

La renaissance: lorsqu'un circuit renait

Séquence nostalgie, et plutôt deux fois qu'une, lors du premier WEEA sur le circuit de Reims-Gueux les 22 et 23 septembre. Presque une résurrection.

Monter une rétrospective sur un circuit existant n'est pas chose facile. S'attaquer au sujet en partant d'un circuit en état de ruine pouvait tenir de la gageure la plus téméraire. Les organisateurs du Week-End de l'Excellence Automobile ont relevé le défi avec un réel succès en bout de ligne droite. Pourtant, la partie n'était pas gagnée, loin de là. Les équipements et infrastruc-

tures du circuit, abandonnés et pillés depuis près de 40 ans, étaient devenues quasi-inexistants et en tous les cas inutilisables en l'état actuel des exigences sécuritaires. Le tracé, pour sa part, était redevenu exclusivement routier et avait perdu tout aspect commun avec un anneau de vitesse. Voilà pour le décor...

L'idée de départ est venue de la conjugaison de deux nouveaux facteurs. D'un côté, une association locale, les *Amis du Circuit de Gueux*, a consacré pas mal de temps et d'énergie à la remise en peinture de la ligne des stands. De l'autre, le récent doublement de la RN 31 avec séparation centrale laissait entrevoir une fermeture partielle permettant de façon très ponctuelle de renouer avec l'ancien tracé du circuit. Ne restait plus qu'à...

ÉDITIONS FUTURES

Pour raison de sécurité, les tribunes ont été interdites au public, les stands ont été sécurisés et le tracé « agrémenté » de chicanes et d'échappatoires. Afin de pallier au manque de structures utilisables, un village avec paddocks a été monté sous chapiteaux.

Cette première édition de WEEA fera date. C'était en tous les cas l'objectif de l'organisateur, Franz Hummel, qui tient à faire dans la durée: « Il n'a jamais été question de faire un coup ponctuel, mais de créer un rendez-vous historique annuel. Ce qui est frappant, c'est de voir le capital sympathie et émotion que peut conserver un circuit comme celui de Gueux auprès du public en général, et des rémois en particulier. Toute l'équipe de WEEA a été frappée par toutes les bonnes volontés qui se sont manifestées spontanément. Pour nous, l'essentiel était que cette première édition se déroule bien et serve en quelque sorte de carte de visite pour pérenniser les éditions futures. Nous ferons mieux ».

Certes, il y aura toujours quelques implacables pour contester l'homogénéité des plateaux, le choix des véhicules, la vitesse trop basse et la difficulté pour accéder aux parkings visiteurs. Il reste que cette édition restera comme une grande première qui aura rassemblé quelques 200 véhicules roulants, sans compter les expositions statiques, et près de 20 000 visiteurs sur les deux jours.



Très entouré, Jean Alesi s'est déclaré très ému. La Streamliner impose le respect. Piloter une voiture mythique en un lieu mythique, c'est un hommage pour le véhicule comme pour le pilote.

LA JOCONDE DE L'AUTOMOBILE

Temps fort du week-end, Mercedes avait dépêché la W 196 Streamliner, celle là même qui courut sur le circuit en 1954 et 1955 pilotée par Fangio. A plusieurs reprises, celle qui sort rarement du musée Mercedes de Stuttgart a retrouvé l'asphalte de ses premiers exploits, avec Jean Alesi aux commandes. «La Streamliner, c'est un peu la Joconde de l'automobile» devait commenter Franz Hummel en invitant la foule à écouter ses montées dans les tours, telle une minute de silence au demeurant très sonore.

Le reste du plateau était très eclectique puisque ouvert à tout objet roulant représentatif de la passion automobile. Certains ont d'ailleurs pu savourer leur chance, sachant que les éditions futures seront certainement plus sélectives quant aux modèles retenus.

Aux vues des immatriculations, les français représentaient le gros des troupes, avec néanmoins quelques anglais et allemands. Au fil des années, les rumeurs évoquaient les passages de têtes connues, les frères Knight de l'école Winfield, Jean Pierre Moroni, Philippe Gache, Charles Cevert...

Habitué des 12 Heures pour les avoir disputées de 56 à 67, David Piper trouvait que la Ferrari 275 LM verte avec laquelle il s'était classé 2^e en 1967 n'était pas vraiment faite pour les chicanes, un peu trop nombreuses à son goût. On veut bien le croire, sachant qu'il fallait bien calmer les ardeurs de plus téméraires que lui, mais pas forcément aussi aguerris. D'autres s'accommodaient fort bien

des vitesses imposées, tel son compatriote venu d'Oxford au volant d'une Delage D15 de 1924 qui trouvait simplement que certaines bottes de pailles étaient un peu serrées. Des épis bloqués dans les marchepieds faisaient foi. Question de génération (automobile) certainement. Du côté de l'organisation, on réfléchit sur le sujet.

CREVÉS MAIS CONTENTS

A peu près toutes les générations étaient représentées, les doyennes étant une Leon Bollee et une Scar connue dans la région rémoise pour y être née et avoir conservé depuis près d'un siècle sa patine d'origine. Les voitures étaient réparties en cinq plateaux, chaque ligne de départ faisant l'objet d'un commentaire, sans oublier les motos venues rappeler que les dernières courses disputées sur le circuit furent justement sur deux-roues. Là encore, le plateau était plus passionnel que réellement homogène, puisque mariant scooter et bête de course dans un même élan. «Crevant, mais pas dit qu'on pourra le refaire un jour» diront certains, comme Gérard et Marie-France qui n'en reviennent toujours pas d'avoir fait trois tours de circuit avec leur trois-roues Monet-Goyon, pas si handicapé que ça.

Signature de ce week-end, une parade rassembla tous les véhicules en un long serpentин klaxonnant. Des squatters automobiles profitèrent même de l'occasion pour faire un tour de circuit dans des conditions finalement exceptionnelles. Presque irréel ■

Michel Roux



Pour le tour d'honneur final de la grande parade, Jean Berger avait ressorti un drapeau à damier datant du circuit.



Le circuit a accueilli des véhicules très originaux comme cette Arrival Bristol.



Aubien, trois ans : ran d'avoir pu monter sur le Vélophane Monet-Goyon des Labruyère le temps d'une photo.



Mercedes 600 amenée par le constructeur.



Bugatti 35 dans ses couleurs.

Outre sa Ferrari, David Piper avait amené le menu du repas des 12 heures de 1967 : melon glacé, saumon en gelée... déposé au dos par les pilotes de l'époque.



Petit cube mais gros cœur.



Une Porsche 914 venue de l'Est.



Streamliner le retour.



« MA 910 ? JE L'ENTRETIENS MOI-MÊME ».

Sympa comme tout, l'allemand Bend Becker avait amené sa Porsche 910 de 1967. Lui non plus n'a pas trop apprécié les chicanes qui l'obligeaient à jouer des vitesses, mais qu'importe, il est reparti heureux et attend la prochaine. Opticien de son état, il a acheté sa voiture en 1972 pour courir et ne l'a jamais revendue. Il en assure l'entretien et les réparations courantes lui-même, ce qui paraît-il est possible avec les manuels d'usine. Bon, nous, on veut bien, sachant tout de même qu'en cas de coup dur, il reconnaît faire appel aux amis. « Aujourd'hui, je ne pourrais certainement pas la racheter, reconnaît-il. Mais la vendre, pas question ! Grâce à elle, je tourne sur tous les circuits du monde ».

UNE COUPE DE MONOPOLE

Étonnante rencontre que celle d'une voiture de course et d'une coupe, 50 ans après. Quand il a su que Bernard Deligny venait avec sa Panhard Monopole X 86, Manuel de Montremy a couru dans les placards à souvenirs. La coupe qu'il en a sortie est celle que cette même voiture a remportée en 1958 sur le circuit de Reims, deuxième de sa catégorie. Le socle porte encore la plaque de la Fédération de la Carrosserie, sponsor de cette catégorie.

« Lorsque mon père, qui était directeur de Monopole a décidé de vendre l'entreprise, je l'ai accompagné pour l'aider à vider ses bureaux de Poissy. Dans une pièce, trônait la collection des coupes remportées par l'Écurie Monopole Course, et il y en avait, car la marque était très présente sur tous les circuits. Lorsque j'ai demandé à mon père ce que l'on faisait de toutes ces coupes, il a eu un geste évasif, presque impuissant, car nous n'avions plus de place. Notre voiture était pleine. J'ai réussi à glisser deux coupes derrière les sièges. Tout le reste est resté sur place ». Un bonheur n'arrivant jamais seul, la Monopole a également reçu la visite d'un autre fidèle de la marque en la personne d'Étienne de Valance qui fut responsable de l'écurie de course de Panhard à cette époque.

