

Sa saison d'athlétisme tout juste finie avec une quatrième Diamond League remportée, Lavillénie était déterminé à vivre un moment unique au guidon d'une moto. Il a choisi la course la plus dure...

LE GRAND SAUT

Pour la première fois dans l'histoire du sport moto, un champion olympique (en titre et en activité) vient de boucler une course de championnat du monde. *Moto Journal*, qui engageait son rédacteur en chef comme coéquipier de Renaud Lavillénie aux 24 Heures du Mans, était aux premières loges. Récit d'un exploit aussi insensé que retentissant.

Imperméable à toute pression, Lavillenie est resté concentré et n'a commis aucune erreur durant 24 Heures



1 Stéphane Mézard prend le départ de la 53^e position sur la grille en épi. Il gagnera 20 places dans son premier relais. Chapeau !

2 Echange d'infos entre deux relais entre Lavillenie et Dum1.

3 Le tableau de marche de la Suzuki 63 a été idyllique : partie de la 53^e position, elle s'est hissée à la 25^e place finale !

« **S**euls ceux qui prennent le risque d'échouer spectaculairement, réussiront brillamment. » Bob Kennedy ne pensait sûrement pas au sport lorsqu'il a prononcé cette phrase, mais elle s'applique merveilleusement aux circonstances qui ont vu, pour la première fois de l'histoire de notre sport, un champion olympique s'engager aux 24 Heures du Mans. A vrai dire, personne n'y croyait vraiment, puisque Renaud Lavillenie, médaille d'or de saut à la perche aux J.O. de Londres en 2012 et vice-champion de la discipline cette année, ne s'était annoncé que comme remplaçant dans le team AZ Motos, où il officiait depuis plusieurs années comme panneateur.

« **Si je me qualifie, je roulerai** » « Je crois qu'il est prêt à faire la course », me glisse en juillet dernier Stéphane Mézard, devenu son ami et instructeur depuis ce jour de 2010 où Renaud a poussé la porte de la concession Suzuki A2 Motos, pour se

payer une GSR 750. Depuis, les compères auvergnats n'ont cessé de faire des ronds sur le circuit d'Issoire, à quelques encablures du siège de Michelin. L'engagement de Renaud comme pilote remplaçant au dernier Bol d'or avait déjà provoqué un buzz. Mais, en pleine saison de Diamond League, l'athlète n'avait pris aucun risque et donc pas réussi à rouler dans des chronos qualificatifs. Au téléphone, Stef m'assure qu'il a progressé « de plusieurs secondes à Issoire », entre les meetings d'athlétisme. Alors que les championnats du monde se profilent, je passe un coup de fil à Renaud pour m'assurer de sa détermination : « Ce sera après ma saison, je serai en vacances. Si je me qualifie, je roulerai. » Proposition m'est faite d'accompagner Stéphane et Renaud comme troisième pilote, mais plusieurs questions se posent. Lavillenie doit rester remplaçant pour que les pressions médiatique et sportive soient moins fortes et, dans le cas où le nombre d'engagés serait supérieur aux places disponibles sur la grille de départ, il faut assurer la qualification de la machine, qui

se fait à la moyenne des trois pilotes (lire encadré p. 65). Il nous fallait donc trouver un autre coéquipier qui se retire, pour céder sa place à Renaud. Stéphane Chambon, ancien compère de Mézard en supermotard, était chaud bouillant pour « ne faire que les qualifs », mais son calendrier de rallye auto ne lui permettait – hélas – pas de se libérer. Il déclina notre proposition alors que, simultanément, Renaud manquait d'un cheveu le titre mondial de saut à la perche en Russie. Mais il était écrit qu'on ne lâcherait rien...

Easy, Monneret ?

Puisqu'il s'agissait d'écrire une belle histoire, mais également d'accompagner Renaud, en lui donnant nombre de conseils pour progresser dans son pilotage, quoi de plus naturel que de faire appel à un ancien vainqueur des 24 Heures, devenu instructeur professionnel et rompu à la pression médiatique de surcroît ? « Quand j'ai reçu ton SMS, me confiera plus tard Philippe Monneret, j'étais chez mon pote Cyril

Neveu, au bord de la piscine. J'ai rigolé, je me suis dit que c'était farfelu, et puis j'ai cogité... Et plus je cogitais, plus je me disais que ça pourrait être sympa... » Et Philippe a plongé ! Non sans douter, à plusieurs moments, comme lors du premier jour des essais pré-Mans, où il revint violemment dans le monde de la compétition de haut niveau. « Putain, je coupe encore les gaz quand je passe les vitesses... et puis ce guidon écarté... et la puissance de l'engin... » Dégoulinant de sueur, Philippe sait qu'il a du pain sur la planche, d'autant qu'il y a effectivement 60 équipages engagés pour 56 places sur la grille. Alors que nous nous inquiétons, un mois avant l'épreuve, sur nos capacités à qualifier la moto, Renaud nous rassure sur son chrono individuel, même s'il ruine un carénage pour la peine... Mais une belle osmose prend forme entre nous quatre, à base de blagues graveleuses et d'un poil d'exhibitionnisme. Les pilotes sont parfois primitifs... Inutile de dire que l'intention de Renaud de s'aligner en course commençait à filtrer sérieusement, d'autant





Lavillenie a adoré ses relais de nuit, où il a roulé deux secondes plus vite qu'aux qualifs !



Clarification sur les qualifications

Dans le règlement de l'Endurance, les pilotes doivent d'abord se qualifier individuellement et la moto ensuite, face aux autres. Chaque pilote doit ainsi établir un chrono inférieur à 115 % de la moyenne des trois meilleurs chronos de sa série. Puis, chaque machine est classée d'après la moyenne des chronos signés par les trois pilotes titulaires, sachant qu'il n'y a que 56 places sur la grille de départ. **Le changement de l'un des pilotes titulaires par le remplaçant** (équipage définitif remis le samedi trois heures avant le départ) est une pratique prévue dans le règlement de l'Endurance, à laquelle plusieurs teams ont eu recours cette année, dont la Kawasaki victorieuse (Salchaud à la place de Maurin), la Honda TT Legends (Dunlop à la place de Mc Guinness) ou la BMW officielle (Waters à la place de Zemke), et sans qu'une blessure n'en soit à l'origine. Un point du règlement discutable, certes, puisque le chrono du quatrième pilote n'est pas comptabilisé dans la moyenne qui permet de qualifier la machine, mais bel et bien autorisé et à condition que le pilote soit qualifié individuellement (voir plus haut). C'est ainsi que notre Suzuki 63 a remplacé Monneret par Lavillenie, comme la Kawasaki 82 a remplacé Nicolas Jaulneau par Jean-Claude Cahagnet, la Suzuki 411 Ricardo Saseta Soler par Alexandre Basso Brusa...



que l'ami Monneret devait commenter la course, en direct, sur Motors TV... De nombreux médias, d'ordinaire peu attirés par les travées du circuit Bugatti (en tout cas quand il s'agit de motos), pointaient le bout de leur micro et Renaud enchaînait davantage les interviews que les tours de piste, durant les premiers jours de notre folle semaine. Pendant que les pilotes se recoiffaient devant les caméras, l'équipe AZ Motos s'activait : Stefany à la comm', Romu à l'essence, Alexis aux pneus, Clem' à la mécanique, Brigitte aux fourneaux, Jérémie sur tous les fronts... et tous les autres ! Comme dans toutes les équipes, les bénévoles ne comptent ni leur temps ni leur énergie, générant cette magie propre à l'endurance. Tout cela coordonné par notre team-manager Philippe Forgerie, si survolté qu'il signera la pole de la course de Twin Cup en ouverture des 24 Heures ! Les bougies de son 27^e anniversaire tout juste éteintes, Lavillenie allait se lancer dans le grand bain des qualifications. L'ambiance est électrique dans le stand alors qu'il signe 1'52"851

dans son 9^e et dernier tour. On peine à calculer ce que donnent les 115 % de la moyenne des trois meilleurs de la série des pilotes "verts". Salchaud, Dunlop et Waters sont tous les trois en 1'39. Claude Michy nous confirme le verdict avant que Renaud ne rejoigne le box : il lui fallait réaliser un chrono inférieur à 1'54"390. C'est bon !!! Cette fois, le perchiste est passé sous la barre... pour son plus grand bonheur. A plusieurs reprises, le speaker de l'épreuve Jean-Claude Bruneau fera le parallèle entre Renaud et un « gamin dans un magasin de jouets. » Et c'est là l'une des clés du succès de ce "grand saut" entre l'athlétisme et la moto qu'a réussi ce champion hors normes : un enthousiasme communicatif. Si on ajoute cela à son extrême capacité de concentration qui lui a fait assurer tous ses relais dans ses chronos de référence sans commettre la moindre erreur, à sa faculté d'écoute et à la maîtrise de chacun de ses gestes, on obtient les ingrédients pour réussir un pari fou ! Il convient à ce stade (arf) de noter un point qui m'a littéralement scotché pour avoir

coté Renaud durant cette semaine : sa capacité à ne jamais douter, tout en restant d'une lucidité parfaite. Sébastien Charpentier, Louis Rossi, Alexis Masbou, Christian Lavieille... Les pilotes n'ont pas manqué pour venir conseiller Renaud dans la gestion de sa première course de moto à haut niveau. Mais c'est surtout Christian Sarron, le plus grand pilote français de l'histoire des Grands Prix, qui dispensera moult conseils à son voisin auvergnat.

La nuit, comme un chat

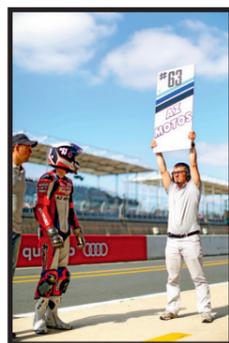
Position de conduite, attitude par rapport aux autres pilotes, pièges de la nuit, Christian, dans sa nouvelle tenue officielle de la FFM, ne sera pas avare de sa précieuse expérience, pour nous permettre de réussir notre pari. De mon côté, après une glissade sans conséquence dès mon premier relais, je revois mes objectifs au tour à la baisse et décide de garder une marge pour emmener la GSX-R au bout de la course, ainsi que nous l'avions rêvé. La perspective de faire

passer la ligne d'arrivée à notre coéquipier olympique nous tient debout, Stéphane et moi, alors que la fatigue commence à agir sur nos organismes quadragénaires. Le kiné devient peu à peu notre meilleur ami, comme dans chaque course d'endurance, mais il assure qu'il y a peu à faire avec Renaud, lequel revient fringant de chaque relais : « Je le masse pour la forme, mais il n'a pas le moindre début de contracture. » La réponse fuse : « Ouais, mais comme on va plus vite, la moto nous malmène davantage ! » Mauvaise foi, quand tu nous tiens... Au retour de son premier relais de nuit, le perchiste est perché, il a des étoiles plein les yeux : « Je serais prêt à en enchaîner un autre de suite. C'est trop bon. » Notre athlète de coéquipier, qui ne se tape que les pneus usés (notre stratégie consiste à changer avant et arrière tous les trois relais), n'est qu'à peine marqué par la fatigue, tout juste a-t-il quelques cheveux collés par la sueur sur son front... Ses relais sont réguliers, ses chronos constants... jusqu'à ce qu'il claque un 1'50"777 à deux heures moins le quart du matin ! Son meilleur

- 2 Ravitaillement express. Les pneus avant et arrière n'étaient changés que tous les trois relais.
- 2 Visage marqué après un relais de nuit, Renaud s'est montré constant dans l'effort.
- 3 Le photomonteur vedette de *Moto Journal* Yann Bakonyi était aux chronos.
- 4 Dum1 a évité de peu le crash collectif avec la Honda TT Legends au milieu de la nuit.



13^e en Superstock, le vice-champion du monde de saut à la perche inscrit ses premiers points en coupe du monde moto



chronométré de la course ! A croire que la nuit est son élément. On se doutait qu'il fallait la souplesse d'un chat pour sauter six mètres à la perche, mais Renaud a aussi une vision nocturne digne du félin. A chaque passage de relais, le même regard enflammé. Notre GSX-R marche fort, les Michelin collent d'autant mieux que les températures baissent. Aux accidents du début de course succèdent les habituels drames de la nuit. Cette fois, c'est la Honda TT Legends qui est déshabillée à la sortie de la Chapelle et son pilote (Simon Andrews) sérieusement blessé. J'ai évité la machine en travers de la piste de justesse, au contraire de la Kawa avec laquelle je me bagarrais. Je suis ébranlé. De retour au stand pour passer le relais à Renaud, je lui signale qu'il y a de l'absorbant sur toute la partie extérieure du Musée. Il acquiesce, puis s'élanche. Pour la première fois, son rythme baisse. « Fais gaffe à ce que tu lui dis, il tient compte de tout » me glisse Stef. En ai-je trop fait avec mon expression, encore sous le coup de l'accident auquel je venais d'assister ? Renaud, en *rookie* appliqué, avec en plus la concentration qui caractérise ce genre de champion, a scrupuleusement suivi mes mises en

garde et hésite à repasser dans le Musée comme avant. Que connaît-il de l'efficacité de l'absorbant ? Je m'en veux d'avoir été aussi alarmiste. D'un autre côté, il nous faut être prudents. L'Endurance est une discipline risquée, truffée de pièges, et Renaud n'effectue là que sa deuxième course officielle (après une manche en Twin Cup au Vigeant, l'an passé...). De plus, si les médias sportifs et généralistes ont un mal fou à s'intéresser à la moto, nul doute qu'ils le feront avec acharnement si une course de moto est responsable d'une blessure chez un champion olympique. Toute médaille a son revers, mais pour l'heure, c'est du bon côté qu'elle brille. *L'Equipe, France 3, Le Figaro, Le Point, Le Parisien, RTL, Canal+*... Tous suivent la progression de notre équipage. Et notre position commence à avoir de la gueule. De 53^e au départ, nous entrons dans le top-30 dans la nuit, pour en ressortir 26^e au lever du jour. Les positions sont figées et à 9 h du matin, il reste encore un quart de la course à effectuer. Trop excité par l'enjeu, Renaud, en survêt Nike et casque audio autour du cou, surveille les écrans entre deux relais. « On peut reprendre la 85 », suggère notre team-manager, absorbé par la course. Renaud se marre



1 Une partie du Team AZ Motos sur la grille de départ des 24 Heures du Mans. La Suzuki numéro 63 a bénéficié du soutien de nombreuses structures clermontoises, à commencer par les pneus Michelin, mais aussi Claude Michy, le promoteur du GP de France, ou encore le préparateur Bike Colors.
2 Nous n'avons pas eu besoin des carénages de secours...
3 Massage « pour la forme », Renaud n'a pas vraiment souffert. Il parle de son expérience aux pilotes de GP Louis Rossi et Alexis Masbou, de passage aux 24 Heures.



Au terme des 24 heures de course, l'émotion est intense pour Renaud, qui se jette dans les bras de son pote Stéphane Mézard. Objectifs, micros et caméras se précipitent pour saisir ces instants magiques.



4 Philippe Monneret, ici avec Christian Sarron, nous a aidés à qualifier la moto et a fait profiter Renaud de sa grande expérience en endurance.

en racontant que son pote Kenny Foray l'a passé « avec des gerbes d'étincelles » et mime son dépassement sur la 17. « J'arrivais à la suivre dans les parties rapides, j'ai fini par passer avant la Dunlop. »

L'émotion d'une première fois

Pour ma part, j'ai le regard déjà fixé sur l'arrivée. Encore deux relais chacun... Je n'ose y croire, sachant qu'en Endurance, les rêves brisés font trop souvent partie de la course. Comme par un heureux hasard, c'est à Renaud que devrait revenir l'honneur d'effectuer le dernier relais. C'était ce qu'on avait prévu de toute façon... pour que la boucle soit bouclée en beauté. Lorsque je m'élançais à 13 h 15, je suis attentif au moindre bruit mécanique sur notre vaillante Suzuki, je suis tétanisé, à la fois par l'effort et par l'enjeu. T3, T2, T1... Box ! Je passe pour la dernière fois le guidon à Renaud sous le crépitement des appareils photos. Il part en trombe, comme si c'était son premier run ! Je rejoins Stéphane, aussi ému que moi à l'idée du merveilleux final qui nous attend. Je file en salle de presse pour préparer le programme de l'arrivée. RTL veut un son pour le flash

de 15 h 30, l'ACO nous attend en conférence de presse à 15 h 15, mais Renaud a fait savoir qu'il souhaitait d'abord fêter l'arrivée avec l'équipe dans le stand. Il doit avant ça emmener la moto en parc fermé, comme l'exige le règlement... Le timing est ultra-serré ! Je rejoins in extremis l'équipe pour 15 h, et assiste à l'arrivée de la Suzuki n° 63, qui s'arrête devant notre cabine de chronométrage. Renaud tend la main à Stéphane, celui qui lui a permis de réaliser son rêve. On pleure tous, on se tombe dans les bras, comme à chaque fois. Je ressens un soulagement immense, une satisfaction énorme, l'émotion d'une première fois. Renaud, les yeux rougis lui aussi, est au comble du bonheur : « C'est incroyable ! Finir 25^e des 24 Heures du Mans pour ma première course, je ne pouvais pas demander mieux. Je voulais juste franchir la ligne. » La plus belle récompense pour moi fut lorsqu'il a repris mon argumentaire au sujet de la finalité de notre aventure fortement médiatisée. « On a voulu raconter au plus large public une belle histoire où il n'est pas question forcément d'accident ni de toutes ces conneries qu'on raconte sur la moto. » Ce qu'il fallait démontrer... (ou CQFD...) ●



5 « Je me suis fait plaisir jusqu'au dernier relais, où j'ai tout donné. J'ai du mal à me dire que c'est fini. C'était incroyable ! » confiera le champion à l'arrivée.