

ÉVÉNEMENTS

CIRCUIT DES REMPARTS D'ANGOULÊME
LES TRENTE ANS
D'UNE SECONDE VIE

La rétrospective du Circuit des Remparts d'Angoulême soufflait cette année ses trente bougies. Un temps de rêve a illuminé les épingles de ce tracé sinueux, dans l'écho des moteurs renvoyé par les murs de la ville.

TEXTE ET PHOTOS SERGE CORDEY



En démonstration, la Matra 650 de Pierre Règeys a inondé la ville de sa fabuleuse sonorité.

Le week-end était chargé : après avoir passé le plus clair du samedi à Montlhéry, un bref séjour dans le TGV et voilà Angoulême, où l'on fêtait les 20 et 21 septembre les trente ans des Remparts. Il y a bien quinze ans que je n'avais pas assisté à l'événement, depuis l'époque des largesses de la municipalité animée par Jean-Michel Boucheron. L'ancien maire était là, justement, heureux de se replonger dans un bain d'automobiles. «J'ai assisté aux courses des Remparts, dans mon enfance, et c'est ce qui a nourri ma passion.» Il a été moteur, bien sûr, dans le lancement de la rétrospective, en 1978. «Pour la première édition, nous avons eu la chance de pouvoir faire venir Juan-Manuel Fangio, qui avait gagné ici en 1950. Yvan Drapeau, journaliste de la Charente Libre que je connaissais bien, devait aller en Argentine couvrir le Mondial de football. Nous lui avons confié la mission de contacter Fangio pour parrainer cette première. Et

l'ancien champion a accepté, sans autres conditions que la prise en charge de son billet d'avion !» Dans la foulée, grâce à Fangio, Mercedes accepte de prêter une monoplace Mercedes W 196, qui a permis à l'Argentin de décrocher le championnat du monde 1954 et 1955. La rétrospective des remparts était lancée !

Une autre figure a largement contribué à la naissance de la manifestation, et la voilà justement qui déambule dans le paddock. Marc Nicolosi avait imaginé «Les Assises d'Angoulême», sorte de congrès de l'automobile ancienne où étaient évoqués les problèmes du moment, en parallèle aux démonstrations sur le circuit. «J'ai rencontré un jour un dénommé Patrick Lamoureux, raconte Marc. Il avait un budget pour organiser une manifestation à Angoulême. J'ai immédiatement proposé quelque chose sur le thème de l'auto ancienne, qui était ce que je connaissais le mieux. On a fait de tout, ici,

jusqu'au concours du bidon de cinq litres ! Je me souviens que Franky Dumontant proposait des «cours» de restauration, avec la méthode dite «des deux pinceaux» : le premier pousse la crasse et le second passe la peinture !» Et Marc de conclure, avec la gouaille qu'on lui connaît : «A l'époque, le slogan était : Angoulême sort de ses pantoufles !» La ville a effectivement gagné en notoriété, avec d'autres événements comme le festival de la BD. Et les bugattistes ont pris l'habitude de venir par la route, profitant de la manifestation pour une balade entre copains.

SAUVÉ PAR L'HOMOLOGATION

Plus loin, voilà Michel Loreille, dont le nom a été associé durant plusieurs années aux Remparts. «Je suis arrivé en 1982, pour fermer le circuit, rappelle-t-il. J'avais été missionné par la FFSA, qui le trouvait beaucoup trop dangereux. J'ai été immédiatement conquis par le charme du



Fin pilote, Jacky Iuri maniait magnifiquement cette rare et précieuse Amilcar MCO.



Six cylindres, double ACT, compresseur et transmission décentrée caractérisent cette monoplace Amilcar MCO.



Marc Nicolosi (à gauche) en conversation avec Jacky Iuri (dans l'Amilcar).



Belle empoignée entre Erik Comas, au volant d'une Alpine Gr. 4, et Migel Langin sur une Porsche Carrera RS, à l'avantage final du premier.



La Ford Capri d'Alexandre Vediaud dans l'épingle de la Cathédrale. Elle sera contrainte à l'abandon.



Purs produits britanniques : Reliant Sabre et Peerless GT, qui reçoivent leur mécanique de Ford et Triumph.

lien et son histoire, si bien que nous avons pu le faire homologuer, en 1983, et organiser de vieilles courses de voitures historiques. Cela nous a permis de faire venir les Anglais » Ce qui explique la tradition britannique aux Remparts avec entre autres le «team Rosbif» et ses MG, mais que cherche au cœur de Michel «Mes meilleurs souvenirs ici restent les rencontres avec des pilotes comme Juan Manuel Fangio Maurice Trintignant, André Simon, David Piper et tous ceux que nous avons pu faire venir »

La tâche d'organisateur n'a jamais été très simple, à Angoulême, et après le coup de gueule mémorable du bouillant Michel Loreille en 1993, ils se sont succédé en subissant des rebondissements politiques et des orientations parfois arbitraires. Eric Helaine a apporté sa contribution et quelques beaux plateaux de compétiteurs, Jean-Michel Lajac a contribué à pérenniser l'ensemble alors qu'aujourd'hui

l'organisation est confiée par l'Acocra (association gérante présidée par Jean René Tillard) à Laurent Sazerac «Nous investissons beaucoup dans la sécurité du circuit, qui représente un coût énorme, et cherchons par ailleurs à faire plaisir à tout le monde, explique-t-il. Ainsi, nous avons essayé de plusieurs places de la ville pour des événements de clubs qui viennent exposer leurs autos » L'événement est en effet une grande fête pour tous les Angoumoisins, très nombreux tout autour du circuit et qui apportent parfois leur propre contribution. Exemple : ce participant en Amilcar qui a remplacé dans son agence immobilière toutes les publicités de maisons à vendre par des photos d'époque de l'épreuve des Remparts. D'ailleurs, la manifestation ne se cantonne pas à la piste puisque le samedi est réservé à un double rallye dans la région, qui accueillait quelque trois cents voitures, ainsi qu'à un concours d'état

UNE AMILCAR FANTASTIQUE

Le dimanche, un spectacle continu anime le circuit de 1,3 km, au tracé identique à celui de 1939. Court, extrêmement sinueux avec quelques épingles très serrées et un dénivelé important, il a le charme des circuits urbains et fait pour bonne partie celui de la manifestation. Le public est proche des voitures qui négocient des passages en courbes spectaculaires. Dans ces conditions, inutile de proposer des plateaux rapides. Le spectacle s'accommode parfaitement de voitures qui plafonnent à 120 km/h comme certaines avant-guerre. Le programme leur laisse une belle part, avec une grille réservée aux Bugatti Grand Prix, une autre aux «vintage plus de deux litres» et une troisième aux «vintage moins de deux litres». Balade dans le paddock : je tombe en arrêt devant la monoplace Amilcar MCO pilotée par Jacky Iuri. Ce genre d'animal ne court pas



Erich Traber était venu de Suisse avec cette Veritas immaculée.



Le podium de la course des Bugatti Grand Prix : Chris Hudson encadré de Jean-Marc Laffont et Bernard Aristéguy.



Sur le point de prendre la piste, la Lotus XI de Claude Soubise, ex-voiture d'usine.



Longue et basse, la Riley six cylindres de Gérard Griand.



Michel Loreille, très à l'aise parmi la meute de MG anglaises affûtées : il termine troisième de sa catégorie.



Traditionnellement, le Circuit des Remparts accueille une série de Bugatti Grand Prix, ici au sortir du parc concurrents.

les rues, puisque seuls deux exemplaires ont été produits. La dernière fois que l'on a pu en voir une en public, c'était lors de la vente Christie's de Retromobile 2007 où était proposée celle venant de la collection Pozzoli qui entretemps avait subi les affres d'une restauration néo-zélandaise. La pauvre automobile brillait de mille feux, la patine initiale ayant été laminée par un papier de verre un peu trop enthousiaste. « C'est cette même voiture, indique Jacky J'ai repris la restauration pour qu'elle soit plus conforme à sa personnalité, avec notamment une peinture moins voyante ». Incroyable, la transformation est saisissante et la gracile Amilcar retrouve le charme qu'elle avait perdu. Son six cylindres double arbre à compresseur est légèrement décentré, pour permettre à la boîte de vitesses et à l'arbre de transmission de passer à gauche du pilote, celui-ci étant assis très bas dans la frêle carrosserie. Splendide

pièce de mécanique, cette auto est en plus forte d'une riche histoire en course, entre les mains de Mestivier et Scaron notamment. Elle reste très rapide. Jacky Juri a largement dominé sa catégorie. « Elle est plus agile qu'une Bugatti 35, moins fatigante », dit-il.

LA LONGUEUR DES FLAMMES

A ses côtés, on trouve d'autres Amilcar ainsi que plusieurs Riley, dont la six cylindres vert clair de Richard Griand. Je me souviens avoir participé à une séance d'essai de cette voiture, en 1991, sur le circuit de Montlhéry. A l'époque, elle était noire et dotée d'une impressionnante rampe de six carburateurs. « Je les ai remplacés par un simple SU et un compresseur, mais la culasse a un peu de mal à encaisser le surcroît de puissance », reconnaît Gérard. Vous savez qu'une des particularités du moteur Riley est sa distribution, par deux arbres à cames late-

raux assez haut placés actionnant des soupapes en tête dans une chambre hémisphérique. Une conception qui sera maintenue sur les Era de compétition. Gérard ne tarit pas d'éloge sur Freddie Dixon, l'un des préparateurs de Riley les plus talentueux, qui réussissait à battre les voitures d'usine. « La légende raconte qu'il réglait la carburation dans le noir, raconte Gérard, en démontant le collecteur d'échappement, et en observant la longueur de la flamme à la sortie de chaque cylindre ! Pour le réglage de ses batteries de carburateurs il a inventé le principe de la baïonnette qui facilite énormément la synchronisation ». Parmi les avant-guerres de plus de deux litres, l'Alfa 8C Monza d'Andy Johnson se révèle la plus rapide, suivie de près par Jean-Marc Laffont et sa Bugatti 35 B. Le rouge habituel caractérisant l'Italie sur l'Alfa Romeo fait place à un vert anglais. « A l'époque, un pilote néerlandais courait sur une 8C de cette couleur. J'ai

UNE VIE COURTE ET INTENSE

Tout comme une auto ancienne a souvent passé le plus clair de son existence entre les mains de collectionneurs, l'épreuve des Remparts d'Angoulême a connu une vie plus courte que sa rétrospective : trente édition pour la seconde, contre sept à la première.

Tout commence en 1939 : alors que les circuits en ville ne font pas encore peur, la sinuosité des rues d'Angoulême paraît un beau terrain de jeu. Raymond Sommer s'impose au volant d'une Alfa Romeo, devant un certain Horvilleur sur Maserati et Durand pilotant une Bugatti. A peine née, l'épreuve connaît un arrêt provoqué par la guerre et reprend en 1947. Alors que sur d'autres circuits plus rapides quelque dinosaures, comme les Delahaye ou Talbot parviennent encore à se classer honorablement, les épingles des Remparts favorisent des voitures plus agiles : Eugène Martin place en tête sa Frazer-Nash-BMW, suivi des Cisitalia de Manzoni et Loyer/Sommer. Une situation qui se confirme l'année suivante où Troubetzkoy gagne au volant d'une Gordini, à l'époque où le « sorcier » s'appuie encore sur des mécaniques Simca. Un succès qui va se confirmer en 1949, avec Maurice Trintignant et Robert Manzoni, premier et deuxième sur Gordini. En 1950 toutefois, André Simon et sa Gordini doivent s'incliner devant la Maserati d'un Fangio impérial, alors que Gonzales s'empare de la troisième place. L'année suivante, changement de décor : Rudolf Fischer remporte l'épreuve au volant d'une monoplace Ferrari, devant la HWM de Lance Macklin et la DB-Panhard de Michel Aunaud. Ce sera le dernier « Grand Prix d'Angoulême ». Un meeting de courses est encore organisé en 1955, mais réservé à des catégories nationales.



La couleur verte de l'Alfa Romeo 8C d'Andy Johnson est un hommage à un ancien pilote irlandais.



Après chaque série, les trois premiers ont droit à un tour dans le cabriolet D5 de Jean-René Tillard, comme ici après la série MG. A bord : George Edney, Tim Patchett et Michel Loreille.

choisi de lui faire honneur», explique Andy, Irlandais lui aussi et venu de son pays par la route. Histoire de famille...

ERIK COMAS EN GRANDE FORME

Le circuit reçoit aussi des autos plus récentes, avec un plateau GT animé par une bagarre sans merci entre Erik Comas au volant d'une Alpine Gr. 4 et Miguel Langin pilotant une Porsche Carrera RS 2.7 aux couleurs de Polybaie. L'Alpine, partie en pole position, a pu conserver sa position au terme d'une course forçant le talent des pilotes. « C'est un circuit très plaisant, reconnaissait l'ancien pilote de Formule 1. Un mélange de tracé en ville et de spéciale du col de Bavella, en Corse, où je serai dans quinze jours. » Quant à la catégorie dénommée « sports-cars », elle accueille plusieurs machines intéressantes comme une Lotus XI Le Mans, la belle Veritas d'Erich Traber et d'originales sinon

élégantes : Reliant Sabre et Peerless GT, purs produits de la culture britannique. Pour meubler les temps morts, les organisateurs ont invité quelques voitures d'exception : la March de François Duret, la Ford GT40 pilotée par Claude Nahum, la Matra 650 de Pierre Rageys (quel bruit... On ne s'en lasse pas), le spider Peugeot 905 de Yannick Pierrel dont le rayon de braquage se prête assez mal aux épingles du circuit. La Matra, par contre, s'en est bien sortie : « C'est assez agréable, avouait Pierre. Comme sur une route sinueuse, et la 650 s'accommode bien de ce genre de terrain. »

Par contre, la voie ouverte en 1978 en direction des pilotes célèbres, avec la venue de Fangio, est restée cette année sans lendemain, malgré ce trentième anniversaire. Il est vrai qu'organiser une manifestation de ce style le même week-end que le Goodwood Revival coupe quelques ressources, en belles autos et en

personnalités de renom. Mais le soleil, bénédiction pour un organisateur en plein air, fait oublier les quelques faiblesses de l'événement en mondanant la ville de rayons aussi chauds que généreux.

Avant de quitter le circuit, je croise Bernard Moreau, enthousiaste régional de l'étape qui apporte un soutien sans faille à l'événement. Son projet de circuit automobile va-t-il aboutir ? « Le lancement officiel des travaux a lieu demain 22 septembre », annonce-t-il avec un grand sourire. L'aboutissement de plusieurs années de travail et le début d'une nouvelle aventure, pour ce « circuit du Maine » situé près de la ville, dont l'ouverture est prévue dans deux ans. Angoulême est vraiment sortie de ses pantoufles !

/// ACOORA 2 rue Fontgrève, 16000 Angoulême
05 45 94 95 67 - www.circuit-des-remoarts.com