

Automobiles anciennes. La 30^e édition du Circuit international d'Angoulême, les 20 et 21 septembre, n'a pas démenti sa légende.

Les pilotes aux remparts

Tout va trop vite. Jules Renard, dans son journal, se lamentait déjà en notant : « *Trop vite, l'auto. Tant de jolis paysages où l'on ne s'arrête pas ! On laisse des regrets partout.* » Le vrai regret, à la fin de ce dernier week-end d'été durant lequel se tient traditionnellement le rendez-vous du Circuit international des remparts, c'est de quitter Angoulême.

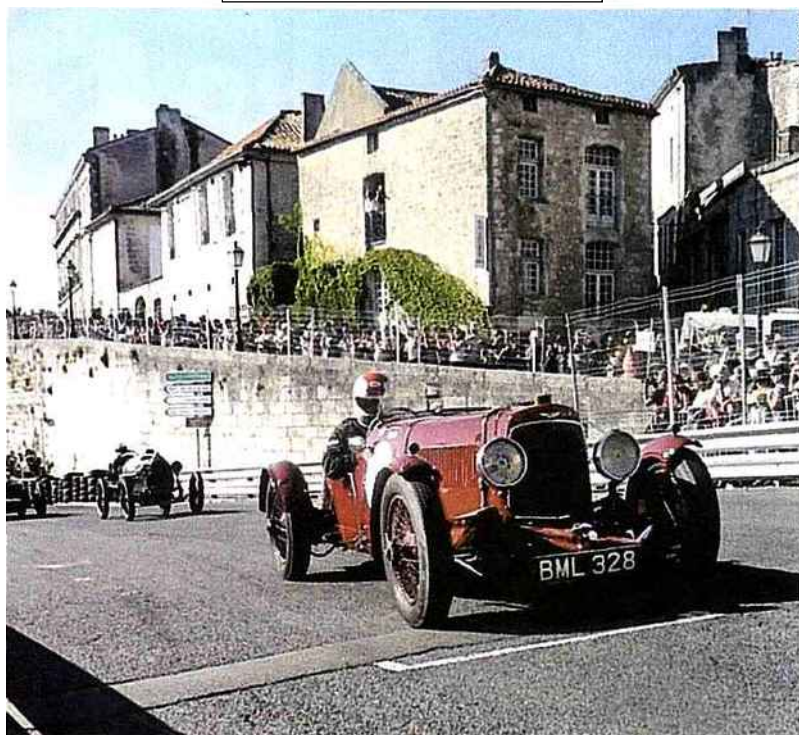
Dès le vendredi soir, toute la cité, haut perchée, s'était animée pour assister au concours d'élégance dans les jardins de l'hôtel de ville crénelé. De bien belles machines ont été couronnées cette année, telles cette élégante torpédo Rolls-Royce 1929 ou une très belle Porsche 356 plus lustrée que neuve.

Samedi, place au rallye touristique. Pour faire mentir Jules Renard, la petite cohorte rugissante explore la région sous un ciel tendu d'azur. Longue et harmonieuse balade, dédiée au plaisir de rouler, cet art de vivre désormais suspect mais que les autos anciennes distillent licitement. Puis le soir s'étire sur la campagne charentaise, Toscane miniature avec sa géométrie de vignobles. La belle cathédrale Saint-Pierre se teinte de lueurs parme. Il est l'heure de regagner la ville haute et de garer les autos le long des halles. Certaines sont familières, comme ces MGB ou Alfa Romeo, d'autres plus inhabituelles à l'image d'une Jensen C-V8, d'une Lotus Esprit turbo ou de quelques Marcos et autres TVR.

Dans les garages des hôtels, une escadrille de Bugatti

Sous l'édifice de fer et de verre de style Baltard, magnifiquement restauré, les commerçants offraient une gourmande hospitalité aux pilotes et aux amateurs de belles automobiles. La fête ne dure pas trop tard. Dans les garages des hôtels, on aperçoit une escadrille de Bugatti, avec un sac à dos ventru de randonneur en guise de boîte à outils pendu sur la roue. Aux coins des rues, partout des autos, simplement endormies, comme jadis.

Dès le lendemain matin, aux petites heures dominicales, les bolides d'un autre temps se réveilleront et feront



Nostalgie. L'Aston Martin Ulster LM. Une pièce d'exception lancée dans une course au tracé inchangé depuis sa première édition, disputée en 1939.

trembler la cité et les vitraux, au fil des différents plateaux qui organisent l'épreuve en fonction des époques. La grand-messe de l'automobile de compétition n'effraie pas le curé de la cathédrale ; il sera même, comme chaque année, le premier à exposer des photos de la course, qui passe sous la dragée haute à une Aston Martin Ulster Le Mans. Entre deux catégories, Pierre Rageys file à toute allure dans sa Matra 630 pour donner rendez-vous à Rétromobile en février.

En "sport", malgré la pugnacité d'Érik Comas aux commandes de sa redoutable Alpine gagnante du Tour auto et l'élégance des trajectoires de Jérôme Auzanneau à bord de sa très chic Austin Healey 100.4, les agiles Lotus Seven et autres Morris Cooper l'emportent.

Il ne faut pas sous-estimer la difficulté du tracé de ce circuit qui arpente les

rues circulaires de la ville et qui est inchangé depuis la première épreuve disputée en 1939, qui vit s'affronter les champions de l'époque, Jean-Pierre Wimille et Maurice Trintignant en tête. Angoulême est une épreuve importante du championnat jusqu'à l'avènement de la Formule 1, dont les règles contraignantes sonnent le glas de l'épreuve urbaine en 1955. Seul Monaco gardera son Grand Prix. Les lecteurs de *Michel Vaillant* connaissent donc Angoulême bien avant la création du Festival de la bande dessinée.

Après des années en demi-teinte, la capitale de la Charente a retrouvé toute sa superbe et offre bien des visages différents. L'épreuve historique, née sous le parrainage de Juan Manuel Fangio en 1978, en ressuscite chaque année le parfum, mais surtout la magie. À mille lieues des rendez-vous mondains de l'auto ancienne, Angoulême reste une grande fête de copains.

FREDERIC BRUN