

Routes du Jura



Quelques belles "vacheries" dans le road-book n'ont pas empêché les Belges Michel Luxen/Patrick Lienne (Alfa Romeo Sprint) de s'imposer en Expert.

Comme chaque année les organisateurs des Routes du Jura, Olivier Sussoit et Patrick Darley, ont commandé le soleil et les 60 équipages conviés à la 13^{ème} édition de la classique jurassienne de rentrée - fin d'été ou début d'automne ? - ont un visage aussi radieux que l'astre céleste. En effet cette année la météo a été capricieuse et personne ne s'attendait à un tel bonheur. Et comme le rallye n'a pas la réputation d'être le plus facile de la saison, mieux vaut ne pas le compliquer davantage avec la pluie.

Infos pratiques

- Rallye de Régularité et de Navigation comptant pour le Trophée Historique des Régions de France (THRF).
- 4 étapes, 550 km
- 60 voitures
- 13^{ème} édition
- 4-5 septembre 2010
- Organisation : Old Cars Club Jurassien BP 176, 39101 Dole cedex Tel. 06 07 84 37 00 Fax 03 84 72 15 19 oliviersussoit@wanadoo.fr

deuxième forêt française par sa superficie. Les concurrents sont mal réveillés ou encore peu acclimatés au road-book : les premiers entrants commencent à quelques dizaines de kilomètres

une bonne vue, on peut voir le sommet du Mont Blanc à l'horizon. Les anciens du Trophée du Grand Est (Français, Belges, Suisses, Allemands, Hollandais, Anglais, Luxembourgeois) font connaissance avec les nouveaux du Trophée des Régions. L'ambiance est bon enfant, très conviviale, et la mayonnaise

prend tout de suite. Samedi matin, au port de Dole, sous l'œil bienveillant de la maîtresse de cérémonie qui domine la ville, Olivier Sussoit égrène son briefing à 7h45 et libère la première auto à 8h00. Nous sommes encore dans le bas Jura, le terrain est plat. Direction sud-est, vers la forêt de Chaux,



Philippe Schütz/Henri Grandjean (MGB) remportent le classement GT.

de Dole où un fêché allemand (pour les Experts) et non métré (pour les GT) fait perdre de 10 à 30 minutes à la troupe pour une voie sans issue mal comprise... La première pause, prévue vers 10h45 pour les premiers se transforme presque en déjeuner (sur le pouce !). Heureusement, le cadre est magnifique, en l'occurrence le château d'Arlay, fleuron du vignoble jurassien. Et le maître des lieux, le comte Alain de Laguiche, passionné d'automobiles anciennes italiennes est extrêmement accueillant car habitué à recevoir dans son domaine de nombreuses manifestations automobiles du début de l'été que les organisateurs n'avaient pas connues lors des reconnaissances. Il aurait sans doute fallu descendre un peu les moyennes mais le rallye est déjà en retard. Les Belges, habitués à ces conditions difficiles, sont ravis. Les autres ronchonnent parfois. Tous arrivent assez marqués à Bois d'Amont, tout près de la frontière suisse et personne ne peut constater ses béatitudes. En Expert, les belges Demortier-Stephane (BMW) et Luxen-Lienne (Alfa Romeo) devancent Corinne et Christophe Bertelot

au pays des lacs, annoncé dans le programme. Seconde pause vers 15h30 sur une plage au bord de lac de Clairvaux où l'équipe de restauration mobile du rallye se surpasse : elle fera l'unanimité auprès des participants par la qualité de sa cuisine et sa grande gentillesse. La troisième étape continue l'ascension vers le haut Jura au milieu des lacs et des forêts, toujours plus majestueux. Alternant de larges routes sinuées au bitume parfait et des routes forestières malheureusement dégradées par l'hiver plutôt rude et surtout les pluies diluviennes du début de l'été que les organisateurs n'avaient pas connues lors des reconnaissances. Il aurait sans doute fallu descendre un peu les moyennes mais le rallye est déjà en retard. Les Belges, habitués à ces conditions difficiles, sont ravis. Les autres ronchonnent parfois. Tous arrivent assez marqués à Bois d'Amont, tout près de la frontière suisse et personne ne peut constater ses béatitudes. En Expert, les belges Demortier-Stephane (BMW) et Luxen-Lienne (Alfa Romeo) devancent Corinne et Christophe Bertelot



Retour aux rallyes pour Jean Yves Grandjé. Pour son premier rallye, sa copilote Bénédicte Elkann permet à l'équipage de se classer à la 12^{ème} place en GT.

(Porsche 914). En GT, Taglang-Lichtenauer (MG-B) sont devant Schütz-Grandjean (MG-B GT) et Pary-Ciechanowski (Austin-Healey). La nuit réparatrice fait son œuvre. Les départs du dimanche matin sont donnés en ordre inverse, ce qui permet de rompre les habitudes et éviter que les mêmes arrivent toujours les derniers. Après avoir longé le lac des Rousses, on grimpe à nouveau dans la montagne par la forêt dans une longue cartographie. Encore des routes un peu dégradées avant de sortir enfin



Les autos anciennes sont toujours bien accueillies au Château d'Arlay.



Elienne Seniura/Denis Georges, 12^{èmes} en Expert avec la Facel Vega.

laissé filer à la dernière étape l'an dernier. Michael Demortier a fait la boulette de la matinée sur un bout de route effacé. Il le sait et perd lui aussi le rallye en Expert. Il n'est pas le seul à s'être fait prendre. Les chevronnés Thirion-Henry (Alfa) plongent également. Ce sera donc tendu jusqu'à la fin. Jean-Yves Grandjé, qui avait délaissé les rallyes au profit des circuits depuis plusieurs années a remis à Aston et la Jaguar pour retrouver avec un plaisir non dissimulé l'ambiance des rallyes dans une Volvo d'emprunt. Sa belle-fille et copilote Bénédicte Elkann fait avec brio ses débuts sur le siège de droite. Daniel Melle (TRS), organisateur de la Virée des Cote Vosgiens, commence à peine à se défendre. Son pilote, Gérard Lapostolle, n'arrive toujours pas à être sérieux. Julien et Lise Hanss (Porsche 911) ont fait l'erreur de s'inscrire en Expert pour un de leurs tout

premiers rallyes, et de surcroît aux Routes du Jura !... Mais ils ont su garder le sourire dans l'adversité et assurent qu'ils reviendront. Bravo ! Le rallye s'achève comme prévu à midi pile à la Châtelaine, au dessus d'Arbois, capitale du vignoble jurassien et deuxième ville de Louis Pasteur après Dole (ou il est né). Apéritif sous les tilleuls. Les secrétaires font les comptes pendant que tout le monde passe à table. Olivier Sussoit, inquiet à la veille, est content à fait rassuré. Les commentaires sont plutôt élogieux, sauf la qualité de quelques routes et une moyenne un peu « sportive » pour certains. Il promet de corriger tout cela l'an prochain, sans dénaturer les qualités reconnues de son rallye qui est peut-être le plus musclé du Trophée mais il en fait bien un. L'an prochain, la 14^{ème} édition des Routes du Jura aura lieu les 3 et 4 septembre 2011, toujours au

sain du Trophée Historique des Régions de France. En effet le président Jean-Louis Blanc s'est régalé et il promet de revenir. De nombreux autres aussi malgré les souffrances. Le jovial organisateur moustachu même au pas de charge et avec humour la remise des prix pour l'hôte,

comme promis, les concurrents à 15h00 précises. Le podium est également belge en Expert (est-ce un hasard ?) et intégré-leman alsacien en GT (éluves du retraité Robert Schneck ?). Espérons que 2011 soit le réveil des autres régions ! ■

Classements

Expert : 1er Michel LUXEN - Patrick LIENNE (Alfa Romeo Sprint), 2. Michael DEMORTIER - Benoit STEPHENNE (BMW 2002), 3. José DEDRY - Noël PANIER (Renault 5 LS), 4. Marcel MATHONNET - Christian LAUFFES (Fiat 850 coupé), 5. Patrick GUASP - Claude TAFFOUREAU (Triumph TR4), 6. Camille THIRION - Joël HENRY (Alfa 1750), 7. Corinne BERTELOOT - Christophe BERTELOOT (Porsche 914), 8. Rena WIEDIG - Marcel GRASSES (Chevrolet Corveta), 9. Raphaël STAMM - Andréa GRIESENGER (Mercedes 200), 10. Michel OLLIER - Jean-Louis BLANC (BMW 2002), 11. Amandine COCELLI - Gilles LIMONNE (Mitsu Colt), 12. Etienne SENIURA - Denis GEORGES (Facel Vega), 13. Benoit COUSIN - Julien COUZAT (Peugeot 504 coupé), 14. Jean-Pierre DREYFUS - Jean-Paul MASSE (Lancia Fulvia Zagato), 15. Gérard LAPOSTOLLE - Daniel MELLE (Triumph TR5), 16. Jean-Philippe WANTE - Marie-Christine WANTE (Chevrolet Corveta), 17. Alain HOCHART - Jean-Marie DEMANDIERE (Triumph Spit), 18. Didier CORVIN - François LEGAY (Cooper Inno), 19. Marc APOSTOLIDES - Pierre MAESEN (BMW 2002), 20. Julien HANSS - Lise HANSS (Porsche 911).

GT : 1er Philippe SCHÜTZ - Henri GRANDJEAN (MG-B), 2. Pascal VANCOVERBEKE - Claude KERN (Peugeot), 3. Paul TAGLANG - Frank LICHTENAUER (MG-B), 4. Gérard MURAND - Daniel EHANNO (Porsche 914), 5. Claude WÜRCH - Nicole WÜRCH (Porsche 356), 6. Frédéric MOUREAU - Robert BATAILLE (Porsche 356), 7. Jean Joseph AGHINA - Thésy RUPPERT (Fiat 124 Abart), 8. Jean VERRIER - Marie VERRIER (Volkswagen), 9. Jean Pol PHILIPS - Marie Josée PHILIPS MOUREAU (Volvo 123), 10. Cécile PERY - Xavier CIECHANOWSKI (Austin Healey 100), 11. Bernard KOENIG - Jean Bernard LUSTRE (MG-B), 12. Jean Yves GRANDJÉ - Bénédicte ELKANN (Volvo 123GT), 13. Joël DAVIN - Jean Luc FRAKIN (Volvo 142S), 14. Francis WALTER - Eric SCHENBACHER (Triumph TR5), 15. Jacques MELIS - Claude ESSAYAN (Renault 15), 16. Yves GUILLE - Marie VAN de WALLE (Alfa Sprint), 17. Patricia FERNANDEZ - Philippe FERNANDEZ (Alfa Coupé 2000), 18. Cécile LIODOT - Jean Louis MELA (Triumph TR5), 19. Thierry MÜLLER - Christophe HOEFTEL (Triumph TR3), 20. Jacques CAJAN - Bruno DAMIANI (BMW 2002CS), 21. Bruno SEVY - Arnaud SEVY (Lancia Fulvia), 22. Sylvain LEFEBVRE - Sylvie LEFEBVRE (Porsche 356), 23. Stéphane VANDERMOLEN - Aïzée VANDERMOLEN (Lancia Fulvia), 24. Marie Laurence MELLE - Frank SONT (Triumph TR4), 25. Michel ZAEHRINGER - Isabelle ZAEHRINGER (Porsche 911), 26. John CHAMBERLAN - Dominique BELCROS (Ford Escort), 27. Bernard DOUTIER - Monique DOUTIER (Morgan 4+), 28. Thierry SIEBENBORN - Fabienne SIEBENBORN (Porsche 86), 29. Cécile Le CAM - Gérard Le CAM (Simca Rallye 2), 30. Charles ECKHART FARENT - Olivier GARNOT (Alfa 1750), 31. Robert POUX - Isabelle GUYOT (BMW 2002), 32. Bernard SALINO - Françoise SALINO (Mercedes 230SL), 33. Jean François DESPLAT - Marie Marine DESPLAT (Mercedes 230SL), 34. Jean Romain CARROZ - Thomas PILLLOUD (Porsche 914), 35. Pierre Alain LEUSA - Jean Pierre CHOLLET (Lancia Fulvia), 36. Benoit FRAUMONT - Arnaud GODET (Audiabart 110 Abart), 37. Jean Pierre LEVANNIER - Danièle LEVANNIER (Volkswagen).



Gérard Lapostolle/Daniel Melle (Triumph TR5) : le pilote conserve le sourire, le copilote semble plus épuisé ! On le comprend.