


# 4L Trophy.


Compte-rendu de l'équipage 801







Nous relatons ici notre expérience du 4L Trophy 2014.  
Au travers de notre regard, vous allez pouvoir suivre  
l'évolution du projet dans sa globalité : de la préparation au  
raid. Ce compte-rendu s'adresse à nos partenaires, nos  
familles, nos amis ainsi qu'aux futurs participants à la  
recherche de renseignements....







## Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes, entreprises, associations, écoles, qui nous ont soutenus dans notre projet et plus particulièrement :

Gaétan HEMERY

Auchan Villeneuve d'ascq

2SI Systèmes

N'Telecom Services

Le Club Richelieu de Soissons

La Sicae de l'Aisne

Infopart

Yves Rocher de Soissons

Lach Motos

KMT Robotic

Createc

S.A Mauprivez

Feu Vert Laon et Château-thierry

Bureau 02

Le vase communicant

L'université de Lorraine

L'IUT A de Lille 1

L'association des anciens étudiants de pharmacie de Nancy

La faculté de pharmacie de Nancy

Le Master HSQE de Lille 1

Le conseil général de l'Aisne

Aimé DIDOT

Anne MITTELETTE

Christine VALLECILLO

Pascale JACQUES

« l'auvergnat », ami de Gaétan pour ses précieux conseils

Nous remercions tous **nos proches** qui nous ont supportés et encouragés durant toute la préparation.

Nous remercions **Pascale** et **Bertrand JACQUES** qui nous ont permis de squatter leur garage pendant plus de 6 mois.



## Un équipage atypique

*A Droite, Simon REMY Trésorier et copilote de l'association actuellement en 4<sup>ème</sup> année de Pharmacie à Nancy ; au milieu Gaëtan HEMERY bénévole passionné de voitures qui nous a aidé à la préparation de la 4L ; à gauche : Simon JACQUES Président et pilote de l'association actuellement en 2<sup>ème</sup> année de Master Hygiène Qualité Sécurité et Environnement (HSQE) à Lille.*

### "...2 écoles...300 kms de distance..."

La majorité des coéquipiers font partie de la même école et/ou de la même région. Nous sommes de deux écoles et régions différentes. Au premier abord, cela peut sembler être un frein à l'avancement du projet (dans notre cas nous vivons à 300 km de distance) mais avec une bonne répartition des tâches cela s'est avéré être une force pour monter notre projet. Bien entendu, nous sommes amis depuis de nombreuses années et savions à quoi s'attendre l'un de l'autre.

Les tâches se sont vite réparties SR s'est occupé de la partie création de vidéos, site internet, dossier de sponsoring ainsi que la recherche de partenaires et SJ s'est occupé de la préparation de la 4L avec Gaëtan et la recherche de partenaires. SR est venu donner un coup de main pour les gros travaux (moteur, peinture, échappement...)



# Une aventure qui prend du temps. "... on a tendance à se dire que c'est largement suffisant mais après réflexion..."

La préparation de ce projet demande un investissement important, nous déconseillons donc les préparations de « dernières minutes ». Nous avons 11 mois devant nous au commencement du projet ; on a tendance à se dire que c'est largement suffisant mais après réflexion entre la recherche de partenaires, la préparation de la 4L, les contretemps, les éventuelles évènements à organiser, les vacances qui peuvent bloquer les choses et tous les autres imprévus.... Nous avons utilisé jusqu'aux derniers jours avant le départ pour finir la préparation de la 4L. Enfin, le projet n'est pas terminé dès la fin du raid. En effet la tentation est grande de poser ses affaires et de retourner à sa vie d'avant. Mais il est primordial de fournir aux partenaires un retour de notre expérience car ce sont eux qui ont permis l'accomplissement du projet. Ainsi l'aventure prend fin quelques mois plus tard...

## Objectifs

- ✓ Préparer une voiture de plus de 20 ans à affronter 6000km de routes et de pistes en 10 jours. Et surtout... revenir avec.
- ✓ Apporter des fournitures scolaires et sportives à l'association « enfants du désert »
- ✓ Amener des denrées non périssables à la croix rouge au village départ de POITIERS.

généralistes associations  
23 rue Franklin Roosevelt - BP 545  
02201 LAON CEDEX  
Tél : 33 03 41 50 27

Le numéro W024001111  
est à reporter dans toute  
correspondance

**Récépissé de Déclaration de CREATION**  
de l'association n° W024001111

Vu la loi du 1er Juillet 1901 relative au contrat d'association ;  
Vu le décret du 16 Août 1901 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi précitée ;

**Le Préfet de l'Aisne**

donne récépissé à Monsieur le Président  
d'une Déclaration en date du : **03 avril 2013**  
faisant connaître la constitution d'une association ayant pour titre :

**PHILANTHROPES**

dont le siège social est situé : 12 rue de Croisy  
02200 Soissons

Décision prise le : **30 mars 2013**

Pièces fournies : liste des dirigeants  
Statuts

Pour le directeur,  
Le secrétaire administratif

4 mai 2013 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE 2099

9 - \* Déclaration à la sous-préfecture de Cex. THE FAT 4L TEAM. Objet: participer au 4L trophy 2014. Siège social: 71, rue des Martrets, 01710 Thory. Date de la déclaration: 22 avril 2013.

10 - \* Déclaration à la préfecture de l'Ain. MISSION INTERNATIONALE CHRETIENNE POUR LA COOPERATION EVANGELIQUE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL (MICCOEDES). Objet: coopération et solidarité avec les communautés chrétiennes dans les missions évangélistiques et de développement économique et social. Siège social: 13 bis, rue Tony Ferret, 01000 Bourg-en-Bresse. Date de la déclaration: 23 avril 2013.

11 - \* Déclaration à la préfecture de l'Ain. SPARANERI

ser dans cet élevage ; donner et mutualiser les conseils et connaissances nécessaires pour le bien-être des oiseaux de cage et volière ; promouvoir l'action de l'association auprès du grand public ; collecter les informations sur les lois en vigueur, en informer les éleveurs ; inciter à la protection des oiseaux indigènes. Siège social : 2, rue du château, 02380 Cony-le-Château-Autricque. Date de la déclaration : 15 mars 2013.

20 - \* Déclaration à la sous-préfecture de Soissons. PHILANTHROPES. Objet: récolter des fonds afin de pouvoir participer à une ou plusieurs éditions du rallye raid humanitaire 4L trophy à bord d'une Renault 4L. Siège social: 12, rue de Croisy, 02200 Soissons. Date de la déclaration: 3 avril 2013.

**Certificat d'inscription**  
au Répertoire des Entreprises et des Établissements (SIRENE)

**INSEE**  
NÉO  
PALUD CALAR  
POSTEL NATOPNE  
DE LA LEISTRE  
TIBERLEDES  
ECPHAKA,ES

PHILANTHROPES  
12 RUE DE CROISY  
02200 SOISSONS

Tel : 03 23 72 80 00  
Fax : 03 23 62 86 41

A la date du 16 Mai 2013

**Description de l'entreprise ou de l'organisme**

Identifiant SIREN	793 053 812
Identifiant SIRET du siège	793 053 812 00018
Désignation	PHILANTHROPES

## Créer son association ?

Outre le fait d'avoir plus de crédibilité, l'association permet l'ouverture d'un compte en banque à son nom. On imagine mal un partenaire faire un chèque au nom des participants.

Il faut tout de même faire attention. A partir du moment où l'on tient une association, on engage sa responsabilité pénale et malgré leur rareté, les contrôles existent. Il est donc indispensable de tenir les comptes et justificatifs à jour.

Pour créer une association tout est expliqué sur le site <http://www.associations.gouv.fr>.

Nous avons obtenu le récépissé de déclaration de création de la préfecture, ainsi qu'une publication au Journal Officiel du 04 Mai 2013 .

Une fois l'association créée nous avons soumis une demande de numéro Siren/Siret à l'INSEE ; cette démarche est gratuite et vous permet de d'obtenir des subventions des collectivités (Mairies, conseil général, conseil régionale).

# Quel moteur? Quel 4L? : Le choix de la voiture

## Trouver le financement

Le sponsoring étant de plus en plus difficile à obtenir, il faut proposer plus qu'un simple encart sur la voiture. Certaines galeries marchandes aiment participer à ce genre de projet en échange d'une animation pour les clients. Les entreprises apprécient qu'on présente le projet aux employés ou à leurs collaborateurs...

Les entreprises et galeries marchandes, ne sont pas les seules sources de financement, il faut également penser aux clubs service (type club richelieu, rotary), les collectivités locales (mairies, conseil général, régional), les écoles, les FSDIE (fonds de solidarité des initiatives étudiantes) qui peuvent aider dans ce genre de projet.

Pour trouver nos différentes sources de financement nous avons commencé par solliciter nos connaissances et puis nous avons démarché les entreprises avec comme support un dossier de sponsoring expliquant notre projet.



La partie technique commence par le choix de la 4L. Quel moteur chercher ? Comment se rendre compte de l'état de la 4L ?

Novices en mécanique, nous avons sollicité Gaétan un ami de la famille de SJ pour nous accompagner dans le projet : l'achat de la 4L, sa préparation et l'apprentissage des rudiments de mécanique.

Pour trouver une 4L il faut surveiller les sites d'annonces en ligne type « le bon coin » mais aussi en parler autour de soi ; un oncle, un ami a peut-être en sa possession ou connaît une 4L à vendre. C'est cette deuxième solution qui fut efficace ; la responsable de SJ (en contrat pro) l'a orienté vers une 4L qu'elle avait vue en vente.

Les moteurs des 4L vont de 603 à 1108 cm<sup>3</sup> et sont répartis en deux principaux types. Les billancourt (603, 747, 782 et 845 cm<sup>3</sup>) et les cléon-fonte (956 et 1108 cm<sup>3</sup>). Ces deux types de moteur sont différenciables en fonction de la position du radiateur. Sur le moteur billancourt, le radiateur est entre le moteur et la boîte de vitesse ; sur le cléon le radiateur est plus grand et placé à l'avant du châssis. Ce dernier est assez grand pour pouvoir accueillir un 2<sup>ème</sup> ventilateur. Il est donc conseillé de trouver un moteur cléon afin d'avoir un 2<sup>ème</sup> ventilateur à commande manuelle sur le tableau de bord pour éviter les problèmes de surchauffe. Le point le plus important est le châssis. Le point faible des 4L réside dans la **corrosion**, en particulier les **longerons** et les brancards (points porteurs du châssis). La dégradation débute à l'intérieur de la pièce et n'est pas toujours visible. Avant l'achat, nous conseillons de tenter de planter un tournevis dans les longerons arrières. Un bon vendeur n'y verra pas d'objection.

Nous cherchions une 4L avec un châssis correct et un moteur de 956 cm<sup>3</sup> minimum. Nous avons trouvé une R4 TL Savane (moteur de 957 cm<sup>3</sup>) de 1987 avec 120 000 km au compteur.

LIBELLÉS	PRIX
<b>FRAIS D'INSCRIPTION</b> LE PORCFAIT HOTELIER LE TRANSPORT À TATEAU VÉHICULES/PASSAGERS ENTRE ALGÉRIEN ET TANGER L'ÉCARTÉMENT LOGISTIQUE, TECHNIQUE, MÉCANIQUE ET MÉDICAL (CAMIONS ATELIER, HÉLICOPTÈRE)	3 200 €
<b>FRAIS DU VÉHICULE</b> ACHAT DE LA 4L RÉMISE EN ÉTAT ET PRÉPARATION AU DÉSERT ESSENCE ASSURANCE	3 000 €
<b>PIÈCES DE RECHANGE POUR LE PAID</b> ALLUMAGE, CARBURATEUR, POMPE À EAU, VENTILATEUR, CARDANS...	400 €
<b>FRAIS DE VOYAGE</b> NOURRITURE PÉAGE PASSERPORTS	500 €
<b>OUTILS / ACCESSOIRES / FOURNITURES SCOLAIRES</b> CLÉS, TORCHE, JERRICANES, FUSILS DE DÉTRESSE...	500 €
<b>EXTRAS</b>	200 €
<b>TOTAL</b>	7 800 €

Budget prévisionnel basé sur les retours d'expérience



Nous choisissons de rénover la voiture à partir d'un maximum de pièces neuves. La 4l est roulante et nous partirons avec les anciennes pièces dans le coffre...au cas où...

## Une liste des pièces changées:

- ✓ Disques de frein avant
- ✓ Plaquettes de frein avant
- ✓ Maître cylindre de frein
- ✓ Cable d'embrayage
- ✓ Silents bloc de suspension
- ✓ Courroies
- ✓ Pompe a essence
- ✓ Alternateur
- ✓ Pompe à lave glace
- ✓ Durites
- ✓ Filtre à air
- ✓ Filtre à essence
- ✓ Filtre à huile
- ✓ Bougies d'allumage
- ✓ Bobine d'allumage
- ✓ Embrayage
- ✓ Cardans
- ✓ Liquide de frein
- ✓ Huile de boite de vitesse
- ✓ Huile de moteur
- ✓ Liquide de refroidissement
- ✓ Silents bloc de boite
- ✓ Silents bloc moteur
- ✓ Rotules de direction
- ✓ Rotules de suspension
- ✓ Soufflet de direction
- ✓ Joint de culasse
- ✓ Suspensions avant
- ✓ Suspensions arrière
- ✓ Radiateur
- ✓ Carburateur
- ✓ Ligne d'échappement
- ✓ Pneus

## Préparer sa 4L

Pendant 6 mois (1<sup>er</sup> juin 2013 – 10 février 2014) la pédagogie de Gaétan fut mise à rude épreuve. Présent sur tous les fronts notre mécano préféré a réussi le défi de nous inculquer les bases de la mécanique...



### Préparation spécifique au raid :

Sièges de clio ; 2<sup>ème</sup> ventilateur; plaques de protection moteur et réservoir (obligatoires); anneaux de remorquage (obligatoires); nouvelle peinture; feux additionnels (peu utiles) ;compte-tours ; sonde de température ; ampéromètre ; transformateur 220 V (pratique pour le matériel multimédia); encarts publicitaires.



# "...des visuels attractifs...": La communication

Le 4L trophy se classe dans plusieurs catégories de projet, notamment sportif et humanitaire, même si cette dernière est minoritaire. Outre informer les intéressés, la com' permet d'asseoir le projet et de lui procurer, à condition qu'elle soit satisfaisante, une crédibilité aux yeux du public. C'est une étape incontournable.

Nous disposons de peu de moyen et nous sommes donc appuyés sur des visuels attractifs. Nous ne sommes pas des professionnels, et nos études n'ont aucun rapport avec le sujet. Par conséquent un travail de documentation a été nécessaire et la publicité des grandes enseignes qui passait auparavant inaperçue est devenue une source d'information.

Dans un premier temps, il est nécessaire de constituer un dossier de sponsoring et pourquoi pas une brochure plus synthétique. On trouve de très bon exemple sur internet mais gare au copier-coller...Outre le fait de convaincre, il s'agit de se constituer une identité visuelle.

Dans un second temps, internet et les réseaux sociaux. Même si ceux-ci n'ont pas été très fréquentés, nous avons utilisé plusieurs supports : facebook, twitter et un site internet (4ltrophy2014.weebly.com) expliquant l'intégralité de notre projet.

Enfin, les journaux locaux et les newsletters d'université sont un bon moyen de se faire connaître.

LIBELLÉS	PRIX
FRAIS D'INSCRIPTION	3 200 €
FRAIS DU VÉHICULE	1 000 €
PIÈCES DE RECHANGE POUR LE RAID	400 €
FRAIS DE VOYAGE	500 €
OUTILS / ACCESSOIRES / FOURNITURES SCOLAIRES	500 €
EXTRAS	300 €
<b>TOTAL</b>	<b>7 000 €</b>

**UN EQUIPAGE PHILANTHROPE**

SIMON JACQUES, 21 ans, 1ère année de Master "Hygiène, Qualité, Sécurité et Environnement", Lite 1 en alternance chez TEREOS. Président de l'association PHILANTHROPIES

SIMON REMY, 21 ans, 3ème année de pharmacie, Nancy. Trésorier de l'association PHILANTHROPIES

PHILANTHROPIES est une association loi 1907 à but non lucratif. Elle est née d'une amitié de longue date et d'une volonté de mettre à profit notre enthousiasme et notre dynamisme par des actions à visée humanitaire.

12 rue de Crépey 02200 SOISSONS  
4phi@interpop@gmail.com  
068891475

4ltrophy2014.weebly.com

**2014 4L TROPHY**  
Desert Aventure

**PARTICIEZ A L'AVEVENTURE**

**LE RAID**

Le 4L Trophy est un raid automobile destiné aux étudiants, créé par Jean-Jacques Rey. Il est organisé par Desporteurs en partenariat avec l'ESF (Remes).

Chaque année, plus de 1200 équipages se lancent sur un parcours de plus de 6 000 km traversant la France, l'Espagne et le Maroc pour apporter des fournitures scolaires et sportives à destination des enfants du Sud Marocain en difficulté. En 2013, 2000 enfants ont ainsi pu être scolarisés grâce à cette action.

Le raid est ouvert exclusivement aux étudiants de 18 à 28 ans ; les seuls véhicules admis sont les Renault 4. La course est composée de différentes étapes.

**LE PARTENARIAT**

**POURQUOI ?**

1. STREET MARKETING  
Bon marché, un encart publicitaire sur une voiture pour un an coûte en moyenne 2500€ ; nos tarifs varient de 100 à 1200€, soit 6 fois moins cher !

Original : Unique, la 4L captera le regard du public lorsqu'elle circulera sur nos routes mais aussi lors de la compétition.

Multi-régional : Nous sommes originaires de Picardie et de Lorraine, la voiture circulera donc dans tout le nord-est de la France.

2. PARRFARE VOTRE IMAGE : Participer à notre projet c'est impliquer votre entreprise dans une action humanitaire internationale à laquelle UNICEF prend part. Ce partenariat, signe de solidarité et de générosité associe votre image à un sentiment de proximité auprès de vos clients et collaborateurs.

3. LES RETOMBÉES MÉDIATIVES EN 2013

- 5h30 de diffusion TV (TF1 France 3 BFM TV...)
- Plus de 26 de diffusion radio (France info, France Bleu, NRJ, RTL...)
- Plus de 4100 articles dans la presse écrite
- Plus de 3000 articles sur le web (Le Parisien.fr, Les Echos.fr, Libération...)

**COMMENT ?**

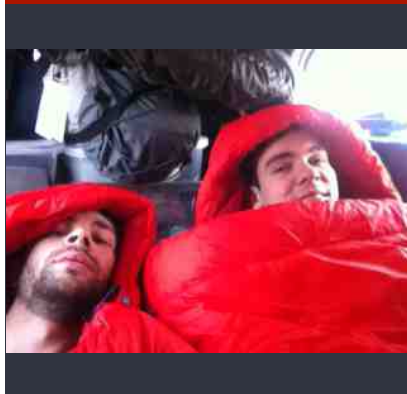
**PARTENARIAT FINANCIER** : Nous proposons des espaces publicitaires sur la 4L pour des tarifs allant de 100 à 1200€.

**PARTENARIAT EN NATURE** : Outre l'argent, nous avons grand besoin de matériel et de services : assurance, don de pièces, peinture, carrosserie, aide à la préparation, impression des encarts publicitaires... Des encarts publicitaires vous seront alors adhésés sur la voiture.

**MÉCÉNAT** : Vous pouvez également nous aider par simple don sans attente particulière. Votre nom sera cité sur notre site internet : 4ltrophy2014.weebly.com

# JOURNAL

## DE BORD



### Mardi 11 février 2014

Point de rendez-vous à Châlons en champagne SJ part de Soissons a 18h avec la 4L et SR vient de Bar le duc en train. Nous partons aux alentours de 21h avec comme objectif d'atteindre Orléans. Vers 1h00 nous arrivons à la Chapelle St Mesmin (prés d'Orléans) et rejoignons l'hôtel F1 que SR avait réservé. Motivés par la vision de ce lit qui nous attendait nous avons bien roulé et ne rêvions maintenant plus qu'à le rencontrer. C'est à notre grand désespoir que nous fîmes face à une porte close... SR avait réservé pour le lendemain. Pas de budget pour les autres hôtels: nous poursuivons sur l'autoroute en direction de Poitiers et nous arrêtons vers 2h00 pour dormir...dans la 4L.

### Mercredi 12 février 2014

Après une nuit plutôt agréable, vu les circonstances, nous nous réveillons à 9h00. Heureusement, nous avons prévu dans la préparation de pouvoir incliner totalement les sièges ; le coté conducteur reste néanmoins peu pratique à cause du volant... Dans notre « malheur » la chance nous avait souri, car nous étions arrêtés sur une aire d'autoroute dotée d'un flunch. Un petit déjeuner plus tard, nous partons pour Poitiers, il est 10h20.

Sur la route, d'autres 4L, comme nous, se dirigent vers le point de départ. (bon signe !)

Nous arrivons au village départ du Futuroscope à 13h00. Initialement nous devons passer les contrôles le lendemain à 7h du matin. On nous propose de subir les contrôles techniques et administratifs le jour même. Ceux-ci se déroulent en 7 étapes :

1. Vérification du châssis et de la fixation de la batterie
2. Vérification du matériel obligatoire
3. Pose des stickers (numéro d'équipage et sponsors du 4L Trophy)
4. Vérification des papiers (Passeports, carte grise, assurance, permis)
5. Vérifications médicales, préconisations et conseils en cas d'urgence sur place
6. Pose du bracelet donnant l'accès aux bivouacs et à la soirée de clôture
7. Don des denrées alimentaires pour la croix rouge

Quelques heures plus tard, nous tournons dans le parc où s'entassent maintenant plusieurs centaines de 4L. Riche en couleurs, ce spectacle nous ravi. En fin de journée, des connaissances nous attendent sur Poitiers pour dîner et passer la nuit. Un très bon repas (un très bon apéro...) pour une très agréable soirée avec des gens courtois comme on en rencontre rarement.



### Jeudi 13 février

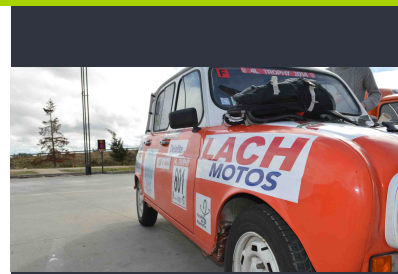
Nous quittons nos hôtes après un petit déjeuner aux alentours de 9h30. En arrivant au village départ nous apprenons que le départ officiel prévu à 14h est annulé du fait des mauvaises conditions météorologiques (nous subissons des vents violents et une pluie intense). Les participants sont donc libres de partir dès qu'ils le souhaitent : pratique pour gagner quelques heures sur le trajet.

Nous décidons de déjeuner sur Poitiers avant de partir. A 13h30, toutes les 4L ont disparus, nous sommes les derniers à partir...

Objectif de la journée : atteindre Burgos au nord de l'Espagne et rejoindre un petit hôtel que nous avons réservé sur la A62-km17. Nous évitons l'autoroute jusque Bordeaux afin de réduire nos frais de transport.

### Jeudi 13 février (suite)

Nous arrivons à Burgos vers 23h00 sans aucun problème. C'est la première fois que la 4L roule aussi longtemps ; nous sommes étonnés de ses capacités. A charge elle pousse tout de même jusque 128 km/h. (*en descente, le vent dans le dos...*) . L'hôtel est doté d'un parking fermé, où nous préférons entreposer la 4L pour la nuit.



### Vendredi 14 février

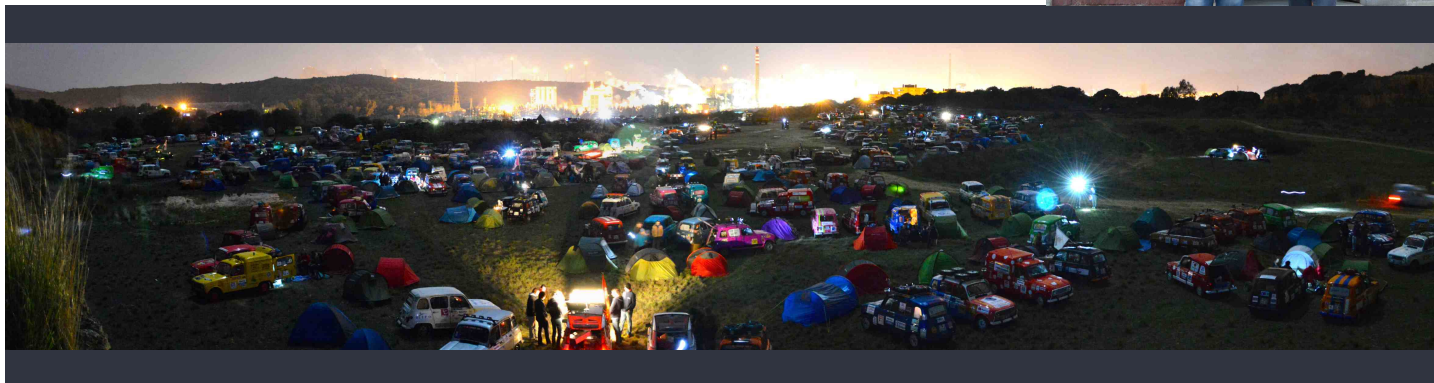
Conscients de ce qui nous attend, nous profitons une dernière fois des choses simples : des toilettes, une douche et des lits... Objectif de la journée : Salamanca pour une visite expresse de la ville et Algésiras dans la soirée.

A 9h, la 4L ne démarre plus. Un équipage qui était près de l'hôtel vient nous aider: même avec l'aide des pinces la voiture ne tourne pas.

Nous diagnostiquons le problème pas à pas : la pompe à essence fonctionne, pas de problème de carburateur la cuve se remplit bien, il s'agit donc de l'allumage. On gratte les vis platinées, on teste les bougies, pas d'allumage ; on essaye avec une autre bobine, toujours pas d'allumage.

L'équipage qui nous aide, comprend d'où vient le problème : Les cames de la tête d'allumage ne font plus sauter les vis platinées. Le problème réglé, nous partons vers 10h30 (1h30 de retard sur ce que nous avions prévu.) Nous arrivons à Salamanca à 15h00 et prenons 1h30 pour faire un tour rapide de la vieille ville, puis continuons notre route en direction d'Algésiras sans encombre.

Arrivée à Algésiras : 0h00 sur le terrain qui a été loué par l'organisation pour bivouaquer.



### Samedi 15 février

Nous nous réveillons au milieu d'un terrain vague marécageux non loin d'une zone industrielle... C'est la première fois que tous les participants du 4L Trophy sont rassemblés (les villages départ de POITIERS et de SAINT JEAN DE LUZ)

Nous profitons de notre matinée de libre pour faire le plein de notre 4L, ainsi que quelques courses. Un briefing est prévu à 12h. Les briefings nous donnent les informations nécessaires pour la suite des événements ainsi que le JT des jours précédents. Les JT, ne représentent qu'une part infime de la réalité, nous nous attendions à voir le déroulement des journées, les éventuelles casses, les paysages... plutôt que les pitreries des animateurs... (*Au retour même constat de la part de nos proches*)

Une foule se rassemble pour le briefing et on nous précise les règles de « savoir vivre » au Maroc. La traversée du Détroit de Gibraltar se déroulera en 3 fois : la première traversée le jour même à 16h00 pour les équipages de Saint Jean de Luz et le lendemain à 4h00 et 6h00 pour ceux de Poitiers

Nous contestons d'ailleurs vivement le choix des horaires qui avantage nettement le village départ de Saint-Jean-de-Luz dont les équipages sont accueillis à l'Université de RABAT pour la nuit avec un repas (5€) et peuvent passer un jour de plus sur le territoire Marocain. De notre côté nous restons à ALGESIRAS dans notre marécage sans possibilité de voir RABAT, et pas de repas.

Cet après-midi, nous rencontrons l'équipage 81 qui vient de Soissons ainsi que d'autres équipages de Tours avec qui nous passons la soirée.





## Dimanche 14 février

Réveil difficile à 4h30 du matin pour être à 5h00 au Port. Le ticket indique un départ à 6h00...le bateau part finalement aux environs de 8h00...

Vérification des papiers avant l'entrée sur le territoire Marocain, échange de monnaie et nous voilà partis sur les routes marocaines pour rejoindre Boulajoul (étape d'environ 600 km).

Nous ratons une sortie d'autoroute et faisons un détour de 25km sur le parcours initial prévu ! Le dénivellé se fait sentir et beaucoup de 4L surchauffent. Nous nous arrêtons pour prêter une pince à dénuder à un équipage dont le ventilateur ne se déclenche plus automatiquement. Une seule solution : un branchement direct qui permet son fonctionnement permanent.. Heureusement notre voiture est dotée de 2 ventilateurs et nous passons les deux cols de 1900 et 2200m sans aucun problème.

Les paysages changent rapidement et sont à la hauteur de nos espérances. On passe ainsi de plaines verdoyantes à des reliefs escarpés et désertiques. Nous sommes charmés et la lumière du crépuscule rend le spectacle fascinant.

Sur le trajet les enfants tentent de bloquer notre passage de manière assez surprenante (une corde tendue au milieu de la route) et n'hésitent pas à jeter des pierres à certaines 4L refusant d'optempérer.

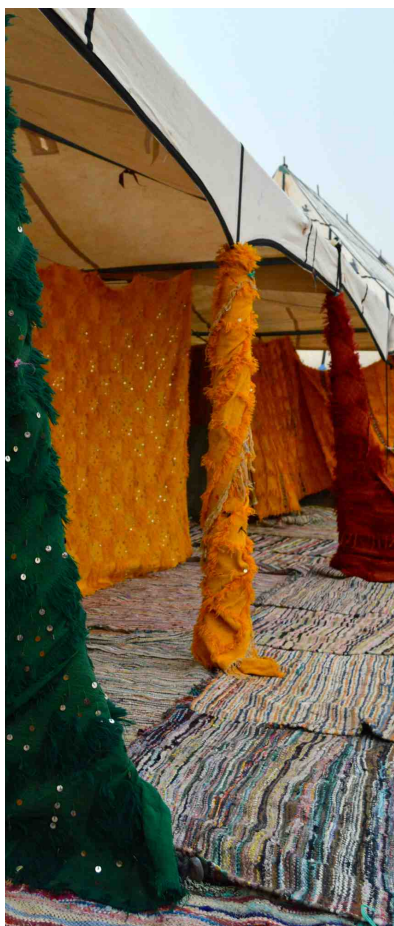
Nous arrivons au bivouac de Boulajoul à la tombée de la nuit. Nos soirées se déroulent plus ou moins de la même façon

- Le briefing de l'organisation,
- La queue au camion citerne pour acheter notre essence.
- Le repas : l'alimentation sur le bivouac est locale et abondante. Dans le désert, nous apprenons à vivre avec le sable...jusque dans nos assiettes...

Tous les soirs une « bourse aux pièces » est organisée : le micro est mis à disposition des équipages désirant passer des annonces pour acheter, vendre ou rendre des pièces empruntées dans la journée.

Nous essayons de retrouver les participants rencontrés la veille, mais il est très difficile d'identifier une voiture dans la pénombre, au milieu de 1300 autres. Cette nuit-là fut la plus froide du 4L Trophy et nous sommes heureux d'avoir choisis des duvets de qualité. On entend d'ailleurs régulièrement, à juste titre : « à Boulajoul fous ta cagoule !! »

Petite astuce : allumer le chauffage dans la voiture permet de faire perdre quelques degrés au système de refroidissement...les fenêtres ouvertes, ça passe..



## Lundi 17 février

Premier petit déjeuner sur le bivouac. Il se compose de pain marocain, beurre, confiture, miel, café, chocolat chaud et surtout... de thé à la menthe.

La première étape officielle, Boulajoul-Merzouga, est un mélange de routes sinueuses et de pistes. Nous découvrons nos premières sensations de conduite sur pistes : une excitation mêlée de crainte...

Premier cap à tenir... 2 Check Points râtés. Nous n'avons plus de repères sur le road book. Malgré tout, nous retrouvons la route qui nous permet de rejoindre le bivouac sans trop de problèmes. Même si le règlement en terme de classement n'est pas très accessible, quelques points sont néanmoins admis :

- Le classement se fait sur le relevé kilométrique des compteurs de chaque 4L ; de cette façon l'équipage qui fait le moins de kilomètres remportera plus de points (il y a tout de même un minimum de kilomètre requis pour éviter les triches).
- Il est possible d'avoir des points de pénalité aux check points de sécurité si les ceintures ne sont pas attachées ou si les feux sont éteints...

...Nous finissons 71<sup>ème</sup>.

Nous arrivons parmi les premiers sur le bivouac de Merzouga ce qui nous permet de profiter des douches mises à dispositions (eau froide bien sûr) après trois jours passés sans se laver. Nous resterons 3 jours à Merzouga c'est pourquoi des sanitaires sont installés.

Attention : Il y a un bac à sable en plein milieu du bivouac et beaucoup de 4L s'ensablent allant jusqu'à casser leur boîte de vitesse ou leur embrayage.

C'est ce jour là que les 4L déposent leurs fournitures scolaires, sportives et médicales. Celles-ci sont divisées en tas égaux qui sont attribués à des associations locales qui s'occuperont de la distribution. Nous sommes consternés quand nous constatons que la cérémonie de remise des dons a eu lieu alors que la quasi totalité des 4L n'est pas arrivées !. Nous n'assistons ni plus ni moins qu'à une mise en scène où une trentaine d'enfants sélectionnés et quelques trophistes jouent la comédie devant les caméras sous les ordres d'animateurs légers. Sur les pistes, dans le bivouac d'autres enfants mendient..



## Mardi 18 février

Un ciel couvert nous suit depuis notre arrivée au Maroc et le vent qui soulève le sable charge l'air de poussière. La visibilité sur les pistes ne sera pas optimale aujourd'hui.

Afin de limiter le nombre de voiture sur les pistes, les équipages sont répartis sur deux boucles. Aujourd'hui, une moitié réalise la boucle 1 (environ 90km) pendant que l'autre réalise la boucle 2 (environ 110km). Demain on inverse.

Nous sommes étonnés devant la résistance de la 4L. La mécanique est très sollicitée et nous doutons parfois de sortir des pistes sans encombres. Les chocs contre les pierres saillantes de la piste sont très violents, d'où l'importance d'installer des plaques de protection (moteur et réservoir) de bonne qualité. Certains passages (type bac à sable) engendrent de longues files d'attentes. Lors de l'une d'entre elles nous avons le temps de manger, de démonter et nettoyer notre carburateur.

Un sans faute ce jour-là, jusqu'à ce qu'un moment d'inattention nous sorte de la piste. Un équipage nous aide à nous désensabler à l'aide de la sangle de remorquage. L'embrayage sent le chaud.

Durant cette journée nous réalisons qu'il est indispensable d'être deux pour conduire dans ces conditions ; le pilote est concentré sur les 20-30 premiers mètres et le copilote sur la direction à suivre ainsi que sur les obstacles à passer. Ce dernier est bien souvent amené à sortir de la voiture pour guider le pilote dans les passages techniques.



## Mercredi 19 février

Un magnifique ciel bleu nous accompagne au lever. Il ne nous quittera plus jusqu'à la fin de l'aventure. Cette étape s'avère moins technique que la veille, malheureusement nous nous trompons dans le road book et passons deux fois au même check point. Cette erreur nous vaut la 800<sup>ème</sup> place.

Nous nous ensablons 2 fois et nous nous arrêtons pour tenter de dépanner un équipage d'une pompe à essence. Malheureusement les modèles ne correspondent pas et ils devront attendre la venue d'un autre équipage pour changer la pièce défectueuse

Nous terminons l'étape en 3h ce qui nous permet de nous rendre sur une colline à quelques kilomètres du bivouac et de profiter du coucher de soleil seuls au calme.

Au milieu des 4L nous déplorons l'attitude de bon nombre d'équipages : beaucoup de déchets au sol, des vols. On nous subtilise d'ailleurs une chaise pliante et le drapeau des Flandres. Accroché à la voiture il nous servait de repère sur le bivouac.

Pendant la soirée, nous allons faire un tour du côté de l'assistance mécanique pour constater les dégâts du jour et soutenir le moral. Ce retour à la réalité (nous roulons des voitures vieilles de plus de 25 ans) nous pousse à faire vérifier notre châssis le lendemain matin avant d'entamer l'étape marathon.





## Jeudi 20 février

L'étape marathon consiste en 2 jours de piste en autonomie. C'est l'étape la plus redoutée et la plus difficile pour la mécanique.

Avant le départ, comme prévu, nous faisons vérifier notre voiture ... Le verdict est sans appel : le châssis est fissuré et il est trop risqué de passer par les pistes pour rejoindre Marrakech. L'organisation ne communique pas assez sur ce genre de problème et beaucoup de 4L entament le marathon avec des châssis en très mauvais état les obligeant à laisser la voiture au Maroc.

Nous accusons facilement la déception et nous attendons d'autres équipages qui, comme nous, refusent de laisser leur copine sur les pistes. Nous formons ainsi un petit groupe de 4L fragilisées et entamons la dernière section du raid.

La route s'avère très agréable et nous avons la possibilité d'admirer une grande diversité de paysages.

En fin de journée, nous ne sommes pas autorisés à dépasser Ouarzazate car il est trop dangereux de rouler de nuit dans les reliefs montagneux. En effet, la route rejoignant Marrakech nous amène à traverser l'Atlas et l'organisation ne veut pas risquer d'accident. Nous faisons le choix de passer la nuit à l'hôtel et ainsi de profiter d'une douche méritée. La couleur de l'eau atteste de la quantité de sable que nous respirons à longueur de journée. Nous remarquons, assez dépités, que parmi les chambres réservées par l'organisation, figure... une suite... Nous nous interrogeons déjà depuis un moment sur l'utilisation réelle de la somme considérable demandée pour l'inscription... De notre côté, il nous reste des boîtes de conserve et le budget est limité donc nous mangeons dans la chambre.

**A savoir : il n'est pas autorisé d'abandonner un véhicule de plus de 10 ans sur le territoire marocain à moins de s'acquitter d'une taxe de plusieurs centaines d'euros**

## Vendredi 21 février

Nous quittons l'hôtel relativement tôt afin d'atteindre Marrakech en début d'après-midi. L'heure matinale a plusieurs avantages. D'une part nous profitons de la fraîcheur du matin, ce qui n'est pas négligeable pour la voiture dans les dénivelés. D'autre part, c'est l'occasion de réaliser de magnifiques clichés du col de Tichka, sublimes par la lumière du levé de soleil. Enfin, un aspect qui nous conforte dans notre choix, la solitude nous évite les ralentissements et nous assure plus de sécurité sur les routes sinueuses.

La traversée du col est étonnante car la végétation est très présente dans la montagne.

Nous arrivons à Marrakech parmi les premiers vers 12h00. Après avoir récupéré les justificatifs et les informations sur la cérémonie de clôture, nous rejoignons notre hôtel boulevard Mohamed VI.

La différence de niveau de vie entre l'agglomération de Marrakech et la province est saisissante. Nous comprenons pourquoi les marocains appellent la ville « la capitale du sud »

L'après-midi, nous visitons le stand mécanique (installé sur le parking d'un hôtel en périphérie) pour faire souder un renfort sur nos longerons droit et gauche. Malheureusement le nombre de plaques de renfort est limité et nous nous contentons d'un renfort sur le longeron gauche, le plus abîmé.

Nous rejoignons par ailleurs les parents de SR venus pour l'occasion et profitons de notre demi-pension pour nous reposer.





## Samedi 22 février

Après une bonne nuit à l'hôtel, nos âmes d'aventuriers nous poussent dans le souk où nos talents de commerciaux sont mis à l'épreuve.

L'après-midi nous nous rendons aux magasins d'état et à « la pâtisserie des princes » de Marrakech afin de ramener quelques boîtes de ces délicieux mets à base d'amande, de miel et de fleur d'oranger.

Nous ne traînons pas trop car nous devons négocier un taxi pour nous rendre à la soirée de clôture, chez Ali à environ 15kms.

Un taxi du début des années 80 nous transporte, le compteur affiche 160 000kms mais devant la vétusté de la voiture, nous comprenons rapidement qu'il s'agit de 1 160 000kms !

Ce soir là quelle déception !

Une remise des prix destinée à faire la promo du prochain rallye, ponctuée de moments émotion où les enfants marocains sont instrumentalisés.

Un repas où autour de chaque table s'entassent 9 personnes pour une quantité de nourriture qui suffirait difficilement à en contenter 4. A peine un morceau de viande par personne, de la semoule sèche, 2 bouteilles de vin, des fruits de bien mauvaise qualité en dessert... Bien entendu une caisse est disponible pour les suppléments de boisson... tout ce paie sur ce rallye.

Les accompagnants (parents, sponsors...) doivent s'affranchir de 75€/pers pour la « cérémonie » ; nous attendons au moins de quoi satisfaire leur faim. Quelle honte !

Ecoeürés, nous partons avant la fin et commandons une pizza à l'hôtel.



## Dimanche 23 février

Voilà ! le 4L Trophy c'est fini ! Mais le défi continu : il faut rentrer en entier !

Nous partons de Marrakech le matin. Sur le bord de la route, les 4L s'accumulent. Nous aidons plusieurs équipages à déboucher leur carburateur encrassé par plusieurs jours de piste. Parfois, le problème vient d'un filtre à essence trop sale ou de mauvaise qualité qui laisse passer les impuretés. En effet, l'essence contient des additifs qui, avec le temps, rongent le revêtement du réservoir, les dépôts s'accumulent au fond et sont aspirés dans le circuit d'alimentation. Nous sommes partis avec plusieurs filtres et n'avons pas hésité à en changer plusieurs fois.

Avant de prendre le bateau, la brigade cynophile de la douane contrôle notre 4L, nous déconseillons donc aux futurs participants de ramener quoi que ce soit d'illicite.

Le départ initialement prévu à 20h est reporté à 23h.

## Lundi 24 février

Nous arrivons en Espagne aux alentours d'une heure du matin. SR a cours le lendemain à 14h ils nous faut donc rentrer au plus vite.

Après 23h de route et quelques pauses, nous arrivons le mardi 25 février à 6h00 à Chalons-en-champagne.





#

En chiffre



6 732 km parcourus  
 28 pleins d'essence  
 4 douches  
 60 tonnes de fournitures scolaires  
 1 carburateur encrassé  
 1 châssis fissuré

## “On se souviendra de...”

“La préparation du projet qui s'étale sur environ un an est la partie la plus intéressante et la plus formatrice...”

Le 4L Trophy nous a permis de développer des compétences :

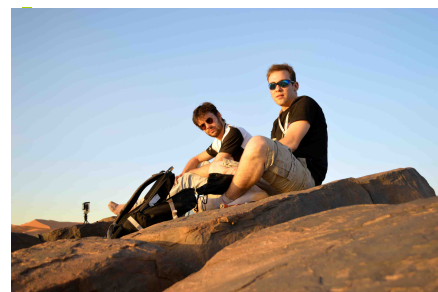
- Techniques en préparant la 4L
- Commerciales en cherchant des informations et des financements
- Organisationnelles en planifiant les tâches et en organisant différents événements
- En communication par la présentation du projet.
- En gestion de budget.

Nous avons tous les deux certainement embelli l'aventure dans nos pensées durant cette année de préparation et nous la terminons un peu déçus. Notamment par l'état d'esprit trop festival au bivouac ainsi que le manque de transparence de

l'organisation vis-à-vis du financement. Malgré tout, la solidarité est le moteur de ce rallye et un équipage ne reste jamais en panne sans que quelqu'un ne vienne l'aider. Cependant, pour des raisons de sécurité, nous pensons que le 4L trophy devrait être limité à environ 700 voitures.

Pendant le projet, et aujourd'hui encore, nous bichonnons notre 4L. Nous avons atteint notre principal objectif qui était de la ramener en France en bon état. Nous avons constaté que bon nombre de personnes n'apprécient pas cette voiture mythique à sa juste valeur et nous comprenons maintenant pourquoi le 4L trophy reçoit beaucoup d'avis négatif de la part des collectionneurs.

Les coéquipiers doivent avoir confiance l'un en l'autre et doivent pouvoir communiquer



en toutes circonstances : c'était notre cas. La préparation fut l'occasion de partager de très bons moments entre amis. Les souvenirs sont d'autant plus forts que même dans les moments difficiles nous avons su positiver.

Nous nous souvenons particulièrement de notre panne sur l'autoroute au retour de Lille après notre manifestation à Auchan. Gaëtan fut alors contraint de parcourir plus de 50kms pour nous remorquer en pleine nuit. Nous nous rappelons d'un radiateur tout neuf qui explosa pour des raisons encore inconnues. Nous nous souvenons également avoir goûté pour la première fois du sans plomb 95 lors du siphonage de la voiture pour son exposition à Auchan (« très bon cru ce 95... la prochaine fois ce sera du 98.. »)...



## Association Philanthropes

12 rue de croisy 02200 SOISSONS

[4lphilanthropes@gmail.com](mailto:4lphilanthropes@gmail.com)

[4ltrophy2014.weebly.com](http://4ltrophy2014.weebly.com)

Simon REMY: [simonremy610@orange.fr](mailto:simonremy610@orange.fr)

Simon JACQUES : [s.jacques314@yahoo.fr](mailto:s.jacques314@yahoo.fr)

