

Le rallye Dakar : un imaginaire de la voiture très daté

12 janvier 2018 / Marie Astier (Reporterre)



Parti le 6 janvier de Lima, au Pérou, attendu à Cordoba, en Argentine, le 19 janvier, le Rallye Dakar fête cette année ses 40 ans. Il cherche à écoblanchir son discours et, un peu, son déroulement. Mais il véhicule une image magnifiée de la voiture, de la vitesse, de la performance, à mille lieues de la réalité quotidienne de ce moyen de transport.

Allez, hop ! commençons par mettre les clichés sur la table : des voitures, des motos, des camions, fonçant à travers les dunes vers un horizon infini, soulevant un nuage de poussière, traçant leur sillon sur un territoire vierge. L'aventure, la nature majestueuse et risquée, la liberté, le dépassement de soi, la prouesse physique des conducteurs, mécanique des constructeurs...

Le Rallye Dakar, anciennement Rallye Paris-Dakar, fête en 2018 ses 40 ans et renvoie toujours les mêmes images. Parti le 6 janvier de Lima, capitale du Pérou, il passe par la Bolivie puis arrivera à Cordoba, en Argentine, le 19 janvier. 337 véhicules conduits par 525 participants ont passé la ligne de départ. **Il se vante** d'être le « 2^e événement de sport mécanique dans le monde ».

Pour d'autres, c'est une figure repoussoir. Les opposants au Rallye Dakar évoquent les accidents et les morts (en tout, **73 tués, participants ou spectateurs** au dernier comptage), le choix des pays traversés posant les équipages occidentaux en néo-colonisateurs, l'apologie de l'automobile polluante épandant ses gaz à effet de serre sur la planète, le rouleau compresseur de ces centaines de véhicules laissant derrière eux une balafre sur le paysage.

Ils ont même leur hymne, la chanson de Renaud sortie en 1991, à l'époque où le Paris Dakar sillonnait l'Afrique, intitulée *Cinq cents connards sur la ligne de départ* :

Le rallye mécanique
Des Mad Max de bazar
A recommencé son cirque
Au soleil de janvier

Vont traverser l'Afrique
Avec le pied dans l'phare
Dégueulasser les pistes
Et revenir bronzés. »

« Les courses de sport automobile rejettent des gaz dans l'atmosphère, mais en plus, dans les espaces naturels, elles détruisent les milieux et perturbent les espèces protégées », souligne Sophie Bardet, du service juridique de France nature environnement (FNE). Son association surveille les rallyes ayant lieu sur le sol français, et a commencé à s'intéresser au sujet via l'Enduro du Touquet, une course dans les dunes.

Le Rallye Dakar a été notamment accusé par la Société chilienne d'archéologie d'avoir endommagé 184 sites archéologiques dans ce pays. Avec une ONG écologique et une association de défense du patrimoine, **elle a tenté en vain** une action en justice.

Côté émissions de gaz à effet de serre, le Dakar annonce compenser l'équivalent de 15.000 tonnes de CO₂, via un programme de 100.000 dollars avec l'ONG Madre de Dios, qui participe à la protection de l'Amazonie., En 2010 (derniers chiffres disponibles), des articles de presse évoquaient le chiffre d'émission de **42.000 tonnes équivalent carbone**. Le transfert de l'épreuve depuis l'Afrique vers l'Amérique du Sud en 2009 a doublé les émissions, en raison des transports en avion plus longs et du nombre plus important de spectateurs.

« Un publiereportage sur des véhicules qui vont très vite et consomment le triple »

Face aux accusations, le directeur du Dakar, Étienne Lavigne, **assurait en octobre dernier** avoir « pris des tournants à 180 degrés sur de nombreux points, à commencer par l'écologie ». « Si le rallye n'est pas écologique au sens premier du terme, cela ne veut pas dire qu'il n'a pas de préoccupations environnementales. Cela se décline dans beaucoup de domaines, comme cette volonté d'organiser un parcours dans des zones autorisées, de ne pas laisser de déchets derrière nous, d'ouvrir cet événement à de nouvelles technologies, de compenser financièrement notre impact carbone au profit d'une ONG... Tout cela n'est pas qu'une posture de communication, car cela a un coût non négligeable. »

Par ailleurs, Étienne Lavigne se défendait déjà en 2010 en comparant l'impact CO₂ à d'autres manifestations sportives : plus de 2 millions de tonnes de CO₂ pour la Coupe du monde de foot 2014, ou 155.000 tonnes pour Roland-Garros, **selon les calculs de l'Ademe**.

Au-delà de la bataille des chiffres, c'est la cohérence dans la communication qui est en cause, estime Stephen Kerckhove, délégué général de l'association Agir pour l'environnement : « Le gouvernement prend la décision de réduire les limitations de vitesse, instaure un bonus-malus pour privilégier les véhicules

écologiques, et, dans le même temps, on diffuse sur des chaînes de télévision publiques l'équivalent d'un publiereportage sur des véhicules qui vont très vite et consomment le triple de ceux que l'on utilise au quotidien. On ne peut pas faire la publicité de l'inverse de ce que l'on préconise ! »

Stephen Kerckhove poursuit : *« L'automobiliste lambda, au quotidien, est confronté aux embouteillages. Si on lui renvoie la réalité de sa situation, il délaisse la voiture. La vocation du Rallye Dakar est de vendre de grosses voitures en les mettant dans un cadre enchanteur. Et cela a une influence réelle sur nos émissions de gaz à effet de serre, en nous incitant à acheter des véhicules plus gros que ceux dont nous avons besoin. »*



Difficile, cependant, de mesurer l'impact direct du Dakar sur les achats de véhicules, ou sur la communication des marques. *« On ne dénombre que 29 créations publicitaires faisant référence au Rallye Dakar, sur les 44.700 réalisées par les constructeurs automobiles en 2017 »,* dit à Reporterre Zaïa Lamari, analyste chez Kantar Media. *« C'est comme le mondial de l'Automobile : l'événement suffit en lui-même, il n'y a pas besoin de renforcer la présence publicitaire. »* Une présence plutôt forte et continue toute l'année, explique encore l'analyste : *« Le secteur automobile est le deuxième annonceur en France après la grande distribution. Pour continuer de vendre, une marque automobile doit passer par la publicité. »* Des pubs montrant des paysages magnifiques et des grands espaces, un peu comme ceux qu'évoque le Dakar ? *« C'est une tendance, bien que la représentation de grands espaces, que ce soit dans le monde urbain ou dans des paysages à l'état sauvage, ne soit pas vraiment nouvelle »,* note-t-elle.

Autre conséquence, facilement observable cette fois-ci, sur le comportement des conducteurs. *« Le problème est qu'on retrouve les gens sur les plages ou dans des milieux naturels, alors qu'en France la législation est très claire : la circulation des véhicules terrestres à moteur hors des chemins carrossables est interdite »,* rappelle Sophie Bardet, de FNE. Son association attaque quasi systématiquement les publicités montrant des véhicules hors d'une route. Les dernières marques épinglées par le jury de déontologie publicitaire sont Suzuki et Honda. *« Le meilleur moyen de vendre aux gens un véhicule tout terrain, c'est de leur faire croire qu'il va pouvoir aller dans un champ, les dunes, etc. Et quand on leur explique qu'ils n'en ont pas le droit, ils ne comprennent pas »,* déplore la responsable juridique.

« Une volonté de domestiquer l'environnement »

Les pubs auto et le Dakar ont ainsi forgé un imaginaire qui imprègne de nombreux conducteurs, et diffuse

certaines valeurs. « *Le Dakar renvoie le modèle d'un homme engagé dans le mouvement du monde, dans la norme de la vitesse, de la performance, de la maîtrise de soi et d'un objet technique* », observe le sociologue Hervé Marchal, auteur de *Un sociologue au volant* (éd. Téraèdre). Une forme de domination de la nature, aussi, l'interroge *Reporterre* ? « *Oui, il y a une volonté de domestiquer l'environnement. La voiture est un objet que l'on habite, et qui permet donc d'habiter le monde, grâce à un objet technique hyperperformant que l'on maîtrise. C'est une bulle protectrice, qui rend les espaces les plus reculés accessibles.* »

S'ouvrent alors deux interprétations. La voiture, par son côté rassurant, protecteur, quotidien, nous permet de nous connecter à de nouveaux lieux, d'oser aller à la rencontre de la nature... Ou, à l'inverse, de mieux la dominer.

« *En fait, le Dakar renvoie à un modèle de société extrêmement daté. Il est né à la fin des Trente Glorieuses et c'est le même programme depuis 40 ans* », estime Stephen Kerckhove. Encore un écho à Renaud, qui demandait déjà il y a presque 30 ans :

Combien d'années encore
Ces crétins bariolés
Feront leur terrain de sport
D'un continent entier. »

Lire aussi : [Quand les enfants imaginent un monde sans voitures](#)

Source : Marie Astier pour *Reporterre*

Photos :

. chapô : Lors de l'édition du Dakar de 2010, à Copiapó, au Chili. [Wikimedia](#) (22BB/CC BY 2.0)
. motard : [Wikimedia](#) (Daniel Galleguillos/CC BY 2.0)

- Emplacement : [Accueil](#) > [Editorial](#) > [Info](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Le-rallye-Dakar-un-imaginaire-de-la-voiture-tres-date>