

ZOOM SUR LE **SPORT**  
**RÉGIONAL**

# En piste pour le

## RALLYE-RAID

Créé par l'expérimenté Nicolas Monnin, Edelweiss Racing veut mener deux pilotes au Dakar 2022. Le team poursuit également des buts technologiques via des projets menés en collaboration avec la HE-Arc.

PAR  
EMILE.PERRIN@ARCINFO.CH



Nicolas Monnin a toujours soif de grands espaces. SP

«L e Dakar est fait pour les amateurs et il accepte les professionnels.» Nicolas Monnin (50 ans) reprend la citation de Thierry Sabine, fondateur de la mythique épreuve. Le Neuchâtois d'adoption est un mordru de moto et des grands espaces qu'elle peut offrir. Intarissable et inarrêtable quand on évoque sa discipline, le Jurassien établi dans le canton de Neuchâtel depuis 1994 a participé une fois au Dakar, en 2016. Contraint à l'abandon (lire ci-contre), il entend bien concrétiser son rêve de rallier l'arrivée de l'épreuve de référence dans le rallye-raid.

### Envie de partage

Pour y parvenir à l'horizon 2022, il a décidé de créer un team. «Il m'a fallu un moment pour digérer mon échec de 2016. J'ai dû le faire mûrir jusqu'à l'automne 2018. Mais, quelque part, la mise sur pied d'une équipe était latente en moi», explique celui qui est surnommé Sumo, en référence à une discipline qu'il a pratiquée durant deux ans, décrochant même une médaille de bronze européenne. Team manager et pilote, Nicolas Monnin avait eu sa dose de solitude. «Le rallye-raid demeure une discipline individuelle. Jusqu'à présent, je me suis débrouillé à 95% seul, en payant une entreprise pour bénéficier de l'assistance en course. J'avais envie de partager cette passion. A plusieurs,

l'aventure n'est pas la même. Mais j'avais aussi envie de maîtriser les choses», explique le citoyen des Hauts-Genèveys.

D'où la création du team Edelweiss Racing, début 2019. Aux côtés de Nicolas Monnin, on retrouve un jeune pilote lucernois, Manuel Zaugg (30 ans), un mécanicien (Marc Chavanne) et un responsable médias (Jacques Babey). Le dernier membre de l'équipe est Tino Cocco, directeur du Ceff Industrie à Saint-Imier, qui coordonne le développement de projets en partenariat avec la HE-Arc Ingénierie (lire ci-contre).

«Je ne souhaitais pas créer quelque chose de régional. J'ai demandé à un journaliste alémanique de glisser une phrase dans un article me concernant, comme quoi je cherchais un coéquipier. Début 2019, un premier candidat s'est présenté avant de se rétracter. Tout le monde veut faire le Dakar, mais tous ne se rendent pas compte de la dose de courage et d'inconscience que cela requiert», rigole à moitié Nicolas Monnin.

C'est là que Manuel Zaugg est arrivé. «Il y a encore passablement de boulot avec lui en termes de pilotage, mais il est à fond dans le projet. Cela me plaît de le former et de lui transmettre mon expérience», confie Nicolas Monnin, qui n'a pas choisi la facilité. «Tout est assez complexe en raison de la barrière de la langue, de la distance et des approches

différentes que nous avons. Mais c'est extrêmement enrichissant.»

### Quatre courses avant le Dakar 2022

Quant à l'Edelweiss, Nicolas Monnin le doit à sa femme. «Je suis plutôt adepte du 'pour vivre heureux, vivons caché'. Il était hors de question que cela devienne le team Monnin ou quelque chose du genre. Mon épouse a trouvé un emblème qui parle aux gens des deux côtés de la Sarine», se félicite le pilote.

Voilà qui ne sera pas de trop pour récolter des fonds et boucler le budget pour le Morocco Desert Challenge (16 au 25 avril), qui marquera le véri-

table départ du team Edelweiss en compétition. «Le budget pour cette épreuve de 8 jours et 3000 km se situe autour des 50 000 francs. Nous allons jusqu'au bout de nos possibilités et nous cherchons ensuite ce qu'il manque pour compléter.»

Le team Edelweiss sera ensuite engagé au rallye Panafrica en septembre 2020 et 2021, ainsi qu'au Merzouga en avril 2021. Autant d'épreuves qui permettront à Manuel Zaugg de faire ses preuves pour avoir le droit de participer au Dakar 2022 (en Arabie saoudite). Fort de son expérience, Nicolas Monnin n'a pas besoin de passer par la case qualification. L'aventure peut commencer.

«**Tout le monde veut faire le Dakar, mais tous ne se rendent pas compte de la dose de courage et d'inconscience que cela requiert.»**

NICOLAS MONNIN  
PILOTE ET TEAM MANAGER  
DU TEAM EDELWEISS



Voici les quatre compères qui accompagnent Nicolas Monnin dans l'aventure. De gauche à droite: Tino Cocco (coordinateur technique), Jacques Babey (responsable médias), Manuel Zaugg (pilote) et Marc Chavanne (mécanicien). SP



# Dakar 2022

## Le mauvais souvenir du Dakar 2016

Le Dakar, ce Graal de tout motard appréciant le tout-terrain, Nicolas Monnin connaît. Il n'en garde hélas pas un bon souvenir. Sur les huit rallyes-raids auxquels il a pris part, le team manager d'Edelweiss Racing y a connu son seul échec. C'était en 2016 en Amérique du Sud.

«Je me suis crashé sévère. J'étais à deux doigts de ne pas revenir», raconte-t-il. «J'ai commis une erreur de jugement dans le sillage d'un autre pilote. Je me suis fait piéger par sa poussière et tout à coup, il n'y avait plus de piste. J'ai chuté à 100 km/h, je me suis cassé deux vertèbres, deux côtes et la main gauche.»

Mais Nicolas Monnin n'a pas abandonné lors de cette quatrième étape. «On peut voir la chose sous l'angle héroïque ou stupide. Je penche pour la deuxième solution. Mais j'ai relevé ma moto pour



Nicolas Monnin a connu son seul échec lors du Dakar 2016. SP

parcourir les 400 km qui me séparaient du bivouac. Et je suis reparti le lendemain pour 500 km supplémentaires. Je passais aussi à la TV – ce «privilège» est réservé à ceux qui sont tout devant ou à ceux qui sont à l'agonie à l'arrière. Les organisateurs étaient au courant de ma situation et me suivaient. Cette cinquième étape se disputait à 3500 m d'altitude, avec le passage d'un col à 4600 m. Finalement, les organisateurs sont intervenus auprès de moi pour me convaincre d'abandonner. Car un amateur ne peut pas arrêter...»

Point crucial des projets menés par Nicolas Monnin et son team, outre l'envie de terminer un jour le Dakar: la sécurité. Elle n'était pas garantie au moment de sa chute. «Le système d'alerte n'a pas fonctionné. J'aurais tout aussi bien pu crever sur place», explique le pilote.

## Manuel Zaugg, un jeune au taquet

Coéquipier de Nicolas Monnin, Manuel Zaugg (30 ans) est un novice dans la discipline. Ce qui n'empêche aucunement le Lucernois, qui travaille dans l'industrie aéronautique, de s'investir corps et âme. «Tout ce projet constitue un défi extraordinaire. Bien sûr, quand on est motard, le Dakar constitue l'objectif ultime. J'ai fait du trial, du motocross et de l'enduro. J'ai aussi déjà pris part à un petit rallye-raid.» Même si l'expérience lui fait défaut, Manuel Zaugg n'a aucune appréhension avant de partir au Maroc pour le Morocco Desert Challenge (16-25 avril). «Au contraire. C'est une chance de pouvoir participer à ce genre d'épreuve. Je ne peux évidemment pas viser un top-10, l'objectif consiste à rallier l'arrivée», expose le Lucernois, qui ne compte pas ses heures. «Il y a une journée de travail, puis du sport pour être en bonne condition et enfin je travaille sur le projet», relate-t-il. Le reste? «Je suis prêt à tout faire pour atteindre nos objectifs.»

Le Lucernois en connaît une partie en termes d'abnégation. En effet, il faisait partie des sept pilotes, avec notamment Freddy Nock, à avoir battu le record du monde du «Globe of Death» en 2014, cette boule métallique de 4,9 m de diamètre dans laquelle il s'agit de tourner le plus longtemps possible...



Nicolas Monnin (ci-dessus) et Manuel Zaugg commenceront leur préparation par le Morocco Desert Challenge en avril. SP

## Le défi technologique de la partie

Le défi du team Edelweiss ne se limite pas à l'aspect purement sportif. En effet, en partenariat avec la HE-Arc Ingénierie, l'équipe de Nicolas Monnin entend contribuer au développement de matériel, avec pour objectif d'améliorer la sécurité des pilotes.

«Nicolas a travaillé avec mon épouse. Je le suis depuis 2016. Un jour, il m'a demandé de réfléchir à certains aspects de la course. Quand il m'a dit qu'il montait un team, l'idée m'a plu. De par mes activités, je me suis dit que l'occasion était belle de contribuer à l'essor d'un team et d'apporter de l'aide aux pilotes via certains projets, impliquant les étudiants qui plus est», explique Tino Cocco, directeur du Ceff Industrie à Saint-Imier et coordinateur desdits projets avec la HE-Arc Ingénierie.

«Nous travaillons sur deux axes de développement. Le premier se penche sur l'ergonomie du système de navigation. L'objectif consiste à automatiser l'acquisition des données du road book en amont de chaque étape et à personnaliser les annotations de chaque pilote. Ensuite, la restitution de ces informations au pilote sera optimisée en fonction de la situation pour que le pilote garde les yeux sur la piste. Les informations peuvent être transmises par voies auditives et/ou graphiques en vision tête haute», explique Tino Cocco.



La sécurité des pilotes: une priorité pour Nicolas Monnin et son équipe. SP

Une étudiante de la filière Industrial Design Engineering du professeur Jean-Claude Ferrier se rendra sur le Morocco Desert Challenge les deux premiers jours afin de valider (ou non) le concept, après avoir travaillé en conditions réelles. D'autres projets, en collaboration avec le groupe des dispositifs médicaux du professeur Philippe Potty, portent sur le développement de sous-vêtements techniques avec capteurs souples destinés à récolter les constantes vitales du pilote pendant la course. «Des ceintures pectorales existent déjà et

sont tout à fait supportables pour faire une heure de vélo. En revanche, après huit heures de moto dans des conditions extrêmes, il en est tout autrement. Il faut donc que cela occasionne le minimum de gêne possible. Ce dispositif permettra d'analyser en temps réel l'état de santé du pilote, de savoir quand il se met dans le rouge et si son temps de réaction est altéré et, le cas échéant, de l'avertir immédiatement. En cas de crash, les informations récoltées sur l'état de santé du pilote seront envoyées directement au PC course», détaille Tino Cocco. Pour finir, le concept ne se limite pas aux seuls rallyes-raids, mais peut tout à fait se développer pour d'autres sports, qu'ils soient professionnels ou amateurs. A échéance un peu plus lointaine (2023), l'ambition ultime consiste à mettre au point une moto «verte». «Nous voulons que les choses bougent. Les motos électriques possèdent aujourd'hui une autonomie réduite. Mais nous sommes au 21e siècle, il devrait être possible de créer une machine qui puisse parcourir plusieurs centaines de kilomètres dans les pires conditions», explique Nicolas Monnin, qui a échangé avec le champion de freestyle Mat Rebeaud, lequel roule déjà en mode électrique.

Si référence est faite à l'électrique, l'utilisation d'autres énergies renouvelables n'est aucunement exclue si elle s'avère plus propice à la réalisation du projet.