

automobile - rallye cœur de france

Joël Bateau, Monsieur sécurité

Présent sur le Cœur de France depuis le début, Joël Bateau est responsable de la sécurité et de l'implantation des spéciales, en particulier celle de Savigny-sur-Braye.

Le monsieur est du genre bavard, surtout lorsqu'on lui demande d'évoquer le Cœur de France. Il faut dire que Joël Bateau, que beaucoup surnomment « Jojo », connaît le rallye comme le fond de sa poche. Normal me direz-vous puisqu'il fut l'un de ses créateurs avec Jean Galpin.

Souvenirs : « J'ai été pendant plusieurs années son mécanicien en championnat de France. Un jour, il m'a proposé de créer quelque chose. On se connaissait bien, notamment en raison de liens familiaux. C'est parti comme ça. » Et voilà vingt-sept ans, vingt-huit si l'on compte le premier rallye du Loir-et-Cher, que l'histoire dure.

Le cahier des charges sur le bout des doigts

Après avoir occupé durant une dizaine d'années un poste de vice-président au sein de l'association organisatrice, Joël Bateau est aujourd'hui simple membre du comité directeur. Mais n'allez pas croire que ses tâches ont diminué pour autant, bien au contraire. « C'est bien simple, je suis retraité depuis treize ans mais j'ai l'impression d'avoir plus de travail aujourd'hui. »



Joël Bateau cheville ouvrière du rallye, en particulier chez lui, à Savigny-sur-Braye.

(Photo archives ASA Cœur de France)

d'hui. » Véritable cheville ouvrière, le sémi-retraité de 73 ans porte plusieurs casquettes : responsable de la sécurité et de l'implantation des épreuves spéciales, en particulier celles de Savigny-sur-Braye, où il réside.

Dès l'automne, il propose un tracé de spéciale comprenant trois passages qui lui tiennent à cœur : un de 2-300 mètres dans les rochers, un avec la bosse de Savigny « réputée », et la carrière, « un endroit parfait pour le

public ». Sur les 22,220 km – la longueur de la spéciale effectuée deux fois le dimanche –, il faut ensuite repérer les endroits sensibles. « On fait cela durant l'hiver. » Quelque temps avant le rallye, place à la délimitation des points publics (en vert), des zones interdites (rouge), des 143 ballots de paille aux points de corde. Avec un objectif : respecter le cahier des charges sécurité de 250 charges de l'organisation. « Je le connais de A à Z. » Tout ce travail fait ensuite l'ob-

jet d'une vérification en bonne et due forme avec la gendarmerie le vendredi.

« Le téléphone sonne beaucoup »

Pour l'aider, Joël peut compter sur des volontaires. Car le monsieur est avant tout un fédérateur qui sait rassembler autour de lui les équipes et les bonnes volontés indispensables à la réussite de la semaine. Outre les amis agriculteurs qui l'aident à installer les ballots de paille,

« Jojo » s'appuie sur le tissu associatif, le club de foot ou les chasseurs. Lesquels, en retour, peuvent installer leur buvette durant le rallye.

Au-delà de Savigny, il est un peu le référent des autres spéciales. « Depuis quinze jours, le téléphone sonne beaucoup, les riverains, les personnes qui doivent circuler durant le rallye pour raisons professionnelles. » Les habitants concernés sont prévenus un mois avant des coupures de circulation. Samedi, deux heures avant les premiers passages des voitures, Joël et ses amis « ferment tout » – garages, entrées de chemins, de champs, routes... – et installent les déviations.

Une fois le rallye terminé, place à la remise en état des routes : « On ramasse une grande partie du matériel dès le dimanche, excepté les ballots qui le sont le lundi. On balaye et une heure après c'est ouvert. »

L'heure est alors venue de souffler un grand coup, le sentiment du devoir accompli. « Il y a toujours la hantise de l'accident. Alors oui, le dimanche soir, quand la dernière voiture est passée, on est soulagés. » Et déjà tourné vers la prochaine édition.

« J'ai en tête un tracé pour 2025. » Quand on vous dit que le monsieur ne s'arrête jamais...

Nicolas Rimbaux