye Paris-Dakar est fini. Critiqué par certains, loué par d'autres, cette épreuve très difficile et dangereuse a certes souffert de maladie de jeunesse et d'erreurs dans l'organisation. Il faudra plus de rigueur à l'avenir si le rallye continue. Mais ce rallye a prouvé aussi que des pilotes sans grande expérience du tout terrain pouvaient se défoncer comme des professionnels de la course. (...) Ils reviendront, on n'oublie ni le désert, ni la brousse quand on y a goûté."*³⁰

La clé du Paris-Dakar se situe bien dans cette cohabitation souhaitée de pilotes amateurs en quête d'aventure moderne et de professionnels entraînés supportés par des marques et usines. La recette éprouvée pendant l'Enduro du Touquet a été reconduite par T. Sabine. Au passage, la réunion d'amateurs et de professionnels dans une même compétition n'est plus véritablement innovante à la fin des soixante-dix : d'autres sports, y compris au plus haut niveau, ont déjà recours à cette formule. C'est le cas par exemple du tennis à Roland Garros depuis 1968 et la mise en place de l'ère *Open*. Pourtant, T. Sabine n'hésite pas à proclamer lors de la première édition : *"Le Dakar est une épreuve réservée aux amateurs et ouverte aux professionnels"*³¹. Si les moyens techniques et matériels sont parfaitement inéquitables entre les deux catégories, le rallye est conçu pour fabriquer du rêve, donner une chance aux "sans grades" qui parfois ont placé toutes leurs économies pour équiper une moto ou un véhicule. Les toutes premières éditions du rallye regroupent effectivement d'authentiques amateurs, mais les équipes professionnelles ne leur laisseront que très peu de place dans les classements. A l'image de ce témoignage de Bernard Darniche, pilote de l'équipe Audi en 1985, la relation entre professionnels et amateurs apparaît inégale du point de vue strictement sportif.

*"Je suis resté hier durant 120 kms derrière un équipage belge, un notaire je crois. Impossible de passer. Ce matin, je suis allé le voir pour lui expliquer gentiment que j'étais professionnel, qu'il était de mon devoir de chercher à le dépasser, que je ne voulais pas l'effrayer mais qu'il devait, lui, essayer de me faciliter la tâche. Pour toute réponse, le notaire se tourna vers son équipier et lui dit : tu vois bien que hier ce n'était pas mon klaxon qui était bloqué"*³².

Si l'ensemble des concurrents participe effectivement au même rallye³³, la hiérarchie est entendue, implicite. Mais une telle épreuve pouvait-elle exister durablement, médiatiquement et économiquement, en étant réservée qu'aux amateurs ? De fait, les équipements, l'assistance des grosses écuries ruinent les espoirs des amateurs dont on tait l'écœurement et les protestations³⁴. La fabrication médiatique de l'évènement doit gommer cette libre expression et ne montrer que la dimension aventureuse de l'entreprise. Il est frappant de constater a posteriori combien les médias ont relayé avec force cette dimension symbolique lors des flashes d'informations et reportages. Le mot "aventure" est répété, sans discernement alors que certains participants vivent un véritable calvaire ponctué de drames

³⁰ Reportage de Jean Pierre Chapel, le 15 janvier 1979, sur TF1, Sources INA, <http://www.ina.fr/video/CAA7900005101>

³¹ Pour la première édition du Paris-Dakar, 170 équipages s'engagent le 26 décembre 1978 pour parcourir 10.000 kms sur les pistes africaines.

³² Témoignage de Bernard Darniche, lors du Paris-Dakar 1985, rocracinghistoric.fr/audi_malardeau-dakar.htm

³³ La première édition réunit autos, motos et camions, professionnels et amateurs dans un même classement général unique selon le règlement de course établi en 1979.

³⁴ *"Les naufragés du premier rallye, eux, sont vite revenus de l'aventure, écœurés par la désinvolture des organisateurs vis-à-vis des blessés"*. Pierre Michaud, le 2 janvier 1995, *L'Humanité*, "Dakar, la traversée du désert".

avec la mort d'un motard en 1979, de trois journalistes en 1981, ou d'accidents mortels à l'encontre des populations africaines.

"*Les professionnels donnant à la course un rythme impossible à suivre par les poireaux, victimes de nombreux accidents*"³⁵, "l'esprit Dakar" de la toute première édition ne peut faire illusion très longtemps. Si l'heure n'est pas encore aux prototypes conçus spécialement pour cette épreuve africaine, les équipages amateurs dépourvus d'une assistance spécifique, de techniciens dévoués les attendant au bivouac, ne peuvent suivre la cadence infernale et rivaliser avec les équipages de marques. Et pourtant, ces amateurs reviennent au fil des éditions ou se renouvellent naturellement : le téméraire ou l'inconscient chassant l'autre. Paradoxalement, T. Sabine, à force d'images suggestives et médiatiques, est parvenu à démocratiser une course très élitiste³⁶.

Le génie, ou la forfaiture de son organisateur réside peut être dans cette capacité à construire et alimenter du rêve pour les concurrents et les spectateurs émus par cette chevauchée mécanique, en "contrée hostile", d'équipages aux moyens bigarrés. Toujours avec son sens aigu de la communication, T. Sabine qualifiait "l'Esprit Dakar" avec la formule : "*Un défi pour tous ceux qui partent, du rêve pour ceux qui restent.*" La recette a fonctionné dès les premières éditions, dans le contexte favorable des années quatre-vingts, des défis nature mécanisés (Camel trophy) et la montée en force du sport business³⁷.

La période même du rallye n'est pas le fruit du hasard : son directeur a choisi les fêtes de fin d'années propices à la mise en place d'un évènement médiatique, la captation du plus grand nombre autour d'images spectaculaires et moment creux en termes d'évènements sportifs. T. Sabine offre un concentré de rêve, de dépaysement, d'exotisme et d'aventure au cœur de l'hiver à toute une population engourdie. Au delà de la performance des pilotes, ce qui plait et attire, c'est bien la symbolique de l'aventurier défiant les grands espaces hostiles, les territoires pratiquement vierges. Les coureurs sont perçus comme des explorateurs des temps modernes avec ce soupçon, il faut le dire, de colonialisme par procuration ancré dans les consciences. L'épreuve se nourrit de ses propres épisodes, met à l'honneur les "Rescapés" les plus valeureux. Comme le décrit très justement A. Ehrenberg, le Paris-Dakar sublime "*l'Homme blessé, anéanti par l'effort, l'accident, l'avarie, la chute, perdu dans le désert*"³⁸. D'autant que son organisateur, "Dieu" sur le rallye, surveille, protège, récupère les égarés et sauve des vies à son tour. L'image de T. Sabine dans sa combinaison blanche, la tête protégée par un cheich blanc immaculé, attribut local, ajoute à la très forte médiatisation du personnage. A ce titre, la barbe plus ou moins bien rasée et entretenue de l'organisateur, dans l'iconographie de presse, participe de ces connotations aventurière et divine. Ce dernier est omniprésent sur la course, aux bivouacs, sur les pistes, dans les airs. Il semble se démultiplier pour mieux se montrer sur le terrain, au cœur de la course et bien sur lors des flashes télévisés. Alors que ses prédécesseurs restaient dans l'ombre, l'organisateur du Dakar impose un nouveau style managérial, soigne la communication avec les médias et ses apparitions sur le petit écran pour conforter et pérenniser son entreprise. Le dandy-baroudeur ne passe jamais inaperçu, les téléspectateurs guettent ses déplacements, attendent ses déclarations devant les caméras. Indéniablement, T. Sabine transforme rapidement le Dakar en "Rallye-people". Les stars du show-business et du sport, venues rechercher des sensations fortes, se pressent sur la ligne de départ. Caroline ou Albert de Monaco, Claude Brasseur, Michel Sardou, Daniel Balavoine, Yves Régnier, Stéphanie Fugain, Jacky Icks, Henri Pescaralo, Jean Pierre

³⁵ Id., Pierre Michaud, le 2 janvier 1995, *L'Humanité*,

³⁶ "*En 1984, il fallait dépenser plus de 60 000 francs en frais divers pour une moto, 200 000 pour une voiture, tout en placardant sur son véhicule la publicité des annonceurs officiels*". www.humanité.fr/node/212341

³⁷ Hubscher, R., *L'Histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIXe-XXe siècle)*, Paris, A. Colin, 1992.

³⁸ Ehrenberg A., *Le culte de la Performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991.

Jabouille, Gérard d'Aboville, pour ne citer que les premiers à tenter l'aventure, se mêlent aux équipages professionnels ou amateurs pour vivre une folle équipée, soigner leur notoriété et donner de l'audimat à l'évènement. Cette participation de personnalités cathodiques passionne le grand public qui suit le Dakar comme un feuilleton à rebondissements avec ses drames, ses héros, ses abandons emblématiques³⁹.

T. Sabine contrôle toutes les facettes de la course : du choix de l'itinéraire par des reconnaissances successives, en passant par l'imposition d'un règlement pointilleux, la supervision de la logistique, les protections gouvernementales et militaires, le ravitaillement des coureurs et des équipes qui suivent la course, la direction des sauvetages éventuels de concurrents en perdition. L'équipe TSO⁴⁰, *Thierry Sabine Organisation*, est triée sur le volet par son leader qui choisit avec soin ses collaborateurs. Les forums de discussion sur internet ravivent de précieux témoignages d'anonymes ayant participé au Dakar aux côtés de leur manager. Les méthodes de sélection et de management des équipes de contrôle démontrent cette forte présence du directeur de course : T Sabine réunissait les conducteurs potentiels des voitures d'assistance le temps d'un week-end au Touquet. "Il montait en co-pilote avec le gars"⁴¹ et testait les capacités des candidats dans les dunes environnantes pour choisir les meilleurs. Sur le Dakar, "Thierry était capable de te demander, un matin de donner les départs puis de t'envoyer dans l'inconnu sur des pistes non repérées pour essayer de relayer l'équipe d'arrivée le même jour. (...) Nous repartions sans dormir pour aller se poster à l'arrivée du lendemain en prenant bien souvent le même parcours que les concurrents avec qui nous faisons la course (ne pas le répéter !!!)"⁴². Entouré de baroudeurs et de fidèles de la première heure, T. Sabine règne sur ses troupes de boy-scouts "prêts à le suivre dans toutes les galères"⁴³. Malgré la dureté des conditions, les demandes répétées et les tâches exténuantes, la fidélité au "boss" est évidente. Ce cercle des anonymes, véritable cheville-ouvrière du Dakar, reste dans l'ombre du patron, seule figure exposée auprès des médias. Si l'on en croit la teneur des propos nostalgiques repérés sur les forums, la proximité partagée pendant le rallye avec T. Sabine et l'expérience du désert dans cette aventure mécanique suffisent au bonheur des équipes d'assistance et de contrôle. Le Team TSO des premiers rallyes, dans les années 1980, montre une véritable dévotion envers son directeur jusqu'à son accident d'hélicoptère sur les pistes du Mali en 1986. La mort prématurée en pleine jeunesse et gloire a accentué le mythe.

Pourtant, dès ses premières éditions, l'entreprise du Paris-Dakar ne réunit pas que des supporters. Les coureurs amateurs, vite débordés par les évènements et la mécanique, protestent et pestent contre les conditions de courses, la surexposition au danger et l'insuffisance des moyens de secours. L'aventure à ce prix a ses limites pour un public d'urbains qui cherche le frisson plus que la frayeur.

La fronde vient également de l'extérieur. Avant même que le chanteur Renaud ne donne une version engagée et sans concession du Paris-Dakar avec son titre *Cinq cents connards sur la ligne de départ* composée en 1991, les critiques fusent, dénonçant une nouvelle forme coloniale d'exploitation du continent africain, la débauche de moyens et de

³⁹ Engagé sur le Dakar en 1984 et 1985, Michel Sardou est contraint à deux reprises à l'abandon pour raisons mécaniques.

⁴⁰ Initié au départ par une bande de copains regroupés autour de Thierry Sabine, le rallye re-structure son organisation avec la création de T.S.O (Thierry Sabine Organisation), société anonyme. TSO renforce la logistique de l'épreuve pour la rendre plus autonome vis-à-vis des anciens fournisseurs africains souvent défaillants et dégager des gains supplémentaires sur des domaines anciennement sous-traités. T.S.O sera rachetée en 1994 par A.S.O, Amaury Sport Organisation, productrice d'évènements sportifs.

⁴¹ Témoignages de participants sur www.dakardantan.com/forum/photos-dakar-1982-organisation-tso-vt1203.html

⁴² Id.

⁴³ Id.

luxue de la part de nantis sponsorisés sur un territoire frappé de pauvreté, le massacre écologique et les accidents multiples qui touchent les populations locales. Comme le signale E. Grégoire, "le rallye eut aussi des opposants en France qui se regroupèrent au sein du collectif Pasdak qui l'accusa de causer des dégâts à l'environnement et de traverser les villages à vive allure au risque de tuer des enfants comme cela se produisit plusieurs fois"⁴⁴. Pour répondre à cette critique et gommer cette image macabre qui entache le rallye, T. Sabine opte, à partir de 1985, pour la mise en œuvre d'actions humanitaires à destination des pays traversés. Une caravane humanitaire suit la progression du Dakar et mène des actions en faveur des villages du Sahel. Des associations organisent l'acheminement de matériels agricoles, de semences. Pour l'occasion, T. Sabine s'entoure de personnages charismatiques à l'image de Daniel Balavoine. Le chanteur devient rapidement l'ambassadeur des "Paris du cœur" lors de sa deuxième participation au Paris-Dakar en 1985 : l'association vise l'acheminement de motopompes sur le terrain afin d'aider les populations locales. Mais les sommes allouées sont-elles en lien avec le budget de l'épreuve ? Les bilans manquent de précision. Si T. Sabine s'est efforcé de soigner l'image du Dakar en jouant en particulier avec la dimension humanitaire, le rallye n'a jamais été une entreprise philanthropique. Les opposants ne cesseront de dénoncer cette "hypocrisie", à l'image de Jean-Marie Fardeau, porte parole du collectif Pasdak qui mène la campagne d'opposition au rallye à partir de 1985. L'entreprise caritative qui accompagne chacune des éditions du Dakar tente d'apporter cette caution dont les responsables du rallye ont tant besoin aussi bien d'un point de vue médiatique que diplomatique. Traverser à toute allure des régions, le plus souvent déshéritées, nécessite des autorisations et quelques retombées concrètes pour les pays concernés. Après avoir acheminé du matériel agricole, des médicaments, des livres d'écoliers, du matériel de première nécessité, les responsables du Paris-Dakar se sont tournés progressivement vers une autre forme de participation : l'événement responsable. Ainsi, le programme *Actions Dakar* œuvre depuis 2002 en faveur du "développement des bonnes pratiques environnementales (économies du bois de chauffe, système d'irrigation innovants, microcultures, optimisation des modes de collectes des déchets, aide au logement, etc.). Les projets sont élaborés et suivis en coordination avec des comités de villageois impliqués dans toutes les phases de leur réalisation"⁴⁵. Le site officiel du Paris Dakar précise que "plus de 700 000 euros ont été consacrés à Actions Dakar depuis la naissance du projet en 2002". Chiffres et bilans évidemment contestés par les opposants au rallye qui ne peuvent admettre le caractère "responsable" d'une telle course.

Conclusion

L'accident d'hélicoptère, dans lequel périrent Thierry Sabine, Daniel Balavoine, le pilote François-Xavier Bagnoud, le technicien radio Jean-Paul Le Fur et la journaliste, Nathalie Odent du *Journal du dimanche*, le 14 janvier 1986, aurait pu sonner définitivement le glas de cette entreprise et emporter le Paris-Dakar en même temps que son manager. L'émoi est fort, en effet, sur le rallye et du côté des spectateurs : les images de l'appareil disloqué en plein désert vont tourner en boucle sur toutes les chaînes de télévision et participer à la dramaturgie du rallye⁴⁶.

Si Thierry Sabine n'est plus, le Paris-Dakar doit pourtant continuer : la décision tombe rapidement, c'est Gilbert Sabine, le père du défunt qui reprend la direction de la course accompagné de Patrick Verdoy, fidèle de TSO. Le Dakar a très certainement perdu son âme, mais l'aventure se poursuit, selon les mêmes recettes, avec son lot de victoires de marques-

⁴⁴ Grégoire E., *Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 2010, p. 297.

⁴⁵ <http://www.dakar.fr/dakar/2014/fr/solidarite.html>

⁴⁶ <http://www.ina.fr/video/CAB86001296/l-accident-helicoptere-sabine-video.html>

usines, à l'image de Peugeot qui engage son nom et ses prototypes avec succès⁴⁷, de participations de stars du show-business et toujours d'accidents mortels. Entre 1987 et 1994, Gilbert Sabine et son équipe entretiennent l'héritage, testent de nouvelles formules, de nouveaux itinéraires pour le rallye, avant de se retirer au profit d'*Amaury Sport Organisation*, filiale du groupe de presse Amaury, propriétaire du journal *L'Equipe*, du *Parisien*. Le Paris-Dakar professionnalise son approche et son organisation sous le contrôle d'A.S.O, entreprise dédiée à la mise en œuvre d'événements sportifs internationaux de premier plan. Mais l'héritage laissé par T. Sabine ne va pas de soi. Le rallye doit subir des critiques de plus en plus nourries. Les militants anti-rallyes de la première heure se sont organisés autour de puissants collectifs : le CAVAD⁴⁸, constitué en 2006, demande la suppression du rallye et une réparation financière pour les victimes anonymes. Les incidents militaires et diplomatiques répétés ont fini par avoir raison des itinéraires africains : le "*rallye indécent*"⁴⁹ a dû être annulé en 2008 pour des raisons de sécurité après l'assassinat de ressortissants français en Mauritanie. Depuis 2009, le Paris-Dakar a pris un nouveau virage et s'est installé en Amérique du Sud. Mais, visiblement l'événement ne soulève plus le même enthousiasme, ni la même passion auprès du grand public malgré le déploiement de moyens considérables. Le site officiel du rallye insiste pourtant sur le rayonnement médiatique international du Paris-Dakar : lors de la dernière édition 2013, "*par l'intermédiaire de 70 diffuseurs, 190 pays ont reçu des images du rallye, pour une couverture totale de 1 200 heures à destination d'un milliard de téléspectateurs*". Un "*Dakar digital*" s'est développé tout récemment et réunit sites web, réseaux sociaux, applications mobiles et sites de partage de vidéos⁵⁰. Annoncé par A.S.O, "*l'impact économique direct et indirect dans les pays hôtes de l'épreuve a été chiffré à 373 millions de dollars hors Chili*"⁵¹. Malgré ces bilans flatteurs, toujours difficiles à certifier, la course semble pourtant s'éroder avec le temps. Se heurterait-elle aux problématiques écologiques et alter-mondialistes, ou bien manquerait-elle de leader charismatique, comme le fut T. Sabine, capable d'emporter les foules à travers le désert et l'aventure ? Son image médiatisée de manager charismatique est encore bien présente dans les esprits mais elle ne suffit plus à donner de l'allant à un rallye vieillissant. En revanche, le Paris-Dakar laisse indubitablement un héritage : il s'est imposé comme le modèle de ces nouvelles formes d'aventures sportives en vogue aujourd'hui. Du Camel Trophy au Land Rover G4 Challenge, en passant par les multiples raid-trails et rando-nature référencés, les défis qui proposent d'entremêler risque, endurance, survie, épreuve en terre inconnue et débrouillardise dans un mixte d'aventure et de compétition sont légions. La "*dramaturgie du survivant*"⁵² est plus que jamais l'élément central de ces pratiques à fort potentiel médiatique pour les chaînes audiovisuelles.

Bibliographie

Bernabeu Y., *Le procès du Paris-Dakar*, Paris, Terres d'Afrique, 1986.

⁴⁷ En 1987, Peugeot décide de se lancer dans le Paris-Dakar et décroche la victoire pour sa première participation avec les pilotes Ari Vatanen et Bernard Giroux.

⁴⁸ Le CAVAD, *Collectif actions pour les victimes anonymes du Dakar*, réunit des associations françaises, portugaises, espagnoles, marocaines, guinéennes et sénégalaises. Il a été créé en 2006 après la mort de deux enfants sur le passage du rallye.

⁴⁹ Claire Aymes, *Paris-Dakar : le rallye indécent*, libertaire.free.fr/ParisDakarIndecent.html, 29 décembre 2004.

⁵⁰ 5 millions de clips ont été visionnés sur Youtube pendant le rallye 2013. La page officielle Facebook a fédéré une communauté de plus de 750 000 fans, pendant que plus de 90 000 followers se sont abonnés au compte Twitter du Dakar. Sources : www.dakar.com/dakar/2014/fr/chiffres.html

⁵¹ Id.

⁵² Erhenberg A., op. cit.

- Baillette F., Bertolino G., Brohm J-M. [et al.] "Paris-Dakar : Massacre sponsorisé : le marketing de l'Africa Korps", *Quel Corps ?*, Paris, Ed. Chiron, Vol. 37, 1989.
- Delannoy M., *1^{er} rallye Paris Dakar, les portes du rêve*, Paris, Ed. du Palmier, 2005.
- Ehrenberg A., *Le culte de la Performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991.
- Grégoire E., *Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 2010, p. 297.
- Hubscher, R., *L'Histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIXe-XXe siècle)*, Paris, A. Colin, 1992.
- Jacquard A., *J'accuse l'économie triomphante*, Paris, Calmann Lévy, 1995.
- Lebreton D., *Passions du risque*, Paris, Métailié, 1991.

Biographie de Thierry Sabine

- 1949** (13 juin) Naissance de T. Sabine à Neuilly sur Seine.
- 1971** Diplômé de l'EFAP, l'Ecole de Formation des Attachés de Presse à Paris, il débute sa carrière comme Attaché de Presse auprès du groupe de variétés *Il était une fois*.
- 1975** Attaché de presse à la mairie du Touquet-Paris-Plage. Il lance son projet de course de moto en ligne sur la plage avec l'appui de Léonce Deprez, maire de la station balnéaire. 1^{ere} édition de *l'Enduro des sables* (ou *Enduro du Touquet*). 286 participants.
- 1977** Participation de T. Sabine au Rallye *Côte d'Ivoire-Côte d'Azur*. Le pilote se perd en moto dans le désert du Ténére. Il est récupéré in extrémis par les organisateurs.
- 1978** Thierry Sabine organise la 1^{ere} *Croisière verte moto*, ralliant Le Touquet à Nice par les chemins forestiers et ruraux. 1800 kms de pistes à parcourir en une semaine.
- 1978** Lancement du 1^{er} *Paris-Dakar*. Une centaine de véhicules est réunie sur la ligne de départ.
- 1984** T. Sabine et Marc Ducrocq organisent le *Raid motonautique Niamey-Bamako*, 2000 kms sur le fleuve Niger. G. D'Aboville remporte cette 1^{ere} édition.
- 1985** T. Sabine présente l'émission TV *Les nouveaux aventuriers* produite par Sierra Productions. Entre reportages, interviews et portraits, il part à la découverte de celles et ceux "*qui vivent avec le désert*". Prévue pour être diffusée sur un rythme mensuel, l'émission n'aura duré que trois numéros.
- 1986** Décès de T. Sabine, en compagnie de D. Balavoine, du pilote, du technicien radio et d'une journaliste, dans un accident d'hélicoptère survenu sur les pistes du Mali en plein Paris-Dakar. Le rallye se poursuit sous la direction de Gilbert Sabine son père et de Patrick Verdoy. Lancement du *Raid Blanc* à ski, véritable "Dakar des neiges", par TSO sur une idée de T. Sabine.
- 1994** G. Sabine se retire au profit d'*Amaury Sport Organisation*, entreprise dédiée à la mise en œuvre d'événements sportifs.
- 2008** Annulation du Paris-Dakar pour des raisons diplomatiques et de sécurité.
- 2009** Le rallye se dispute sur les pistes d'Amérique du Sud depuis cette date.