

TV / RADIO

13 PASSAGES TV NATIONALES



10 PASSAGES RADIOS NATIONALES



Sébastien Loeb, quelle attraction !

Le Futuroscope a inauguré hier sa toute nouvelle attraction en réalité virtuelle 5D : un tour en voiture totalement décoiffant avec Sébastien Loeb, champion du monde des rallyes.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
CHRISTOPHE LEVENT
À POITIERS (VIENNE)

Tout en dérapage contrôlé, dans un nuage de gomme, Sébastien Loeb a soigné son entrée, hier au Futuroscope de Poitiers, pour l'inauguration de la nouvelle attraction dont il est la star. Depuis plus d'un an, le pilote, neuf fois champion du monde des rallyes, travaille avec les équipes du parc de loisirs pour mettre au point le « Sébastien Loeb Racing Xperience », qui mélange réalité virtuelle et effets spéciaux (mouvements, fumée, vent...). Avec une ambition : « faire vivre aux spectateurs les mêmes sensations que celles que je peux ressentir quand je suis dans ma voiture », dit le champion.

Le vaste hangar circulaire qui

abrite la nouveauté vous transporte d'abord au cœur de la carrière d'un sportif hors norme. Dans un décor minimaliste de garage, sous les néons d'un atelier de mécanique, s'alignent ses trophées mais aussi des spécimens de ses voitures. Sur les murs, des écrans diffusent en boucle des images en caméras embarquées de quelques courses.

VIRÉE À TRAVERS CHAMPS

Ce n'est qu'une mise en bouche. Le second sas d'attente plante le décor. Flash info : une collision entre un camion et un train a provoqué une importante fuite d'un gaz hallucinogène en Lorraine. Pour sauver les populations, il faut d'urgence un antidote. Mais pour le mettre au point, quelqu'un doit transporter très vite un échantillon au laboratoi-

re. Et qui seul peut parcourir la distance en un temps record ? Sébastien Loeb, bien sûr, et... vous dans le rôle du copilote. Voilà pour le petit scénario, prétexte aux sensations.

Les choses sérieuses peuvent commencer. Dans la grande salle plongée dans le noir, une centaine de sièges baquets, pareils à ceux qui équipent la Peugeot 208 WRX du pilote. Une fois bien calé au fond, il faut enfiler son casque de réalité virtuelle, le régler, et se saisir de la poignée à droite : elle simule la fiole de gaz à transporter. Et c'est parti pour... une autre réalité.

Tournez la tête à gauche : ce n'est plus votre voisin sur le siège d'à côté, mais bien Sébastien Loeb qui vous lance un salut plein de malice. Et le mécanicien qui vient vous donner les consignes semble vraiment vous parler à quelques centimètres. Le démarrage se fait sur les cha-



Futuroscope (Vienne), hier. Premiers coups d'accélérateur pour Sébastien Loeb (au centre) sur l'attraction à laquelle il a donné son nom.



peaux de roue. Le siège secoue, penche à droite, à gauche, au gré des virages. Quand le pilote décide de couper à travers champs, les herbes vous battent les mollets et l'odeur de la campagne vous monte au nez. La fiolle, pas très étanche, laisse échapper une fumée violette qui transforme le paysage en trip sous LSD...

Evidemment, au terme de trois minutes de rallye, la mission est remplie. Sébastien Loeb, tout sourire, peut vous remercier... Vous, encore un peu grog

“ AVEC LA RÉALITÉ VIRTUELLE, ON EST VRAIMENT DEDANS. ON FINIT PAR OUBLIER QU'ON SE TROUVE DANS UN PARC D'ATTRACTIONS AVEC DES GENS AUTOUR DE SOI. C'EST BLUFFANT. ”
SANDRINE

gy, presque frustré d'être déjà arrivé, avez eu l'impression de sortir d'un drôle de rêve, étonné et décoiffé.

« Avec la réalité virtuelle, on est vraiment dedans. On finit par oublier qu'on se trouve dans un parc d'attractions avec des gens autour de soi. C'est bluffant », commente Sandrine, 45 ans, venue de Niort en famille. Du haut de ses 25 ans, Julie a aussi trouvé l'attraction « très sympa », mais regrette que « certains effets ne soient pas développés. C'est un peu court au final ».

Conçue spécialement pour le Futuroscope, unique au monde, l'attraction, qui a coûté 6,5 M€, est encore en phase de réglage et n'ouvrira au public que le 7 avril. Elle devrait rapidement conquérir des fans et venir concurrencer les best of du parc que sont « l'Extraordinaire Voyage » et « Arthur, l'aventure 4D ».

Pratique

Y aller. En voiture, par l'A 10, sortie Futuroscope.

En TGV, de Paris-Montparnasse à la gare TGV du Futuroscope. 50-70 € l'aller.

Horaires. Le parc est ouvert tous les jours, jusqu'au 17 septembre, puis du jeudi au dimanche jusqu'en octobre. De 9 h 30 ou 10 heures selon les jours à 21 heures et 23 h 15 selon les périodes.

Tarif. 45 € (adulte) et 36 € (enfant) pour un jour.

Gratuit pour les moins de 6 ans. Plusieurs formules disponibles.

Où dormir ?

Le parc compte douze hôtels, de 1 à 4 étoiles. Chambre dès 96 €.

Se renseigner.

Sur Futuroscope.com, Tourisme-vienne.com, ou au 05.49.49.11.12.



Découverte

SÉBASTIEN LOEB RACING XPERIENCE

Bienvenue à bord

Aujourd'hui, tous les passionnés de sport automobile rêvent de monter à côté de Sébastien Loeb et seulement une poignée de "chanceux" peuvent vivre ce moment. Notre idée était donc de rendre grand public une sensation vécue par très peu de personnes. » Voilà ce qui a motivé Cédric Fray, P.-D.G. de FrayMédia, à lancer cette attraction unique autour de Sébastien Loeb. Casque de réalité virtuelle poussée à la limite ou simulateur électrodynamique, la nouvelle expérience du Futuroscope ne déroge pas à la règle et utilise des technologies de pointe pour permettre à tous les copilotes de Sébastien Loeb de vivre un moment unique. Afin d'assurer une immersion totale au public, les producteurs de l'Xperience n'ont pas lésiné dans les moyens en utilisant notamment des caméras dernière génération avec du 6K (6560x3102 pixels) ou du 360°. Outre un film réalisé à

l'image d'une superproduction cinématographique, les créateurs de l'attraction ont également pris en compte l'odorat et le toucher, entre autres, avec des effets sensoriels qui vous plongent un peu plus dans l'ambiance d'une voiture de course. Un ensemble de technologies associées qui permet aux équipes de FrayMédia, du Sébastien Loeb Racing et du Futuroscope de proposer une plongée en VR 5D. Voilà pour la partie « hi-tech », il fallait maintenant trouver un scénario. Là encore, les producteurs ont fait preuve d'imagination en mettant en scène, à Strasbourg, un accident de train au cours duquel un gaz hallucinogène particulièrement dangereux est libéré dans l'atmosphère ! Pour éviter la catastrophe une seule solution, amener un échantillon de ce gaz au laboratoire médical d'Haguenau pour fabriquer un antidote. Et bien entendu, seul Sébastien Loeb est en mesure d'affronter les routes



et chemins forestiers du Grand Est pour ramener le produit à temps ! Et vous ? En tant que copilote de Loeb, votre mission consiste à tenir la fiolle pour éviter que le contenu ne s'échappe pendant que « Seb » s'occupe de tourner le volant. Vous voilà parti pour près de trois minutes de « run » intense à côté du nonuple champion du monde des rallyes à bord de la 208 WRX survitaminée. « Sur certaines courses, je venais de signer un bon

chrono avec des "gros passages" et quelques minutes plus tard en revisonnant la caméra embarquée, les sensations n'étaient plus les mêmes, tout était aplati explique Sébastien. Avec toute la technologie d'aujourd'hui nous pouvions permettre à un maximum de personnes de vivre les sensations ressenties en course. » La mission est accomplie. Rendez-vous au Futuroscope pour, à votre tour, monter à bord de la 208 WRX de Sébastien Loeb.

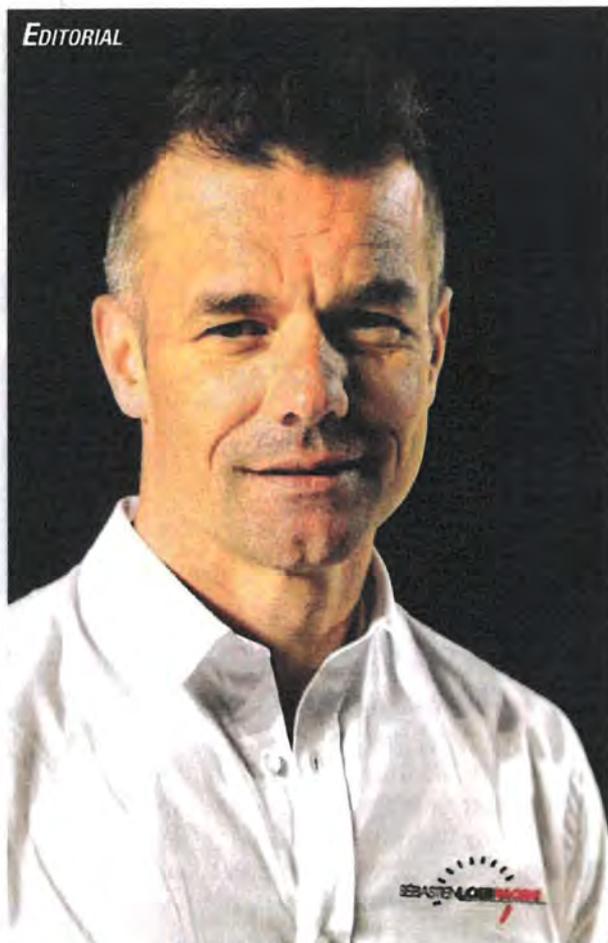
E. Naud



QUELQUES CHIFFRES

- 108 sièges.
- 650 visiteurs en 1 heure.
- 12 mois de production cinématographique.
- 350m² dédiés à l'expérience VR 5D.
- 7 jours de tournage avec Sébastien Loeb au volant.



**Infos****EDITORIAL**

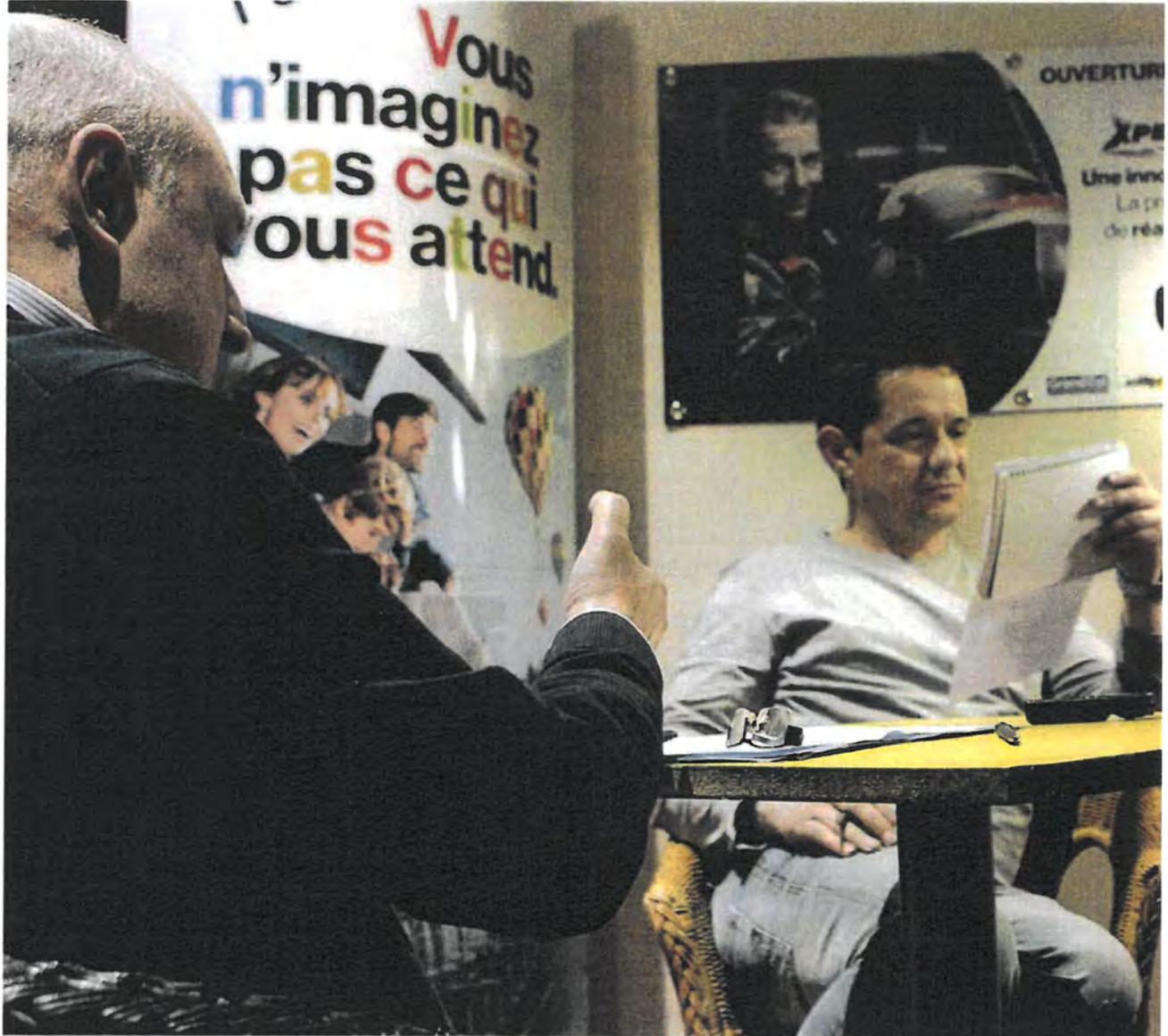
© Christian Chiquello

Ma pierre à l'édifice

Comme tous les passionnés de sport auto, dans ma jeunesse, j'ai moi aussi rêvé en lisant et relisant les pages d'*Echappement*. Des infos, des essais et des comptes rendus de courses qui ont contribué à développer la ferveur pour la compétition qui m'anime depuis toujours. Alors, quand on m'a proposé d'être le rédacteur en chef de ce numéro anniversaire, l'idée m'a tout de suite séduit. La « prise du pouvoir » a eu lieu au Futuroscope de Poitiers – lors de l'inauguration de la nouvelle attraction Sébastien Loeb Racing Xperience – où, avec les membres de la rédaction d'*Echappement*, nous avons passé en revue l'ensemble de l'actualité. Au fur et à mesure des sujets traités, je réalise toute la richesse des disciplines abordées dans ce magazine. Car, aux côtés des événements phare comme le Tour de Corse ou les épreuves majeures des différents championnats nationaux, une très large partie de cette édition est consacrée aux amateurs. Rallyes régionaux, meetings circuit divers et variés, courses de côte, slaloms, autocross, sprint car ou 2 CV cross, toutes les formules qui forment le socle de notre sport favori ont droit de mention dans ce numéro auquel je suis fier d'avoir participé !

Sébastien Loeb,
rédacteur en chef

Interview

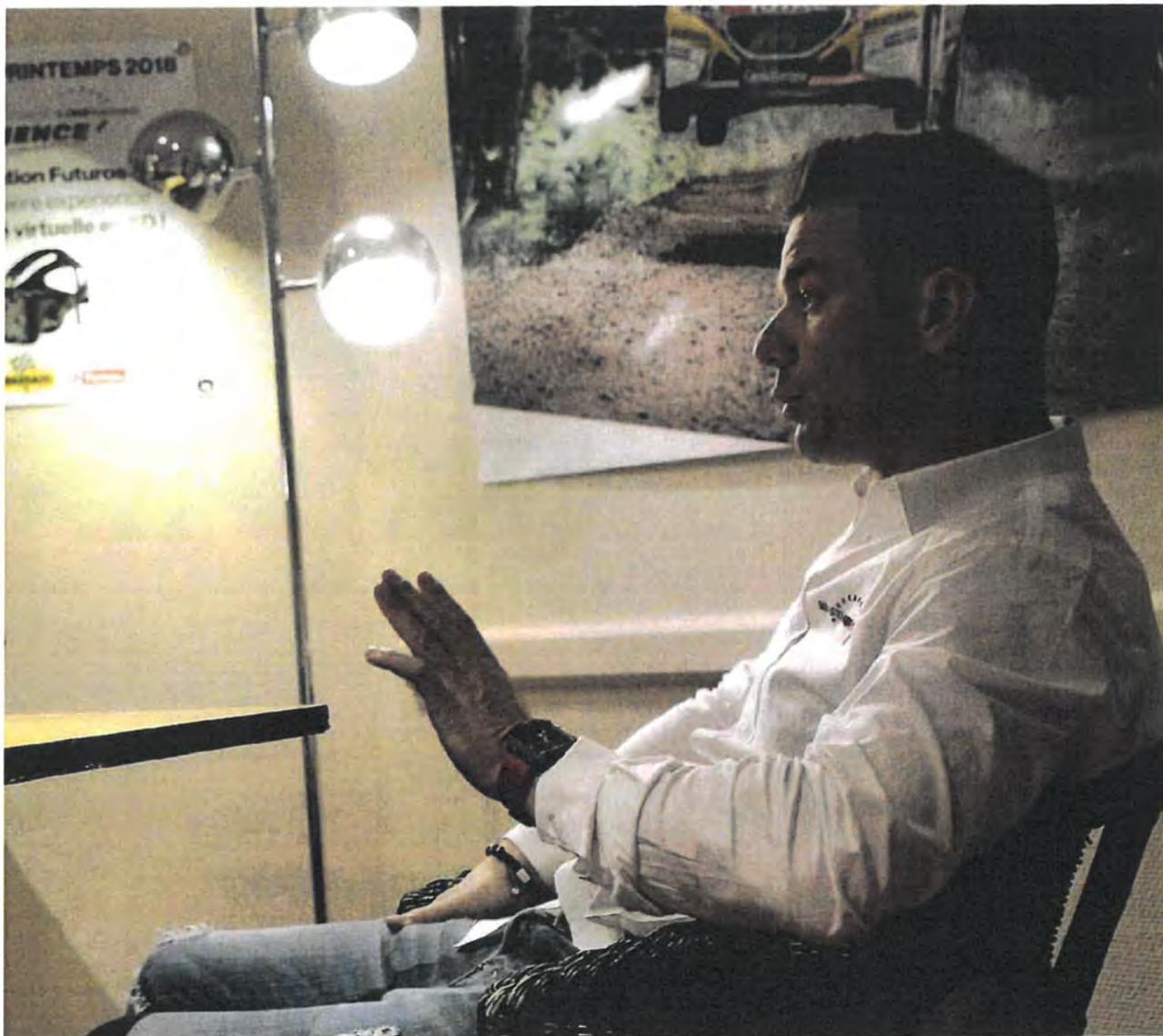


SÉBASTIEN LOEB

Mon retour était peut-être risqué, mais j'avais envie de le faire !

Officiellement à la retraite du plus haut niveau du rallye mondial depuis cinq ans, Sébastien Loeb n'a, en réalité, jamais cessé d'exercer son métier de pilote. WTCC, Rallycross WRX, Pikes-Peak, Dakar puis, cette année, quelques « piges » en WRC, l'Alsacien est partout et a toujours la même envie. Une passion inébranlable pour la course automobile qu'il a accepté de partager avec nous lors de cette interview exclusive !

Propos recueillis par EMMANUEL NAUD et JORGE CLAVELL - Photos CHRISTIAN CHIQUETTO



Poitiers, samedi 24 mars, 18 heures, parking du Futuroscope, l'équipe d'*Echappement* s'apprête à rentrer sur Paris avec la satisfaction du devoir accompli. Malgré la fatigue, l'excitation est encore palpable, puisque chacun se remémore les moments privilégiés passés en compagnie du rédacteur en chef de ce numéro, Sébastien Loeb. L'idée de cette nomination ponctuelle, s'est imposée d'elle-même lorsqu'elle fut évoquée quelques mois auparavant. Mais si Seb nous avait tout de suite donné son accord, il fallait encore

convenir d'une date. Ce qui n'était pas gagné d'avance vu son emploi du temps « ministériel ». Courses de rallycross, obligations marketing, journées de test en WRC puis participation au rallye du

■ *Si Echappement croyait en moi, je me disais qu'il y avait peut-être quelque chose à faire, alors on rajoutait le label « Espoir de l'année » dans tous nos press-books*

Mexique et au Tour de Corse... Pas facile de trouver un créneau. Alors, si Loeb ne peut pas venir à la rédaction, c'est la rédaction qui ira à lui. De plus, où il veut et quand il veut ! « *Lors de l'inauguration de l'attraction*

Sébastien Loeb Racing Xperience au Futuroscope ? », a-t-il proposé avec enthousiasme. Parfait... Sauf que, ce jour-là, il y avait près de 350 journalistes accrédités ! Et, évidemment, chacun voulait lui poser une

question. Mais, faisant preuve d'un très grand professionnalisme, entre deux sollicitations menées au rythme d'un *speed dating*, Sébastien est parvenu à nous consacrer une bonne partie de l'après-midi.

C'est donc dans sa loge, loin du tumulte et en toute décontraction, qu'il a pris ses fonctions de rédac'chef. Et, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés, il a décidé de commencer par l'interview exclusive du nonuple champion du monde des rallyes ! O.k. chef, y'a plus qu'à...

Fin 1997, la rédaction d'Echappement l'élysait Espoir de l'année, quel souvenir gardes-tu ?

Je ne me rappelle pas précisément du coup de fil où vous m'avez annoncé mon élection, mais je sais que cela m'a fait énormément plaisir. C'était au début de ma carrière, ■



► 1 mai 2018 - N°609

Interview Sébastien Loeb

► c'était un moment important. Tous les passionnés de sport automobile lisent *Echappement* et l'élection de l'Espoir est une belle reconnaissance pour un jeune pilote qui veut faire ses preuves. Si *Echappement* croyait en moi, je me disais qu'il y avait peut-être quelque chose à faire, alors on rajoutait le label Espoir de l'année dans tous nos press-books.

Et penses-tu que ta carrière aurait été la même si tu avais remporté Rallye Jeunes ?

La première fois (1995), j'avais pris une grosse claque lorsque je n'avais pas été retenu en finale. Mais je suis revenu l'année suivante car, pour moi, c'était la seule chance d'y arriver (NDLR, élimination en finale suite à un tête-à-queue). Néanmoins, la motivation de la « gagne » était là et c'est aussi grâce à mes deux qualifications en finale que j'ai été soutenu pour rouler. Mais c'est vrai que si j'avais gagné ma place chez Peugeot, je ne serais peut-être jamais rentré dans le giron de Citroën...

En 1996 tu t'installas pour la première fois à bord d'une WRC, la Seat Cordoba, pour un essai pour Echappement...

C'était mes premiers tours de roues avec une WRC, c'était incroyable. A 24 ans, piloter une telle voiture sur la terre, c'était des sensations que je n'avais jamais vécues. Je me souviens m'être éclaté comme un fou sur les pistes d'essai de Seat Sport, pas loin de Barcelonne (NDLR, les responsables Seat avaient été impressionnés par les performances de Sébastien et ils voulaient lui proposer un contrat). Je ne voulais plus m'arrêter, je venais de goûter au fruit défendu.

Tu as conduit toutes les WRC de la marque aux chevrons, laquelle préfères-tu ?

Ce n'est pas facile de faire un choix, ça s'est bien passé avec toutes ! Côtés sensations, la Xsara était top. Après, il y a eu la C4, j'ai mis un peu de temps à l'apprécier, elle était moins agile, moins stable, mais c'est avec elle que j'ai le plus gagné. Après la C4, j'avais un bon



feeling avec la DS3 et dès lors c'est elle que je préférerais.

Et que penses-tu de la nouvelle génération de WRC ?

Aujourd'hui, si je devais choisir une WRC pour aller m'amuser, je prendrais sans doute la C3. C'est clairement la plus évoluée. De la Xsara à la C3 il y a un gros « step » qui a été franchi en termes d'amortissement, les débats sont beaucoup plus importants.

L'aérodynamique a totalement été revue et le moteur offre plus de chevaux à haut régime. Le couple est le même que sur la DS3, mais avec la C3 on peut jouer davantage dans les tours. Il faut être plus pointu dans l'utilisation du moteur, c'est plus sympa en termes de pilotage. Avant, avec la DS3 en sortie de virage, que tu sois sur le deuxième ou le troisième

rapport la voiture repartait toujours. Maintenant, si tu arrives en troisième, ça va quand même ressortir, mais peut-être que l'utilisation optimale aurait été de baisser un rapport. Côté pilotage c'est bien plus intéressant. Pour moi, la C3 est la WRC ultime.

Cette année tu fais un retour « ponctuel » en WRC après cinq ans d'absence au plus haut niveau, n'était-ce pas une prise de risque ?

J'y ai pensé. Aujourd'hui, depuis que j'ai arrêté le WRC à plein temps, je roule pour me faire plaisir. Si je suis allé dans des disciplines différentes, c'est parce que j'avais envie de le faire, pas en fonction de ce que va penser telle ou telle personne. Aujourd'hui j'ai envie de ça. C'est sûr, revenir en WRC pouvait être un pari risqué.

J'étais exposé à d'éventuelles critiques si le rallye s'était mal passé. Pour le public, je suis neuf fois champion du monde des rallyes et pour une grande partie, je suis et je resterai le meilleur, ce n'est pas évident ! Tu prends n'importe quel sportif qui revient après cinq ans de break, je ne pense pas qu'il puisse se dire qu'il va gagner. Il faut rester conscient de ça. Mon retour était peut-être risqué, mais j'avais envie de le faire. Les sensations étaient bonnes quand j'avais repris le volant de la C3 en 2017. Je n'avais pas l'impression d'avoir perdu grand-chose. Mais bon, je partais quand même dans l'inconnue ! Cela faisait six ans que je n'avais pas roulé au Mexique avec seulement deux jours de test face à des pilotes qui passent une grande partie de l'année dans leur WRC. Mais ça l'a quand même fait.



► 1 mai 2018 - N°609



Et si la blessure de Daniel Elena (accidenté au Dakar) ne s'était pas consolidée cela aurait remis en cause la course au Mexique ?
Daniel a toujours envie de rouler, la question ne se pose pas ! En revanche, nous y avons pensé après notre sortie en Amérique du Sud. J'avais même trouvé une copilote pour le remplacer : Isabelle Galmiche. Elle était présente avec l'équipe lors des essais avant Mexique.

L'accueil du public au Mexique t'a surpris ?
C'est comme si j'étais parti la veille ! Ils étaient tous autour de mon stand alors que cela faisait six ans que je n'étais pas venu au Mexique. Oui, ça fait plaisir.

T'attendais-tu à être aussi vite dans le rythme ?
Intérieurement, j'espérais être

dans le coup, mais je ne savais pas où me situer. Je ne dirais pas que j'ai été surpris, mais c'est vrai que ce n'était pas gagné d'avance.

L'ambiance du WRC s'est-elle changée depuis ton départ en 2012 ?

La principale différence est qu'il y a une nouvelle génération de pilotes que j'ai très peu côtoyés. Par exemple, je n'ai pas les mêmes relations avec Ott Tänak ou Elfyn Evans que celles que je pouvais avoir avec Marcus Grönholm ou Petter Solberg.

Tu as passé trois années complètes en circuit avec le FIA GT Series et le WTCC, est-ce que cela t'a amené une approche différente dans ton pilotage ?

Pas vraiment, chaque discipline est vraiment différente. Au Mexique principalement, c'est difficile d'appliquer ce que j'ai pu voir en circuit. Sur un rallye asphalté, le circuit peut te servir un peu, mais je ne suis pas plus bête qu'avant (rires). Je n'ai pas appris grand-chose, mais cela ne fait jamais de mal de peaufiner son pilotage. J'ai

toujours eu un feeling naturel sur l'asphalte, c'est pour ça que je n'ai jamais été trop ridicule sur circuit. En revanche, d'autres pilotes de rallye marqués plus terre et glisse comme les Nordiques auront plus de difficulté sur circuit.

Après tant de succès, qu'est-ce qui te motive encore pour rouler ?

J'ai toujours fait ça pour le plaisir. A un moment donné, quand je disputais tous les rallyes WRC, j'avais envie de faire autre chose. Maintenant que c'est le cas, je me dis que disputer un rallye de temps en temps c'est bien aussi.

Que penses-tu de la polémique actuelle en WRC autour des pilotes qui pointent en retard avant la Power Stage pour avoir un meilleur ordre de passage et

rester ainsi en lutte pour marquer des points ?

Que Sébastien Ogier pointe en retard pour marquer des points à la Power Stage, car il n'avait plus rien à jouer au classement scratch, c'est normal, j'aurais fait la même chose, le règlement le permet. Tu sais, les pilotes se moquent de la télévision dans la Power Stage, ils sont là pour marquer des points. Mais s'il y en a qui ne sont pas contents, ce n'est quand même pas bien compliqué cette histoire ! La réglementation pourrait être simple : si le pilote ne pointe pas à son heure avant cette dernière spéciale, il ne marque pas de points. Ça simplifie tout et plus personne n'ira pointer en retard ! (N.B. La FIA a opté pour cette mesure quelques jours avant le départ du Tour de Corse.)

Aujourd'hui ton programme principal avec Peugeot est le rallycross et l'arrivée de la motorisation électrique à l'horizon 2020.

Ce qui est sûr, c'est que le rallycross est la discipline la plus adaptée à la motorisation

■ **Ce qui est sûr, c'est que le rallycross est la discipline la plus adaptée à la motorisation électrique, car on disposera de 700 chevaux pendant toute la manche**

électrique, car on disposera de 700 chevaux pendant toute la manche. Les caisses risquent donc d'être hyper performantes. Il n'y a pas de gestion de boutons ou d'énergie réduite comme on peut le voir dans d'autres séries. Nonobstant, si l'électrique n'est pas ce qui me passionne le plus, en 2020 j'aurai 46 ans et cette transition sera une expérience supplémentaire dans ma carrière. Une chose est sûre, les Supercar auront la pêche ! Il reste encore deux ans de rallycross thermique et je ne suis pas impatient.

Qu'est-ce qui t'a le plus étonné en arrivant en rallycross ?

Par rapport à l'image que l'on pouvait avoir il y a quelques années, la discipline s'est beaucoup professionnalisée. Aujourd'hui, les constructeurs sont arrivés avec des voitures

abouties et un niveau de technicité très élevé. Chez Volkswagen, ils ont pris la meilleure WRC pour l'adapter au rallycross avec le meilleur moteur du plateau, ce n'est pas facile de rivaliser ! Et si on regarde du côté des pilotes, que ce soit Mattias Ekström, Petter Solberg ou Johan Kristoffersson, il n'y a pas grand-chose à leur apprendre. En course, il n'y a pas le côté improvisation que tu peux avoir en rallye pour faire la différence. La bagarre en peloton n'est pas le plus facile à gérer non plus. Cela peut même être frustrant, car le départ conditionne tout. Quand tu te retrouves quatrième au premier virage derrière un pilote moins rapide, tu sais que ça va être compliqué.

Puis, il y a aussi son côté show ?

Certes, le rallycross est une discipline spectaculaire. Si je prends l'exemple de ma fille, si je l'amène voir un rallye elle s'ennuie à regarder une voiture passer toutes les deux minutes. De même en circuit, où elle

préfère jouer avec ses copines. Alors qu'en rallycross, elle se prend tout

de suite au jeu avec le suspense du tour joker. Si je le constate sur ma fille, il doit y avoir le même effet sur beaucoup de personnes. En rallycross, tu n'as pas le temps de t'ennuyer. Perso, je n'éprouve pas les mêmes sensations que quand on roule à bloc dans une spéciale de vingt bornes. Mais il y a de la tension, de l'adrénaline et le stress du premier virage avec six départs dans le week-end avec des caisses puissantes. Tu arrives le vendredi et tu repars le dimanche, c'est une discipline qui me va bien qui me permet d'avoir la même excitation de la course sans avoir le même engagement qu'en championnat du monde des rallyes.

Et puis, il y a la bagarre directe avec les autres ?

Si tu arrives à être dans la bonne spirale c'est top, mais par moments, c'est plus



► 1 mai 2018 - N°609

▶ **contrariant.** En rallye, quand tu fais un temps, tu es seul, personne ne vient s'en mêler. Tu es maître de ton destin !

Tu préfères rouler sur des circuits historiques ou sur les nouveaux tracés dessinés dans des complexes comme Silverstone ?

J'ai roulé deux fois à Silverstone et ce n'est pas exceptionnel, je préférerais le circuit de Lydden Hill. Côté sensations, le tracé d'Höljes est l'idéal. Globalement, si j'avais un commentaire sur

Silverstone c'est que tous les virages se passent en deuxième ou en troisième à tout casser. Cela fait un effet accordéon et tu ne peux pas doubler, c'est dommage. Ils devraient profiter de ces nouveaux tracés pour dessiner des droite/gauche en cinquième suivis d'une allonge et d'un gros freinage. Là, le mec qui ose un peu peut tenter quelque chose au freinage.

quel bilan dresses-tu de tes trois participations au Dakar ?

En pilotage, ce n'est pas une discipline dans laquelle je me retrouve. Moi je

■ **Moi, je suis fait pour attaquer, et au Dakar, le but n'est pas de faire des temps, mais de survivre et de ne pas commettre de faute**

suis fait pour attaquer, et au Dakar, le but n'est pas de faire des temps, mais de survivre et de ne pas commettre de faute. Cette année, ça n'était que ça. Tu t'en foutais d'aller vite ou pas, il fallait juste ne pas se « tanquer » et éviter de se perdre. Il n'y avait que ce genre d'appréhension. A aucun instant tu vas taper dans les freins pour rentrer dans un virage. C'est sympa de franchir des dunes, mais il y a un moment où j'aime bien attaquer. Comme c'était le cas la première année avec des spéciales dans l'esprit WRC avec de l'attaque et des dérivées. En 2017, il y a eu une belle bagarre. Cette année, en dehors même de l'abandon, les

paysages étaient magnifiques, mais ce n'était que de la survie.

T'est-il arrivé déjà d'avoir peur en course ?

Non. Il y a la tension qui peut régner avant de partir sur certains rallyes comme la Finlande ou l'Australie où tu sais que tu vas être à bloc entre les arbres, ou avant le départ de Pikes Peak. Là oui tu y penses quand même un petit peu. Mais une fois parti, tu es concentré sur ce que tu dois faire et tu zappes le reste. A partir du moment où je fais corps avec la voiture, que je me sens bien

dans mon élément, je n'ai plus l'impression de prendre des risques extrêmes. Je n'ai jamais été un pilote qui signait des temps à la prise de risque, je vais plus aller chercher un chrono à la précision.

Il y a une épreuve que tu ferais tous les ans ?

C'est difficile de ressortir une course, il y a des plaisirs différents. En rallye par exemple, je vais au Var pour m'amuser. Je prends ma 306, je me fais plaisir et je n'ai aucune pression.

Tu as été élu cinq fois

d'affiliée sportif préféré des Français (de 2009 à 2013), comment l'expliques-tu ?

L'accumulation des titres de champion du monde fait que l'on a beaucoup parlé de mes performances et le public a commencé à me connaître. Globalement, j'ai toujours eu une image plutôt sympa mais je ne sais pas vraiment l'expliquer. Le fait de faire les premières pages des journaux a aidé. Ce que je constate maintenant, même si je suis toujours apprécié du public, je croise énormément de personnes qui me demandent si ma retraite se

■ **passé bien ! (rires) Ils ne savent pas que je roule encore, ils ont peut-être vaguement entendu parler du Dakar,**

mais pas du rallycross. Il y a une belle couverture médiatique en World RX, mais cela ne fait pas les premières pages.

Est-ce qu'il reste encore une discipline du sport automobile que tu voudrais découvrir ?

Pas plus que ça ! La discipline où tu as le plus de sensations est le rallye.

En tant que rédacteur en chef d'Echappement, quelle question voudrais-tu poser à Sébastien Loeb ?

Est-ce que tu n'en as pas marre de courir partout en ce moment ?

Et ta réponse ?

Ça commence à faire beaucoup ces derniers mois entre le Dakar, les essais WRC, les deux rallyes (Mexique et Corse) et l'inauguration de l'attraction au Futuroscope. Après, je sais que je vais rentrer en mode rallycross avant de penser au rallye de Catalogne fin octobre.

Finalement, tu n'as jamais été aussi actif depuis ta retraite du WRC ?

En effet, le rythme n'a pas trop changé. Cela s'était un peu calmé à l'époque du GT3 et du WTCC, mais depuis le rallycross et le Dakar, c'est reparti !

DU TAC AU TAC

Seb, tu es plutôt fromage ou dessert ?

Fromage.

Porsche ou Ferrari ?

Plutôt Ferrari.

Monte-Carlo ou Tour de Corse ?

Ah non pas ça ! Je ne peux répondre... Les deux.

Rallye asphalte ou terre ?

Asphalte, ça m'a quand même bien réussi (rires).

Thé ou café ?

Trois expressos s'il te plaît !

DS3 WRC ou C3 WRC ?

La DS3 pour ce qu'elle m'a apporté, mais la C3 est mieux.

RC Strasbourg ou FC Metz ?

Je ne suis pas du tout foot.

Guy Fréquelin ou Olivier Quesnel ?

Guy Fréquelin.

Avec tes racines alsaciennes,

bière blonde ou brune ?

J'aime bien les deux.

Boîte de vitesses manuelle ou séquentielle ?

Séquentielle !



24 Echappement 50 ans



2D C'est l'image cinématographique conventionnelle. Elle est plane et n'offre pas de sensation de relief.

3D Le port de lunettes spécifiques offre au spectateur une vision stéréoscopique. Le relief est recréé.

4D Des sensations physiques apparaissent. Le spectateur ressent des accélérations, le souffle du vent, des vibrations, etc.

5D Doté d'un casque de réalité virtuelle, le spectateur interagit avec le film. L'image est calculée en fonction de la direction de son regard.

Le cinéma à l'heure de l'immersion totale

Des sièges articulés, des projections d'air ou d'eau, de la réalité virtuelle... Les spectateurs sont désormais soumis à rude épreuve pour leur faire vivre l'action.

AUGMENTATION DE LA TAILLE DES TÉLÉVISEURS, arrivée de l'ultra-HD 4K, installation audio multicanal, home cinéma... Que reste-t-il aux salles obscures? Même si leur fréquentation en France est au beau fixe, les exploitants explorent de nouvelles pistes pour attirer le public. Apparaissent ainsi des équipements qui ne stimulent plus simplement la vue et l'ouïe mais aussi le toucher et l'odorat. Le spectateur est alors immergé dans un environnement sensoriel lui permettant de « vivre » l'action : ressentir une accélération, sentir le souffle du vent sur le visage, voire respirer des odeurs d'herbe ou de pluie... Certes, l'idée n'est pas nouvelle, surtout concernant les vibrations. Voilà longtemps que des salles dites dynamiques, comme le Cinax, un temps en service à la Cité des sciences à Paris, ou Star Tour, chez Disneyland Paris, offrent ce type d'expérience. Mais il s'agit de salles d'une trentaine de places, montées sur un mécanisme de simulateur de vol de Boeing 747. Une capacité trop faible pour que l'exploitant rentabilise le coût de la projection de longs-métrages. Il fallait donc trouver une alternative adaptable à de grandes salles. La solution réside désormais dans la motri-

sation, non plus de la salle entière, mais de groupes de fauteuils, voire de fauteuil individuel.

Plusieurs technologies sont ainsi à l'essai parmi lesquelles la 4DX, adoptée par Gaumont Pathé. Principal atout : elle est compatible avec les longs-métrages d'action tournés de manière conven-

tionnelle, la version 4DX étant obtenue en ajoutant une piste « mouvements » aux données du film. Les effets sont calculés par analyse des mouvements de l'image dans des studios spécialisés pour être transmis par informatique aux commandes des fauteuils. Cependant, la projection se faisant toujours sur un écran conventionnel, le ressenti des mouvements n'est pas optimisé (lire l'encadré).

TECHNOLOGIE 4D

Des sensations inédites en salle

Près de 500 salles dans le monde, 50 en Europe et 12 en France sont équipées en 4DX, notamment par la société française Cinéma Gaumont Pathé qui ambitionne de porter ce nombre à 40 dans l'Hexagone d'ici à 2020. Si la projection (éventuellement en 3D) se fait toujours sur un grand écran situé devant les spectateurs, les sièges sont regroupés par quatre et montés sur un système motorisé leur offrant six degrés de mouvement. Des ventilateurs, des diffuseurs d'odeur et des projections d'eau viennent compléter l'expérience sensorielle. La technologie 4DX s'adapte aux films tournés de manière conventionnelle. Elle engendre cependant un surcoût pour le spectateur (environ 6 euros).



Les nouveautés : sièges mobiles, projection d'eau, odeurs.

Chacun peut ainsi vivre sa propre expérience

Pour pallier ce défaut, le Futuroscope a opté pour une autre solution, nommée VR5D, sur son attraction Sébastien Loeb Racing Experience, lancée le 7 avril. Les spectateurs sont équipés de lunettes de réalité virtuelle qui font disparaître écran et repères visuels. Chacun vit alors sa propre expérience en regardant dans la direction qu'il souhaite, le film ayant été tourné préalablement à 360°. Les sensations d'accélération sont d'autant mieux ressenties que les mouvements du siège n'ont pas été définis a posteriori mais reflètent les données enregistrées par des capteurs lors du tournage. Enfin, divers accessoires stimulent le toucher ou l'odorat. ■ **Henri-Pierre Penel**



TECHNOLOGIE 5D

Avec un champion de rallye

Au Futuroscope, l'attraction Sébastien Loeb Racing Experience additionne les technologies pour faire vivre virtuellement un voyage aux côtés du champion du monde de rallye.



MASQUE

Une image personnalisée

Un casque de réalité virtuelle plonge le spectateur dans l'action. Il peut orienter son regard librement. L'image est recalculée en temps réel en fonction de la direction vers laquelle porte son regard. C'est une contrainte technique lourde car chacun des 108 fauteuils doit être équipé de son propre ordinateur afin que l'image qu'il présente à son utilisateur soit indépendante de celle des autres spectateurs.



SENS

Une multitude de stimulations

Pour accroître le réalisme, des dispositifs enrichissent l'expérience sensorielle : des ventilateurs font ressentir le vent ; des générateurs d'odeur restituent des parfums ; des fils viennent taper sur les jambes ; et une poignée, qui représente une fiole de produit chimique, dans le film gonfle et stimule le toucher. Ces différents effets sont gérés par un ordinateur qui assure leur synchronisation avec le déroulement de l'action.



SIÈGE

6 degrés de mouvement

Le siège est équipé d'actionneurs (moteurs) qui lui confèrent six degrés de liberté de mouvement. Il est ainsi capable de se déplacer selon les trois axes habituels (avant/arrière, droite/gauche, haut/bas), auxquels s'ajoutent les mouvements de roulis (balancement droite/gauche), de tangage (balancement avant/arrière), et de rotation (droite/gauche).



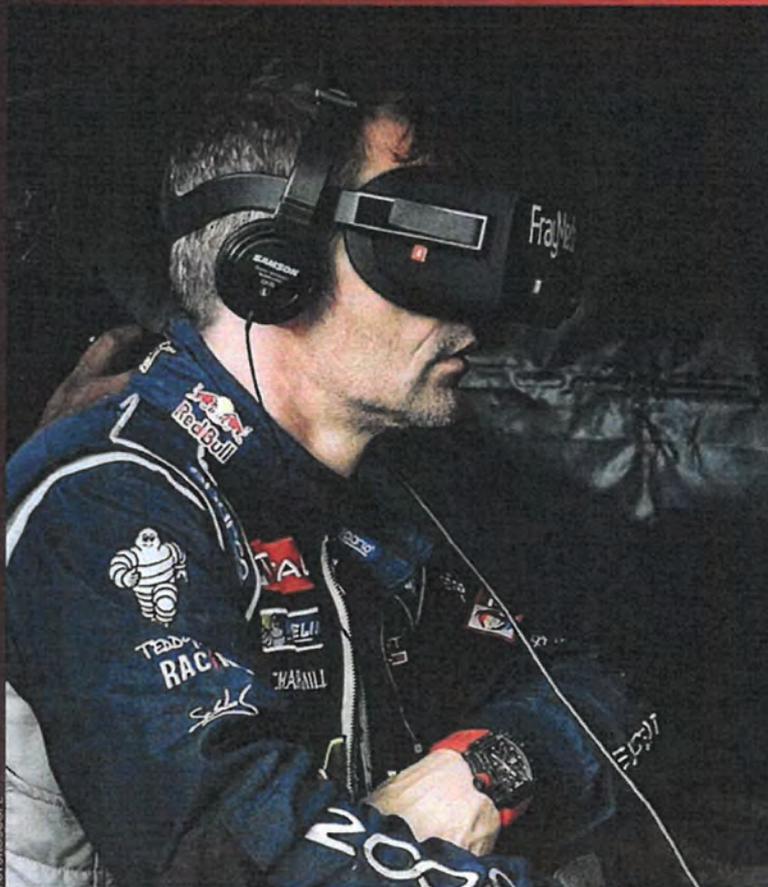
LE + NUMÉRIQUE
Lire notre reportage au Futuroscope : sciav.fr/855VR5D

88 [REPORTAGE] FUTUROSCOPE

L'attraction Loeb

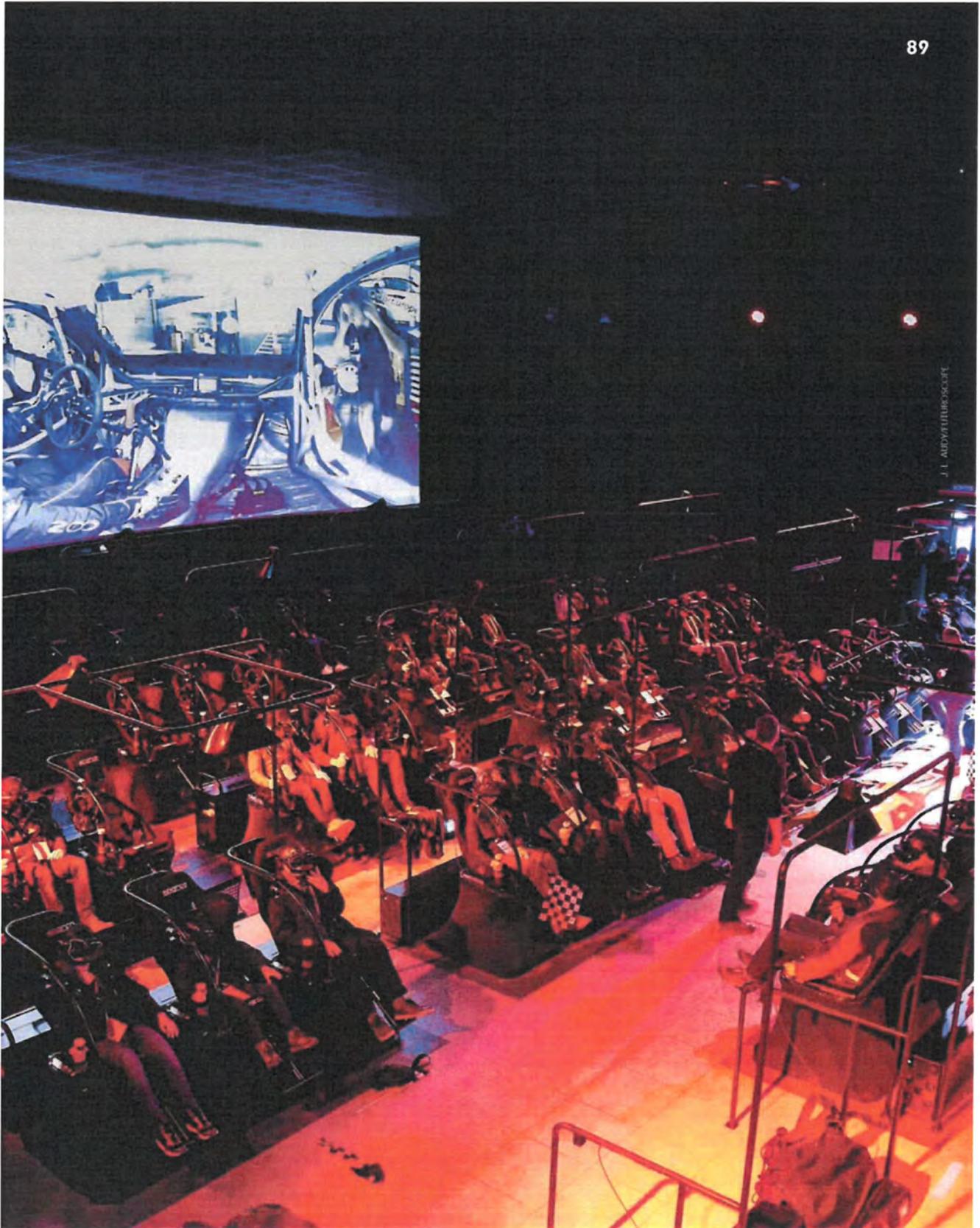
Rouler aux côtés d'un nonuple champion du monde et retenir son souffle. C'est la nouvelle expérience proposée au Futuroscope. L'Auto-Journal l'a testée avec le pilote alsacien.

Par Antoine Grenapin



FUTUROSCOPE





J. L. AUDY/STUDIO SCOUT

90 [REPORTAGE] SÉBASTIEN LOEB RACING XPERIENCE

La Peugeot 208 WRX se positionne à l'entrée d'un garage. Le moteur de 560 ch hurle, le siège vibre avant que Sébastien Loeb n'enclenche la 1^{re}. Il s'échappe de l'enceinte, slalome entre une rangée de voitures et pénétre sur une piste. Le nonuple champion du monde enchaîne les vitesses, le regard immobile et toujours focalisé sur la route. Il bifurque, traverse un champ et propulse son bolide sur une route sinueuse. À ses côtés, dans l'habitacle exigu, le copilote, c'est vous.

Muni d'un casque de réalité virtuelle (VR), vous percevez tout : les à-coups, les changements de direction et les coups de volant. Devant, ce sont bientôt les vignes alsaciennes, décor d'une des spéciales les plus réputées de l'ex-Rallye de France, qui défilent. Bienvenue à bord du Sébastien Loeb Racing Xperience, la dernière attraction proposée au Futuroscope!

600 m² 100 % Loeb. "Chaque année, une poignée de privilégiés ont l'occasion de monter avec moi à bord, confie le pilote alsacien. J'avais vraiment envie de faire partager cette expérience au plus grand nombre. Or, les images télévisées sont trop réductrices et ne rendent pas assez compte de ce que l'on vit à l'intérieur." Alors, le pilote s'est lancé dans ce nouveau défi : proposer une immersion aux visiteurs de l'un des quatre parcs les plus visités de l'Hexagone – le Futuroscope, près de Poitiers, a accueilli deux millions de personnes l'an dernier.

Le visiteur s'engouffre dans un espace de 600 m² totalement dédié au nonuple champion du monde des rallyes. Au cours d'un circuit balisé, il découvre certains trophées remportés par le pilote, ses grands faits d'armes et les spécificités des bolides qu'il a sublimés. Un avant-goût de l'attraction avant de se retrouver, debout, dans une salle plongée dans



la pénombre. Quelques écrans plats s'allument, barrés par la mention "Breaking news". L'expérience peut commencer.

"Un camion et un train viennent d'entrer en collision à proximité de Strasbourg, explique la présentatrice, image de l'accident à l'appui. Un gaz toxique et hallucinogène, du protoxyde d'azote, s'échappe d'un des wagons et menace de se propager." L'animatrice introduit ensuite une envoyée spéciale à une poignée de kilomètres de l'incident, dans



1 Pour les besoins du tournage, une des portières avant a été retirée. 2 Sébastien Loeb s'est longtemps impliqué, pendant les vingt-quatre mois de travail nécessaire. 3 Une cinquantaine de personnes ont participé à la réalisation du film de l'attraction.



J'avais vraiment envie de faire partager mon expérience du pilotage au plus grand nombre.



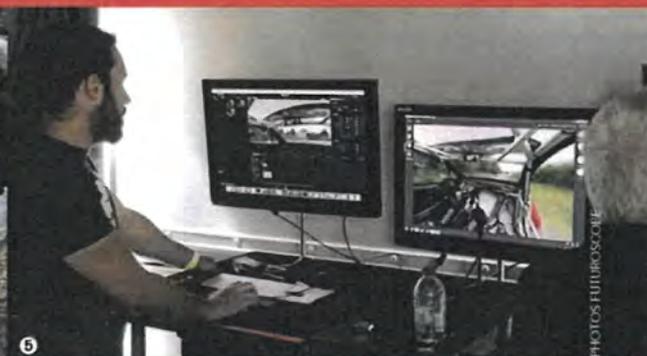
Pendant 2 minutes et 57 secondes, les spectateurs ressentent tout ce qui se passe dans l'habitacle d'une voiture de course.

lui qui tiendra le précieux tube à essai pendant toute l'expédition, une dizaine de kilomètres au cœur de l'Alsace. Les écrans s'éteignent et le public découvre une salle plongée dans le noir et équipée de 108 sièges surélevés entourés par deux écrans de cinéma. On y prend place avant de vêtir un casque de réalité virtuelle et deux oreillettes fixées à celui-ci. À l'image, le visiteur se retrouve sur le siège passager de la 208 WRX, au sein du garage où le staff technique s'active. Ici, chacun s'appelle copilote et doit prendre dans sa main droite une sorte de joystick qui – grâce à la magie de la réalité virtuelle – est le précieux antidote.

Sauvetage planétaire. Ensuite, place au show Loeb, à sa dextérité au volant et à sa capacité à avaler les kilomètres quels que soient les dangers et le revêtement. Le spectateur tangué au gré des freinages et des changements de direction. Surtout, il peut s'offrir le luxe de ne pas seulement être focalisé sur la route qui défile, ce qui est beaucoup plus difficile dans la réalité. Ainsi, il est possible de s'attacher à regarder par sa fenêtre de droite et, surtout, d'admirer le roi du rallye dans ses œuvres, sa concentration et ses enchaînements au volant. *"Bravo copilote, on vient de sauver la planète!"*, sourit Sébastien Loeb à l'issue de cette course folle de 2 minutes et 57 secondes. Un sprint rendu impressionnant par cette 208 WRX avec laquelle Loeb a découvert le rallycross la saison dernière. *"Il s'agit de la voiture la plus performante que j'ai eu l'occasion de piloter sur route, confie le pilote. C'était vraiment agréable de tester ses réactions sur une spéciale de rallye avec des pneus qui glissaient pas mal."* Le tournage, réalisé sans portière passager – *"j'ai parfois dû éviter quelques branches sur le parcours"* – est également l'illustration la plus spectaculaire de ces casques de VR, qui ne sont que quelques milliers à être commercialisés en France.

la petite ville d'Haguenau, là où a été trouvé un antidote. Les fans de rallye et les Alsaciens ont tout de suite décelé le clin d'œil: Haguenau, c'est la ville natale de la star des rallyes, là où il a grandi et aime tant retrouver sa famille et ses amis de toujours. *"Il faut rapporter l'antidote au plus vite sur les lieux de l'accident! Cela va vous paraître surprenant, mais les autorités ont décidé de confier cette mission à Sébastien Loeb."* La star entre alors en piste et le visiteur est mis à contribution: c'est

④ La Peugeot 208 était la voiture utilisée par Sébastien Loeb la saison dernière en rallycross. ⑤ Pour réussir à restituer les sensations à bord, les équipes de réalisation ont longuement travaillé à la synchronisation des images virtuelles.



L'AUTO, LE BON FILON DES PARCS D'ATTRACTIONS

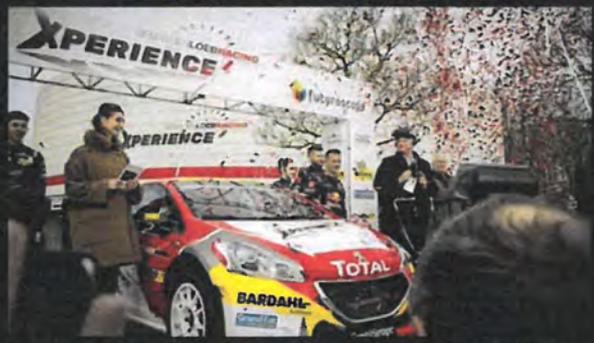
Le Sébastien Loeb Xperience est loin d'être la seule attraction automobile des grands parcs hexagonaux. Au Futuroscope, d'ailleurs, les enfants (à partir de 1,40 m) peuvent s'initier au Code de la route au volant de petites voitures électriques sur circuit. À Disneyland Paris, les visiteurs de tout âge peuvent visiter Radiator Springs, la reconstitution de la ville du film *Cars*, et, un spectacle de 45 minutes: *Moteur... Action!*, met en prise des bolides qui enchaînent les manœuvres et les cascades dans un décor de cinéma. Même le Parc Astérix (photo) dispose d'un univers automobile avec la Nationale 7, un parcours où les enfants conduisent de vieux taxis posés sur des rails.

92 [REPORTAGE] SÉBASTIEN LOEB RACING XPERIENCE

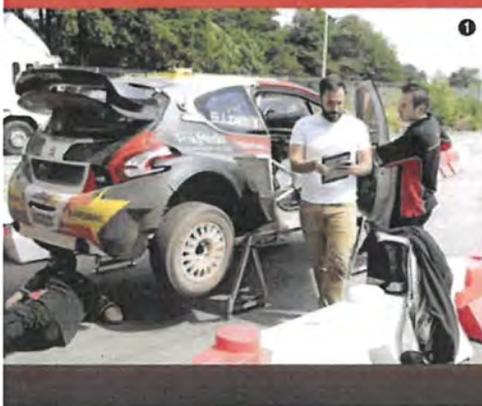
Une superproduction. "La réalité virtuelle s'est imposée tout de suite, puisque c'est la seule façon de placer le visiteur sur le siège passager de Sébastien Loeb, nous explique Élodie Arnaud, chef de projet au Futuroscope. Ensuite, il s'agit d'un assemblage de technologies pour arriver à ce résultat : un simulateur conçu pour l'aéronautique, des capteurs pour enregistrer tous les mouvements à bord et une précision en matière de synchronisation." Ce dernier aspect est essentiel, notamment pour Sébastien Loeb, qui s'est longuement impliqué durant les vingt-quatre mois de travail qui ont été nécessaires : "On réalise tout de suite si la synchronisation n'est pas parfaite. Pour que l'expérience soit forte, c'était primordial d'y parvenir." Au total, une cinquantaine de personnes, mobilisées par FrayMedia, la régie publicitaire qui s'occupe de l'image du pilote, ont œuvré à la réalisation de ce film dont un opérateur travaillant en parallèle sur le tournage de *Mission impossible*, qui se tenait au même moment à Paris. Une caméra captant à 360° a été acheminée depuis le Japon pour enregistrer au mieux les images (60 par seconde) et assurer la stabilité malgré les contraintes du revêtement.

Et la ceinture ? Ensuite, place à la délicate mission d'assurer le même dispositif pour 108 visiteurs en même temps. "Chaque casque est connecté à un ordinateur qui calcule en temps réel la position de son utilisateur afin d'adapter l'image en temps réel", confie Élodie. Par ailleurs, un capteur fixé sur le casque permet d'intégrer les mains des visiteurs et leurs mouvements dans l'image. Si, par malheur, vous inclinez la fiole, elle émettra un échappement d'air. Et, pour que l'expérience soit la plus réaliste possible, plusieurs odeurs et sensations physiques ont été ajoutées. En revanche, les habitués de sport automobile et les plus consciencieux chercheront sans doute longuement à s'attacher avant de prendre la route. Or, pas de ceinture dans l'attraction. "Nous y avons pensé, précise Élodie Arnaud. Mais avoir des ceintures oblige à faire deux contrôles de sécurité, un premier électronique et un second physique, ce qui fait perdre beaucoup trop de temps." Une des premières spectatrices à avoir découvert l'attraction n'a pas réclamé de ceinture malgré son jeune âge (10 ans). Et pour cause : elle s'appelle Valentine Loeb. Elle aussi a apprécié le moment, même

Les spectateurs doivent tenir une fiole durant toute l'attraction, en fait un joystick positionné à côté du siège.



Inauguration de l'attraction, en mars dernier, en présence de Sébastien Loeb et de l'ex-directeur du Futuroscope, Dominique Hummel.



1 Il a fallu adapter la voiture afin de capter l'ensemble des sensations à bord.
 2 Sébastien Loeb tenait à ce que les impressions soient les plus proches de la réalité.
 3 Le pilote a traversé un circuit, un sentier de forêt et des routes qui avaient été empruntées lors de l'ancien Rallye de France, en Alsace.



“ **Chaque casque est connecté à un ordinateur afin d'adapter l'image en temps réel.** ”



PHOTOS: J. AUDY/FUTUROSCOPE

Au service des sens

Pour que le ressenti soit aussi proche de la réalité, l'expérience est en 5D (cinq dimensions) et fait notamment appel à la vue (grâce au casque de réalité virtuelle), à l'odorat (avec notamment des effluves de pneus soumis à rude épreuve), au toucher (en ressentant la vitesse et le vent) et à l'ouïe (paroles brèves de Loeb et bruit de la voiture).



si "elle est rodée, confie son père. Elle était montée avec moi dans une Peugeot 306 Maxi lors de la course de côte de Turckheim (Haut-Rhin). À l'arrivée, elle m'a dit: « Papa, je pensais que ça allait plus vite! »" Pour les moins téméraires ou les moins habitués, le Sébastien Loeb Xperience offre néanmoins une immersion unique, l'occasion de partager une poignée de minutes à bord, aux côtés du pilote français le plus titré de l'histoire. ■



④ Dans le scénario, Sébastien Loeb doit ramener un antidote afin de lutter contre la propagation d'un gaz toxique provoquée par un accident.
 ⑤ Pour rendre la reconstitution la plus crédible possible, des figurants ont joué le rôle des services de décontamination.

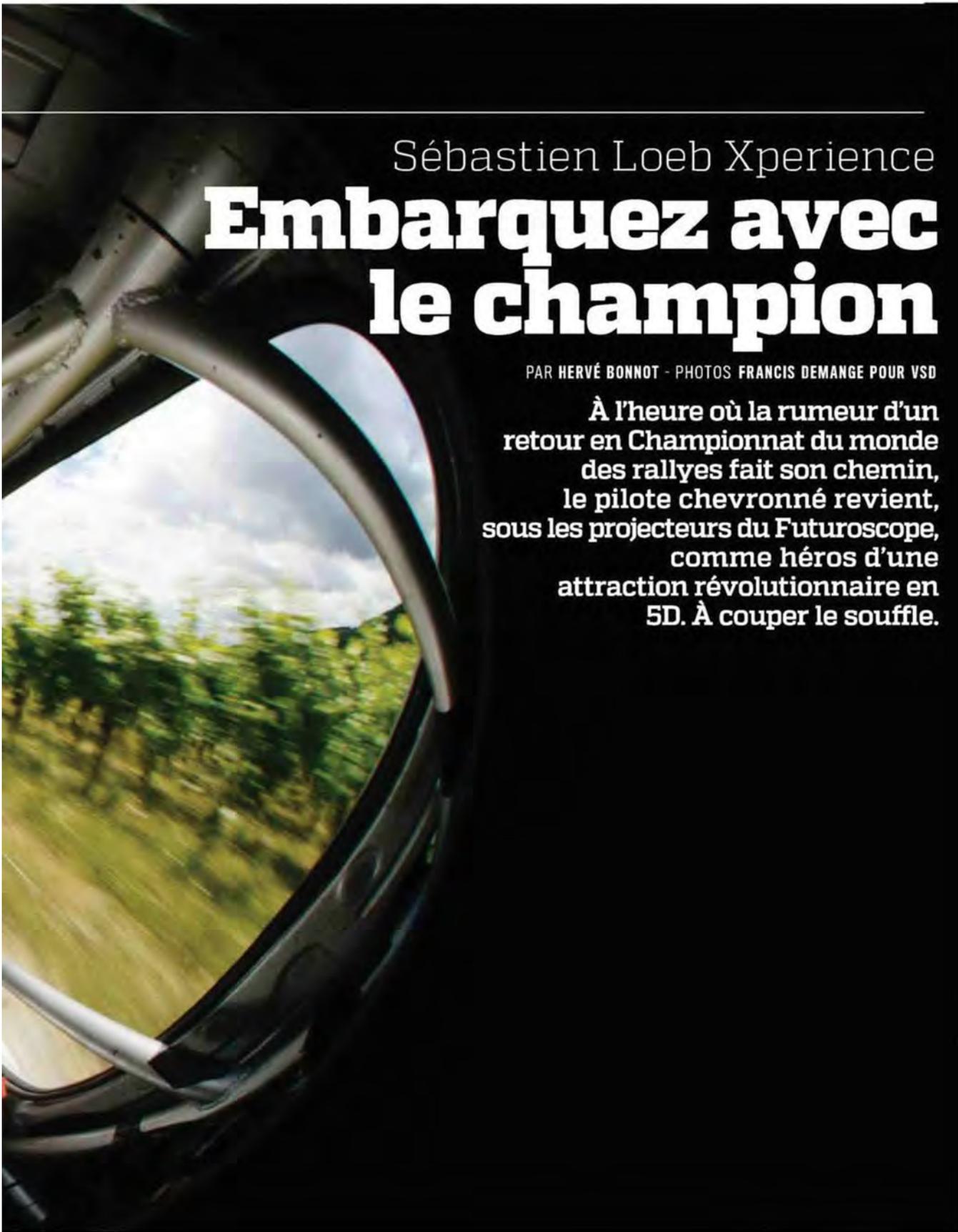




Reportage
High-tech



Avec le Sébastien Loeb Racing Xperience, le nonuple champion du monde embarquera en avril prochain les amateurs de sensations fortes dans une vertigineuse course contre la montre au volant de sa Peugeot 208 WRX.



Sébastien Loeb Xperience
**Embarquez avec
le champion**

PAR HERVÉ BONNOT - PHOTOS FRANCIS DEMANGE POUR VSD

À l'heure où la rumeur d'un retour en Championnat du monde des rallyes fait son chemin, le pilote chevronné revient, sous les projecteurs du Futuroscope, comme héros d'une attraction révolutionnaire en 5D. À couper le souffle.

Durant trois minutes d'action trépidante, le pilote emmène son passager au cœur de la forêt vosgienne, mais aussi à travers les vignobles alsaciens, jusqu'à Haguenau, sa ville natale.



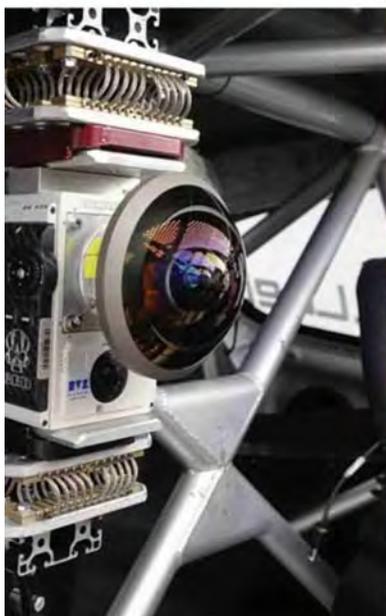
“Derrière le volant, j’ai fait tout ce qu’il fallait pour que l’action soit le plus spectaculaire possible”

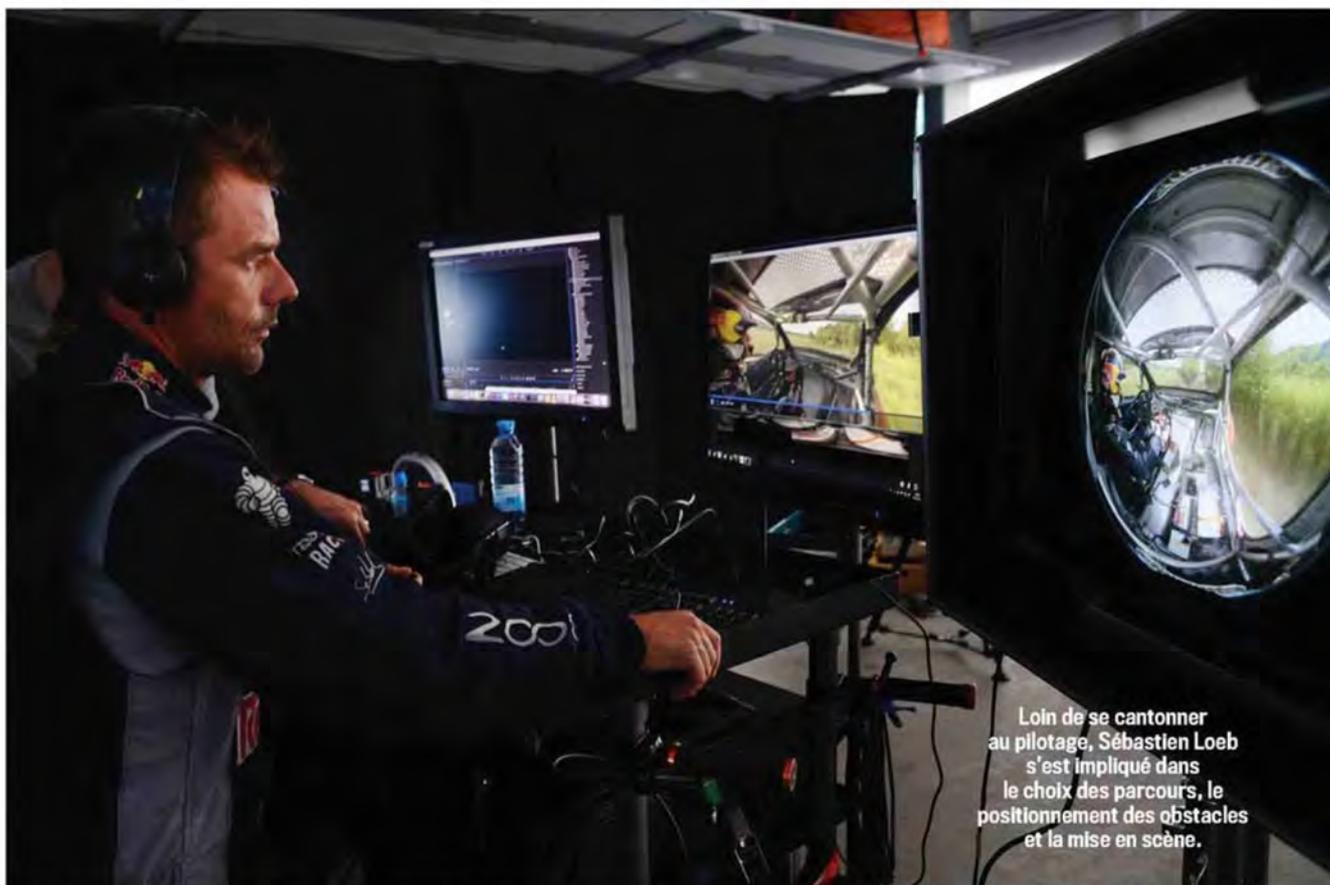
SÉBASTIEN LOEB



Les studios parisiens Small et XXII ont assuré l'élaboration des surprenants effets spéciaux qui ponctuent le scénario.







Loin de se cantonner au pilotage, Sébastien Loeb s'est impliqué dans le choix des parcours, le positionnement des obstacles et la mise en scène.

Des effets spéciaux dignes d'une superproduction traduisent les

Grâce à un casque de réalité virtuelle de dernière génération qui diffuse 60 images par seconde, l'immersion est totale. Le siège, articulé sur six axes, offre des sensations extrêmes.



Sous le capot de la Peugeot 208 WRX: 550 ch. Au volant: Sébastien Loeb, le regard fixé sur l'horizon. Le moteur vrombit. Les pneus hurlent. Et vous voici collé au siège, à la droite d'une légende vivante du sport automobile.

C'est en tout cas la promesse faite par les promoteurs du Sébastien Loeb Racing Xperience, qui pourrait bien, dès le mois d'avril prochain, s'imposer comme la nouvelle attraction phare du Futuroscope de Poitiers. Si vous avez toujours rêvé de prendre la place de Daniel Elena, le fidèle copilote de celui qui a remporté neuf championnats du monde entre 2004 et 2012, le moment est sans doute venu. Pas tout à fait en tant que copilote, car le scénario de l'attraction ne l'envisage pas, mais au moins en tant que passager. Ce qui n'est déjà pas si mal.

Le pitch? Le champion teste une nouvelle voiture de rallycross sur circuit. Non loin de là, un camion contenant un gaz hallucinogène rare se renverse. La substance pourrait bien envahir toute la région avec des conséquences difficiles à évaluer. Mais le coureur n'hésite pas à interrompre son entraînement et à emprunter les chemins de traverse. Son objectif: faire un prélèvement et le porter au laboratoire dans

moindres accélérations, coups de frein ou dérapages

les plus brefs délais pour élaborer un antidote. S'ensuit une virée décalée qui retrace symboliquement la carrière du pilote. Le visiteur campe le rôle d'un compagnon de fortune qui doit tenir la fiole renfermant un échantillon du mystérieux gaz jusqu'à bon port. Évidemment, quelques émanations de ce gaz pourraient bien troubler la vision et les perceptions de l'hôte.

Si le scénario ne s'embarrasse pas de vraisemblance, il offre un bon prétexte pour nous emmener dans une course folle contre la montre. Quelques minutes d'émotions intenses qui nous feront filer à travers la forêt, les vignes alsaciennes, jusqu'aux rues d'Hague-nau, la ville natale du pilote.

C'est au mois de juin dernier que le tournage s'est déroulé, en Alsace et au cœur de la forêt vosgienne. Cinq jours d'effervescence et de bonne humeur pour la quarantaine de personnes impliquées. « Nous avons déployé les moyens d'un long-métrage, raconte Pierre Burgeot, directeur associé de Framédia, l'agence qui produit le film. Cela pour un court-métrage d'à peine trois minutes d'une grande intensité. L'attraction en 5D – une première mondiale – associe un casque de réalité virtuelle dernier cri qui diffuse des images de très haute résolution en 6K (6560 par 3102 pixels, NDLR), un siège qui retranscrit avec

précision les mouvements du véhicule, un son spatialisé et plusieurs éléments sensitifs permettant de rendre l'immersion totale. » Des sensations thermiques, le vent, la pluie et même les odeurs de la nature environnante devraient en effet être au rendez-vous. Il aura fallu six mois de préparation, cinq jours de tournage, et cinq mois de postproduction pour parvenir au résultat recherché. « Il faut savoir que pour sa préparation sportive, l'approche de Sébastien Loeb est déjà high-tech, raconte Dominique Hummel, président du directoire du Futuroscope. Outre les entraînements habituels, il a depuis longtemps adopté le training virtuel: il fait filmer le parcours de chaque course sous différents angles et grâce à une plateforme multiécran, il s'imprègne du moindre détail de la trajectoire. Nous nous devions d'être à la hauteur: là où un simulateur classique va au mieux vous faire sentir que vous passez sur un gros caillou, le siège de dernière génération développé par le laboratoire français Ellip6 est capable de donner l'impression de glisser sur du sable. »

Pour un résultat prometteur, si l'on en croit la version que nous avons pu tester en cours de développement. Les sièges, articulés sur six axes dynamiques, traduisent parfaitement les moindres

accélérations, coups de frein et dérapages. Quant au casque de réalité virtuelle, il nous plonge dans une action époustouflante et donne une grande liberté de mouvements. Les images ayant été tournées grâce à une caméra fish-eye à 360 degrés, le spectateur peut regarder dans toutes les directions: s'intéresser au pilote, jeter un œil dans l'habitacle ou admirer le paysage. « Je suis vraiment attentif au réalisme, explique Sébastien Loeb. J'avais déjà piloté avec des caméras embarquées, mais avec le capteur 3D temps réel, c'est carrément une autre dimension. Il ne s'agit pas simplement de conduire et de donner mon nom à un divertissement. J'ai participé activement au choix des parcours, au positionnement des obstacles et j'ai eu mon mot à dire sur la mise en scène. Sur le tournage, j'ai fait tout ce que je pouvais pour que l'action soit le plus spectaculaire possible. Dans la scène qui se déroule en forêt, on a fait modifier le chemin pour obtenir une belle bosse, qui occasionne un saut qui ait de la gueule. » Avec une prise de risque calculée. « C'est comme en rallye, détaille le champion. Le décor ne donne pas droit à l'erreur. Il faut rouler "à la limite" sans la dépasser. Le but n'est pas de finir dans un arbre. » Même si bien des surprises attendent les fêrus de vitesse.

H. B.

futuroscope.com



Sébastien Loeb pied au plancher au Futuroscope



PAR **MARIE-CHRISTINE MOROSI**

Publié le 31/03/2018 à 12:09 | [Le Point.fr](http://LePoint.fr)

Le Point.fr a testé la nouvelle attraction du Futuroscope mise au point avec Sébastien Loeb, neuf fois champion du monde des rallyes. Bluffant !

Premier parc d'attractions créé en France, en 1987, à l'initiative de René Monory, et fort de ses trente ans, le Futuroscope met un point d'honneur à se renouveler. Il vient d'inaugurer deux nouvelles attractions : l'une consacrée à l'aventure spatiale de l'astronaute Thomas Pesquet et projetée dans la salle de cinéma Imax ; l'autre, à sensations fortes, installée dans un nouvel espace dédié à Sébastien Loeb : cette Xpérience relève de la prouesse technique, puisqu'elle est la seule attraction au monde en VR5D (réalité virtuelle en cinq dimensions). Elle a nécessité trois ans de mise au point et a mobilisé cinquante personnes. Le résultat est là.

Alerte au gaz toxique



Flash spécial. « Un train transportant du protoxyde d'azote est entré en collision avec un camion près d'Hagenau », annonce gravement une présentatrice sur l'écran d'une chaîne d'info. Après une exposition consacrée à Sébastien Loeb, dans le sas qui précède l'attraction Sébastien Loeb Racing Xpérience, le futur

copilote est mis en condition sur sa mission. Le danger de pollution est tel que seul un produit miracle pourrait empêcher la catastrophe... à condition qu'il soit livré en moins de cinq minutes à un labo distant de dix kilomètres.

117 secondes chrono



C'est à Sébastien Loeb, neuf fois champion du monde des rallyes WRC et Alsacien originaire de Hagenau, qu'est confiée la mission. Il a tout juste le temps d'embarquer un copilote... : vous ! Une fois équipé d'un casque VR à 360°, calé dans les fauteuils de cette nouvelle attraction Xpérience Sébastien Loeb Racing, et cramponné à une manette qui évoque la fameuse fiole, on vit cette

course de 117 secondes chrono comme en rallye. Pied au plancher, le pilote quitte un circuit de course et engage sa 208 WRX sur les routes et les pistes forestières du Grand Est où a réellement eu lieu le tournage. Les vignobles défilent. On vit les sensations les plus folles. Le bolide mord l'herbe et coupe les virages, évite des tracteurs, bondit sur des bosses et finit par traverser Hagenau (bouclée pour l'occasion) avant de déposer enfin la précieuse fiole d'antidote au laboratoire situé au centre de la ville.

Cent huit simulateurs Ellip6



En cours de route, les sensations sont multiples et des plus réalistes : mouvements du siège, souffles d'air, odeurs de gomme créent la surprise tout au long du parcours parcouru à 180 km/h ! En tournant la tête pour regarder le pilote, on a vraiment l'impression d'être assis aux côtés du champion alsacien. Les émotions sont partagées... car tout autour, assis sur des

rangées de simulateurs Ellip6 articulés sur six axes, 108 autres participants vivent l'expérience en simultanée, une première au monde. Arrivés à destination, quand Sébastien Loeb – qui avec son équipe a largement contribué à la mise au point technique de l'attraction – lance « voilà, on a sauvé la planète... je te ramène ? » on serait presque tentés de dire « oui ».

Nouvelle technologie virtuelle en 5D

« Dans ce pavillon, dans les trois prochaines années, quatre millions de personnes auront testé ce casque », prédit Dominique Hummel, président du directoire du parc d'attractions poitevin, dont il passe les rênes le 1er avril à Rodolphe Bouin, son bras droit. « Aujourd'hui, quatre millions, c'est le nombre de casques de VR qui existent dans le monde entier. Grâce au Futuroscope, cet accès au plus grand nombre est rendu possible », insiste Dominique Hummel, qui n'oublie pas de rappeler aux enfants et aux parents que, bien sûr, la réalité virtuelle porte bien son nom et qu'il